

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1413-A)

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

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

(RELATORE FLORENA)

E

RELAZIONE DI MINORANZA DEL SENATORE IMPERIALE

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Ministro del Tesoro**

**di concerto con il Ministro del Bilancio**

**NELLA SEDUTA DEL 31 GENNAIO 1961**

**Comunicate alla Presidenza il 6 luglio 1961**

**Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti  
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962**

*N. B. — Per l'esiguità del tempo disponibile, i due relatori non hanno potuto correggere le bozze di stampa. Sono state rivedute, a cura dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari, soltanto le prime bozze.*

## INDICE GENERALE

## RELAZIONE DELLA MAGGIORANZA

PREMESSA . . . . .	Pag. 7
--------------------	--------

## PARTE PRIMA

## MOTORIZZAZIONE CIVILE E TRASPORTI IN CONCESSIONE

1. — ORGANIZZAZIONE E STRUTTURA . . . . .	7
2. — SPESE GENERALI . . . . .	8
3. — SERVIZI A IMPIANTI FISSI . . . . .	10
3.1. — GENERALITÀ . . . . .	10
3.2. — VIGILANZA SULLE LINEE DI TRASPORTO IN CONCESSIONE AI FINI DELLA SICUREZZA E DELLA REGOLARITÀ DELL'ESERCIZIO . . . . .	14
<i>Danni alluvionali</i> . . . . .	14
<i>Incidenti ai passaggi a livello</i> . . . . .	15
3.3. — MATERIALE ROTABILE . . . . .	15
<i>Ferrovie in gestione governativa</i> . . . . .	15
<i>Omologazione autobus e approvazione filobus</i> . . . . .	16
3.4. — RECIPIENTI PER GAS COMPRESI, LIQUEFATTI E DISCIOLTI . . . . .	16
3.5. — FERROVIE METROPOLITANE E FORANEE DI ROMA . . . . .	18
3.6. — RETE METROPOLITANA DI MILANO . . . . .	18
4. — SOVVENZIONI PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DI SERVIZI A IMPIANTI FISSI E GESTIONI GOVERNATIVE . . . . .	18
4.1. — GENERALITÀ . . . . .	18
4.2. — SOVVENZIONI CHILOMETRICHE DI ESERCIZIO . . . . .	19
4.3. — SUSSIDI INTEGRATIVI DI ESERCIZIO E SPESE PER GESTIONI DIRETTE . . . . .	19
5. — TRASPORTI A FUNE . . . . .	21
6. — NAVIGAZIONE INTERNA . . . . .	22
6.1. — GENERALITÀ . . . . .	22
6.2. — LINEE DI NAVIGAZIONE LACUALE . . . . .	22
7. — MOTORIZZAZIONE CIVILE . . . . .	23
7.1. — GENERALITÀ . . . . .	23
7.2. — ESAMI TECNICI DEI VEICOLI . . . . .	24
7.3. — REPARTI AUTOMOBILISTICI SPERIMENTALI . . . . .	25
7.4. — LOTTE AI RUMORI . . . . .	25
7.5. — CENTRO MECCANOGRAFICO DI RILEVAMENTI STATISTICI . . . . .	25
7.6. — PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI . . . . .	25
7.7. — MOTORIZZAZIONE AGRICOLA E MACCHINE OPERATRICI . . . . .	26
7.8. — COMPETENZE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE STRADALE . . . . .	26
8. — AUTOSERVIZI DI LINEA PER VIAGGIATORI . . . . .	27
8.1. — GENERALITÀ . . . . .	27
8.2. — TARIFFE . . . . .	28

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

9. — AUTOTRASPORTI DI COSE . . . . .	Pag. 30
9.1. — GENERALITÀ . . . . .	30
9.2. — MOTO-AUTOVEICOLI SOTTOPOSTI A SPECIALE NORME . . . . .	31
10. — PERSONALE DELLE AZIENDE ESERCENTI SERVIZI DI TRASPORTO IN CONCESSIONE . . . . .	31

## PARTE SECONDA

## AZIENDA DELLE FERROVIE DELLO STATO

1. — IL BILANCIO FINANZIARIO . . . . .	33
A) PARTE ORDINARIA . . . . .	33
1.1. — PREMessa . . . . .	33
1.2. — ENTRATE . . . . .	36
<i>Prodotti del traffico</i> . . . . .	36
<i>Altre entrate</i> . . . . .	37
1.3. — SPESE . . . . .	38
<i>Spese di personale</i> . . . . .	39
<i>Spese generali di personale</i> . . . . .	39
<i>Spese per combustibili, energia elettrica ed i carburanti per la trazione dei treni</i> . . . . .	40
<i>Spese per le manutenzioni e rinnovamenti</i> . . . . .	40
<i>Altre spese di esercizio</i> . . . . .	41
<i>Oneri finanziari</i> . . . . .	42
B) PARTE STRAORDINARIA . . . . .	42
2. — IL TRAFFICO . . . . .	45
2.1. — PREMessa . . . . .	45
2.2. — TRAFFICO VIAGGIATORI . . . . .	46
<i>Traffico vicinale</i> . . . . .	49
<i>Traffici di massa</i> . . . . .	49
<i>Traffico con l'estero</i> . . . . .	50
2.3. — TRAFFICO MERCI . . . . .	51
<i>Trasporti di derrate e ortofrutticoli</i> . . . . .	53
<i>Traffico merci ai transiti di confine</i> . . . . .	56
<i>Traffico degli stabilimenti raccordati</i> . . . . .	57
<i>Carrelli stradali e palette da carico</i> . . . . .	58
<i>Traffici per il Mezzogiorno</i> . . . . .	59
<i>Servizi di traghetto per la Sardegna</i> . . . . .	60
3. — IL PERSONALE . . . . .	60
3.1. — PERSONALE IN SERVIZIO . . . . .	60
<i>Consistenza e problemi connessi</i> . . . . .	60
<i>Problema della dirigenza tecnica</i> . . . . .	63
<i>Istruzione professionale e selezione</i> . . . . .	63
3.2. — IL PROBLEMA DELLE PENSIONI . . . . .	64
4. — I MEZZI . . . . .	66
4.1. — L'INFRASTRUTTURA . . . . .	66
<i>Doppio binario</i> . . . . .	67
<i>Elettrificazioni</i> . . . . .	68
<i>Impianti di sicurezza</i> . . . . .	70
<i>Armamento dei binari</i> . . . . .	71
<i>Stazioni</i> . . . . .	72
<i>Passaggi a livello</i> . . . . .	73
<i>Considerazioni</i> . . . . .	75



## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

4.2. — IL PARCO . . . . .	Pag.	75
<i>Mezzi di trazione</i> . . . . .		75
<i>Materiale rimorchiato</i> . . . . .		76
<i>Necessità di nuovi mezzi</i> . . . . .		77
<i>Realizzazioni del passato e necessità avvenire</i> . . . . .		78
4.3. — INVESTIMENTI PATRIMONIALI E RELATIVI ONERI FINANZIARI . . . . .		79
<i>Investimenti patrimoniali</i> . . . . .		79
<i>Oneri finanziari per l'ammortamento di investimenti patrimoniali</i> . . . . .		84
5. — PROBLEMI ECONOMICI . . . . .		84
5.1. — IL PROBLEMA TARIFFARIO . . . . .		84
5.2. — POLITICA DEI CONTRATTI NEL TRAFFICO MERCI . . . . .		88
5.3. — STRUTTURA DEL TRAFFICO E COORDINAMENTO . . . . .		88
5.4. — ONERI EXTRAZIENDALI . . . . .		93
5.5. — LA PARTECIPAZIONE AZIONARIA DELLA AZIENDA DELLE FERROVIE DELLO STATO . . . . .		95
6. — PROBLEMI TECNICI . . . . .		96
6.1. — L'ANDAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE . . . . .		96
6.2. — LA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO . . . . .		96
7. — PROBLEMI DI CARATTERE TECNICO-ECONOMICO . . . . .		100
7.1. — IL RIDIMENSIONAMENTO DELLA RETE . . . . .		100
7.2. — MANUTENZIONE E RINNOVAMENTI . . . . .		101
7.3. — IL PROBLEMA FERROVIARIO COME PROBLEMA EUROPEO . . . . .		103
8. — ALTRE QUESTIONI . . . . .		107
8.1. — GLI UFFICI STUDI DELL'AZIENDA . . . . .		107
8.2. — L'ISTITUTO SPERIMENTALE DELLE FERROVIE DELLO STATO . . . . .		110
8.3. — CENTRI DI ELABORAZIONE ELETTRONICA E MECCANOGRAFICA . . . . .		111
9. — L'AUTONOMIA DELL'AZIENDA FERROVIARIA . . . . .		111
CONSIDERAZIONI RIASSUNTIVE E CONCLUSIONI . . . . .		113

**RELAZIONE DI MINORANZA**

PREMESSA . . . . .	Pag.	117
ORIENTAMENTI PER UNA NUOVA LINEA DI POLITICA DEI TRASPORTI . . . . .		117
PROBLEMA DEGLI INVESTIMENTI A FAVORE DELLE FERROVIE DELLO STATO . . . . .		119
AUTOFINANZIAMENTO . . . . .		121
COORDINAMENTO . . . . .		122
CHIARIFICAZIONE DEI CONTI . . . . .		123
PERSONALE . . . . .		124
RIFORMA DI STRUTTURA . . . . .		125
PROVVEDIMENTI ANNUNCIATI . . . . .		126
<b>DISEGNO DI LEGGE</b> . . . . .		<b>133</b>



## RELAZIONE DELLA MAGGIORANZA

### PREMESSA

ONOREVOLI SENATORI. — Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, ivi compreso quanto si riferisce alla Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, ha assunto, col succedersi degli anni, interesse sempre maggiore, si può affermare, per la totalità dei cittadini.

Gli anni della ricostruzione dei mezzi di trasporto e delle infrastrutture furono seguiti dal periodo in cui è stato impostato un complesso di provvedimenti legislativi tendenti a dare una organizzazione più costruttiva, un maggiore potenziamento e una migliore organizzazione ai pubblici servizi su strada e su rotaia.

Legislazione che per il legame intimo fra i problemi di sviluppo economico generale del paese e quelli del trasporto delle cose e delle persone è sempre di maggiore attualità e in fase evolutiva date le necessità sempre maggiori che, particolarmente nel nostro Paese, si sono presentate per il rapido progresso conseguito nel settore della produttività industriale e delle attività terziarie.

I provvedimenti legislativi approvati o in corso di approvazione in Parlamento per la sistemazione della viabilità ordinaria, la legge del Codice della strada, quella per la costruzione di autostrade sono esempi della sentita, impellente necessità di adeguare le infrastrutture per fronteggiare le richieste dei trasporti su strada.

Così i vari provvedimenti, leggi sull'ammodernamento delle ferrovie concesse, operazioni di prestito, intervento della Cassa per il Mezzogiorno, prima e seconda fase del piano quinquennale, sono esempi della ne-

cessità di intervento per adeguare le infrastrutture e i mezzi necessari al potenziamento dei trasporti su rotaia.

Cercherò, illustrando i vari capitoli dello stato di previsione delle spese del Ministero dei trasporti, di esporre la attuale posizione delle due attività fondamentali (Ispettorato della motorizzazione, Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato) onde si possano valutare i problemi che ancora si discutono e che richiedono soluzioni.

### PARTE PRIMA

#### MOTORIZZAZIONE CIVILE E TRASPORTI IN CONCESSIONE

##### 1. — ORGANIZZAZIONE E STRUTTURA

L'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione esplica le sue funzioni nei settori della motorizzazione civile; dei trasporti in regime di concessione, su impianti fissi e su strada; degli autotrasporti di merci e della navigazione interna.

Nel settore della motorizzazione i compiti affidatigli istituzionalmente concernono l'idoneità dei conducenti e degli autoveicoli ai fini della sicurezza della circolazione. Il grandissimo sviluppo assunto in questi ultimi anni dalla circolazione automobilistica e, d'altro canto, i nuovi compiti affidati dal nuovo Codice della strada all'Ispettorato generale (più complessi accertamenti tecnici, tenuta dei registri di immatricolazione dei veicoli, schedario delle patenti di guida, eccetera) comportano un'ingente mole di lavoro, che ogni

giorno si accresce per l'aumento continuo e progressivo della circolazione stradale.

Per i trasporti in regime di concessione va segnalato che l'attività dell'Ispettorato generale è vasta interessando l'atto di concessione, la vigilanza per la sua applicazione e la regolarità dell'esercizio, nonché la disciplina, talora molto complessa, dei rapporti con i concessionari nel corso e al termine della concessione stessa. Vanno considerati in questo settore le ferrovie, le tramvie, le linee metropolitane di Roma, gli impianti funiviari e filoviari, le linee di navigazione sui laghi e le autolinee per il trasporto di viaggiatori.

Per le autolinee è in corso la riforma della legge che ne disciplina la concessione.

Gli autotrasporti di merci, per conto terzi e in conto proprio, sono soggetti alla disciplina dettata dalla legge 20 giugno 1935, n. 1349, che demanda all'Ispettorato generale la facoltà di concedere le autorizzazioni e le licenze relative, con compiti di coordinamento (vedi decreto legislativo 19 luglio 1946, n. 39) dei trasporti automobilistici, in genere, con quelli ferroviari, marittimi, fluviali, lacuali ed aerei.

Il Codice della navigazione ha attribuito all'Ispettorato generale i compiti, in precedenza affidati agli enti locali, in materia di navigazione interna, riordinando tuttavia interamente la disciplina, in precedenza limitata ad alcune norme del Codice di commercio divenute del tutto inadeguate. I compiti in questo settore sono ampi: infatti, rientra nella competenza dell'Ispettorato generale l'esecuzione della disciplina attinente il regime amministrativo delle navi, la proprietà navale e lo *status* del personale della navigazione; la polizia della navigazione, la disciplina del lavoro a bordo e nei porti; l'amministrazione dei beni pubblici destinati alla navigazione.

\* \* \*

I ruoli organici dell'Ispettorato generale sono stati, come è noto, approvati con legge 1° febbraio 1960, n. 26, ed hanno sostituito i precedenti che erano in vigore fin dal 1948.

Finalità principale della citata legge n. 26 è stata quella di dare stabile sistemazione al

numerose personale non di ruolo proveniente da altre Amministrazioni ed Enti, all'opera del quale l'Ispettorato generale aveva dovuto fare ricorso per fronteggiare le crescenti necessità dei Servizi. I nuovi ruoli hanno organicamente ampliato il settore dell'alta dirigenza adeguandolo alle nuove necessità, ma non hanno eliminato completamente le difficoltà preesistenti, in particolare per quanto si riferisce alla consistenza del personale tecnico di collaborazione nonché al personale esecutivo.

Infatti, soprattutto per i nuovi impegnativi compiti derivati dal nuovo Codice della strada, l'Ispettorato generale ha dovuto provvedere all'istituzione o al potenziamento di propri uffici in ogni capoluogo di Provincia, nonché nei centri più importanti anche se non capoluoghi di Provincia, allo scopo di rendere più facile e spedito per il pubblico l'adempimento degli obblighi di legge nonché per favorire il corso naturale del decentramento burocratico.

Inoltre per poter provvedere con sempre maggiore efficienza alla sicurezza della circolazione automobilistica si è dato inizio alla attuazione di un organico piano di potenziamento degli impianti e delle attrezzature tecniche con l'istituzione ed il perfezionamento di appositi reparti tecnici specializzati nei maggiori centri motoristici del Paese.

In tale quadro rientra l'istituzione di reparti automobilistici sperimentali a Torino, Milano, Bologna, Verona, Napoli, nonché la istituzione del Centro sperimentale di fonometria a Roma, del Centro sperimentale fonometria a Milano, del Centro sperimentale motori combustibili e carburanti a Torino.

Per l'attuazione di tale piano di sviluppo è evidente che sarà necessario adeguare la consistenza numerica del personale tecnico e in particolare di quello di collaborazione, e quindi del personale esecutivo.

## 2. — SPESE GENERALI

Lo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1961-62 comporta spese per complessive lire 22 miliardi 465.981.400, con un aumento di lire

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

886.911.600 sullo stanziamento iniziale dell'esercizio 1960-61 (lire 21.579.069.800).

Le spese generali necessarie all'assolvimento dei compiti di istituto per l'esercizio 1961-1962, riportate in bilancio nei capitoli dall'1 al 39 e dal 47 al 51, sono previste in lire 3.674.080.000 con un aumento di lire 463 milioni 330 mila nei confronti di quelle previste per l'esercizio 1960-61 (lire 3 miliardi 210.750.000).

Tali spese possono ripartirsi come segue:

a) spese per il personale in servizio (stipendi ed altre retribuzioni fisse, compensi lavoro straordinario, indennità di missione, interventi assistenziali, indennità centro meccanografico, riportate in bilancio nei capitoli dall'1 al 19: esercizio 1960-61 - lire 2 miliardi 486.450.000 (pari all'11,53 per cento del totale), esercizio 1961-62 - lire 2.715.700.000 (pari al 12,09 per cento del totale);

b) spese per il personale a riposo (pensioni e indennità in luogo di pensioni, riportate in bilancio nei capitoli dal 37 al 39): esercizio 1960-61 - lire 221.500.000 (pari all'1,02 per cento del totale), esercizio 1961-62 - lire 251.500.000 (pari all'1,12 per cento del totale);

c) spese per il funzionamento (postelegrafoniche, fitti, manutenzione locali, servizio automobilistico dell'Ispettorato, mezzi nautici, laboratorio funiviario, riportate in bilancio nei capitoli 25, 28, 29, 31, 47 e 51): esercizio 1960-61 - lire 354.500.000 (pari all'1,65 per cento del totale), esercizio 1961-62 - lire 371 milioni 500 mila (pari, anche, all'1,65 per cento del totale);

d) spese diverse e varie (commissioni, studi, sanitarie, rimborso Ferrovie dello Stato, casuali, biblioteca, pubblicazioni e partecipazione a mostre, corsi di formazione, servizio automobilistico delle Amministrazioni centrali dello Stato, quota per la Delegazione italo-svizzera per il Sempione, riportate in bilancio nei capitoli 20, 21, 22, 23, 26, 30, 32, 33, 34, 49, 50): esercizio 1960-61 - lire 148.300.000 (pari allo 0,67 per cento del totale), esercizio 1961-62 - lire 335.380.000 (pari all'1,49 per cento del totale).

Gli aumenti come sopra previsti in complessive lire 463.330.000 per l'esercizio finanziario 1961-62, nei confronti delle previsioni dell'esercizio 1960-61, sono dovuti:

all'applicazione della legge 1° febbraio 1960, n. 26 concernente il riordino dei ruoli organici del personale (ampliamento ruoli esistenti ed istituzione ruoli salariati) per . . . . .	L. 180.500.000
all'applicazione della legge 22 dicembre 1960, n. 1564, concernente miglioramenti alle quote di aggiunta di famiglia per . . . . .	» 20.000.000
all'applicazione, a favore del personale in servizio, della legge 3 marzo 1960, n. 185, recante modifiche alla legge 27 maggio 1959, n. 324, concernente miglioramenti economici al personale per . . . . .	» 2.300.000
al pagamento della indennità giornaliera al personale in servizio presso il Centro meccanografico di nuova istituzione per . . . . .	» 2.000.000
al maggior fabbisogno in relazione alla situazione di fatto del personale ed alle accresciute esigenze derivanti dallo sviluppo dei vari servizi per . . . . .	» 24.450.000
<b>Totale aumento delle spese per il personale in servizio . . .</b>	<b>L. 229.250.000</b>
all'applicazione, a favore del personale a riposo, della surrichiamata legge 3 marzo 1960, n. 185, per . . . . .	L. 500.000
al maggior fabbisogno in relazione al carico delle pensioni per . . . . .	» 29.500.000
<b>Totale aumento per il personale a riposo . . .</b>	<b>L. 30.000.000</b>

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

all'istituzione di nuovi uffici autoveicoli ed alla necessità di una migliore sistemazione di quelli già esistenti per . . . . .	L. 14.000.000
a spese postali, telegrafiche e telefoniche per maggiori esigenze di servizio . . . . .	» 3.000.000
<hr/>	
Totale aumento delle spese per il funzionamento . . .	L. 17.000.000
<hr/> <hr/>	
al rimborso diretto alle Ferrovie dello Stato degli oneri extra aziendali (rimborso effettuato prima d'ora dal Ministero del tesoro) per .	L. 148.680.000
alle maggiori esigenze del Servizio automobilistico delle amministrazioni centrali dello Stato per . . . . .	» 20.000.000
alla prima effettuazione dei corsi di formazione, aggiornamento e perfezionamento di funzionari ed impiegati per . . . . .	» 15.000.000
all'acquisto di speciali strumenti tecnici per ricerche sperimentali nell'interesse della pubblica incolumità per . . . . .	» 3.000.000
allo stanziamento diretto sul Cap. 23 (già per memoria) della somma annualmente corrisposta alle Ferrovie dello Stato per l'espletamento degli accertamenti sanitari per . . . . .	» 400.000
<hr/>	
Totale aumento delle spese diverse varie . . .	L. 187.080.000
<hr/> <hr/>	

Sono da considerare sufficienti le somme stanziare in aumento, rispetto agli stanziamenti previsti per il 1960-61, per fronteggiare a parte le maggiori necessità derivate dalle variazioni di organico e dall'applicazione delle particolari leggi sopra indicate, nonchè per far fronte alle necessità imposte dall'indispensabile adeguamento dell'organizzazione centrale e periferica dell'Amministrazione al continuo sviluppo dei vari servizi? Considero che sarà necessaria una integrazione di fondi nel corso dell'esercizio, dato il ritmo imponente dello sviluppo della motorizzazione, in genere, e dei servizi e le richieste degli utenti.

### 3. — SERVIZI A IMPIANTI FISSI

#### 3.1. — GENERALITÀ

Una parte molto importante dell'attività dell'Ispettorato è dedicata all'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sui provvedimenti per l'esercizio ed il potenziamento di

ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione, integrata e modificata dalle disposizioni di cui alle leggi 21 febbraio 1957, n. 88, 7 marzo 1958, n. 237, e 24 dicembre 1959, n. 1130.

Dette norme sono intese a disciplinare ed assicurare una maggiore efficienza tecnica dei pubblici servizi con l'esecuzione di opere rispondenti alle attuali esigenze di traffico, nonchè ad adeguare le sovvenzioni di esercizio alle mutate condizioni economiche dei servizi esercitati.

Ispirata a tali concetti, la legge statuisce che il Ministero dei trasporti, sentito il parere di apposita Commissione interministeriale, possa determinare quali linee, già esercitate con mezzi sufficientemente moderni, siano risanabili mediante il solo adeguamento della sovvenzione di esercizio, quali altre, invece, lo siano mediante ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti e del materiale rotabile; quali linee infine siano sostituibili con servizi stradali paralleli.

L'emanazione di detta legge ha determinato lo stanziamento a carico del bilancio dello

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Stato di una prima somma di 18 miliardi di lire, ai quali se ne sono aggiunti altri 6, stanziati con legge 24 luglio 1959, n. 622.

Il programma di interventi, in favore delle aziende suscettive di potenziamento tecnico ed economico, tuttora in corso di realizza-

zione, che ha richiesto la soluzione di molteplici problemi, interessando linee di varie decine di aziende per una lunghezza complessiva di circa 7 mila chilometri, può così compendiarsi:

Lunghezza complessiva dei servizi pubblici in concessione al 1952 . . . . .	Km. 7.180
Linee esaminate per l'applicazione della legge n. 1221 del 1952 . . . . .	» 3.958
Linee ammodernate . . . . .	» 2.863
Linee sostituite con filovie . . . . .	» 215
Linee sostituite con autoservizi in applicazione della legge n. 1221 del 1952 . . . . .	» 871
Linee sostituite o soppresse in applicazione della legge n. 1496 del 1932 . . . . .	» 2.108
Spesa complessiva finora ammessa per l'ammodernamento L. 38.000.000.000	
Contributo dello Stato sulla spesa di cui sopra . . . . .	» 24.000.000.000

In corso di emanazione è una legge che riguarda 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 dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

L'emanazione di una legge speciale è stata altresì richiesta per il risanamento economico delle ferrovie Terni-Umbertide ed Umbertide-San Sepolcro.

Altri ammodernamenti, in fase di realizzazione, sono quelli relativi alla ferrovia Trento-Malè, che è stata costruita su un nuovo tracciato, completamente in sede propria, in forza di leggi speciali, con le quali si è anche provveduto al finanziamento dei relativi lavori. Essendo ormai prossima l'ultimazione di detti lavori, si è sentita la necessità di provvedere all'approvvigionamento del relativo materiale rotabile, essendo quello vecchio inadatto al nuovo esercizio. A ciò si è provveduto con l'approvazione di un programma di costruzione di nuovo materiale con una spesa complessiva di lire 736.946.000 e un contributo dello Stato di lire 368.473.000.

Gli oneri assunti trovano la loro contropartita nel miglioramento — di per sé stimolatore di traffico — dei pubblici servizi. Si era previsto che ad ammodernamento eseguito la spesa per le sovvenzioni, aggirantesi intorno ai 6 miliardi, sarebbe stata ridotta a circa 3 miliardi.

Purtroppo si deve constatare che il ritorno a più equilibrati rapporti tra prodotti e costi di esercizio non ha dato i risultati sperati. Ciò a causa sia del notevole aumento delle spese di gestione, in particolare, di quelle relative al personale, non compensate da corrispondenti aumenti di introiti per la immobilità delle tariffe, sia del crescente sviluppo della motorizzazione privata, sicché per molte aziende la sovvenzione, prevista entro i limiti di 500 o 600 mila a chilometro, è aumentata fino a 3 o 4 volte il previsto.

Purtroppo la situazione non si è ancora stabilizzata e quindi è da prevedere un ulteriore incremento delle sovvenzioni accordate se non si affronta il problema dell'adeguamento delle tariffe che, ritengo, possa trovare un limite solo per speciali motivi di carattere sociale quando ci riferiamo a particolari categorie di utenti.

Donde la necessità, per ridurre l'onere finanziario dello Stato, di provvedere alla sostituzione con servizi automobilistici paralleli delle ferrovie con un coefficiente di esercizio elevato.

La trasformazione di ferrovie e tramvie in autoservizi può essere autorizzata oltre che in applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, anche in applicazione dell'articolo 1 del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, numero 1496, sempre che la trasformazione stessa si presenti conveniente sia in linea tecnica sia in linea economica in modo da con-

sentire ai concessionari, tra l'altro, una riduzione dei costi di esercizio.

Le trasformazioni di ferrovie e tramvie fino ad oggi attuate hanno dato luogo sovente ad agitazioni e proteste da parte delle popolazioni e degli enti locali che hanno ritenuta contraria ai loro interessi la soppressione del servizio su rotaia.

A seguito, però, della pratica attuazione dei provvedimenti di sostituzione, gli utenti hanno poi manifestato il loro pieno gradimento in quanto il nuovo servizio automobilistico, che ha mantenuto inalterate tariffe e condizioni di viaggio ferroviario, si è rivelato più rispondente ai bisogni delle popolazioni, mentre le spese di esercizio, gravanti in definitiva sul bilancio dello Stato, sono grandemente diminuite.

Ciò dimostra con quanta cautela e con quale equa valutazione delle esigenze di trasporto il Governo abbia provveduto alla individuazione dei servizi su rotaia da trasferire sulla strada.

Utilizzando, poi i contributi assegnati con varie leggi speciali e con la legge 14 giugno 1949, n. 140, relativa alla riparazione dei danni di guerra, è stato provveduto e si sta provvedendo ad importanti lavori di costruzione e trasformazione di linee ferroviarie

(Trento-Malè; Napoli-Piedimonte d'Alife; Circumflegrea; Umbertide-San Sepolcro; Bari-Barletta; Alcantara-Randazzo). Detti contributi sono stati notevolmente aumentati con la legge 24 luglio 1959, n. 622, 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.

Per quanto riguarda l'applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410, per la riparazione dei danni di guerra subiti dalle ferrotramvie, è stata presentata solamente una domanda da parte della Gestione commissariale governativa per la ferrovia Circumetnea per ottenere un contributo suppletivo di lire 56.000.000 che potrà essere soddisfatta con l'utilizzazione dei fondi attualmente disponibili.

La situazione dei lavori di ricostruzione delle ferrovie e tramvie, non ancora ultimati attualmente, risulta dalla tabella 1 e la situazione delle nuove costruzioni e trasformazioni dalla tabella 2.

Da definire ancora il potenziamento della Ferrovia Circumetnea e il completamento del raddoppio del tratto Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana colla soppressione dei passaggi a livello.



TABELLA 1

IMPEGNI E PAGAMENTI PER LAVORI DI RICOSTRUZIONE ANCORA IN CORSO  
AL 20 APRILE 1961

IMPIANTO	Impegni	Pagamenti
Ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore . . . . .	1.000.064.606	862.906.852
Ferrovia Casalecchio-Vignola . . . . .	348.038.133	313.234.320
Ferrovia Centrale Umbra . . . . .	1.608.627.887	1.590.371.518
Navigazione di Venezia . . . . .	490.063.000	426.663.773
Ferrovia Parma-Suzzara . . . . .	67.615.300	60.853.764
Ferrovia Sangritana . . . . .	4.001.221.050	3.650.170.045
Ferrovia Transatesina . . . . .	6.738.056	6.064.249
Ferrovia Suzzara-Ferrara . . . . .	336.112.254	325.927.256
Ferrovia Mandela-Subiaco . . . . .	2.951.990	1.576.192
Tramvie Urbane di Napoli . . . . .	400.000.000	356.908.546
Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo . . . . .	155.094.292	143.971.492
Ferrovie Mestre-Piove di Sacco e Piove di Sacco-Adria . . . . .	262.804.634	259.030.744
Tramvie urbane di Torino . . . . .	167.829.000	151.046.095
Ferrovie Complementari Sarde . . . . .	249.036.975	158.598.172
Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife . . . . .	4.342.059.546	2.998.331.127
Centro tramviario di Cagliari . . . . .	93.372.052	84.034.847
Ferrovie Strade Ferrate Sarde . . . . .	7.383.000	4.731.583
Ferrovia Sondrio-Tirano . . . . .	2.770.414	2.574.553
Ferrovia Calalzo-Dobbiaco . . . . .	5.525.497	4.972.945
Ferrovia Circumetnea . . . . .	244.462.196	48.892.440
TOTALE . . . . .	13.791.769.882	11.450.360.513

TABELLA 2

## NUOVE COSTRUZIONI E TRASFORMAZIONI

Situazione al 20 aprile 1961

IMPIANTO	Stanziamanti	Pagamenti	Legge 24 luglio 1959, n. 622	
			Stanziamanti	Impegni
Ferrovia Circumflegrea . . . . .	1.940.000.000	1.874.966.714	2.061.000.000	1.142.197.000
Ferrovia Umbertide-S. Sepolcro . .	2.204.481.103	2.201.481.103	150.000.000	—
Ferrovia Bari-Barletta . . . . .	4.020.000.000	3.535.631.795	2.600.000.000	1.095.687.904
Ferrovia Camigliatello-S. Giovanni in Fiore . . . . .	2.669.785.991	2.665.785.989	—	—
Ferrovia Alcantara-Randazzo . . .	—	—	108.600.000	108.600.000
Ferrovia Trento-Malè . . . . .	(*) 3.954.553.000	(*) 5.455.992.859	2.340.400.000	2.337.373.070
Ferrovia Roma-Lido (prolungamento)	1.070.890.199	812.963.901	—	—
Ferrovia Roma-Viterbo . . . . .	2.793.000.000	2.315.914.679	—	—
Tramvie Castelli Romani . . . . .	268.743.000	188.920.927	—	—
Ferrovia Circumetnea (ripristino tronco Solicchiata-Linguaglossa). . . .	228.804.480	126.535.243	—	—
Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife .	—	—	990.000.000	619.917.062
TOTALE . . . . .	19.150.257.773	19.168.192.610	8.250.000.000	5.303.775.036

(\*) Comprensivi dei pagamenti effettuati in applicazione della legge 24 luglio 1959, n. 622.

### 3.2. — VIGILANZA SULLE LINEE DI TRASPORTO IN CONCESSIONE AI FINI DELLA SICUREZZA E DELLA REGOLARITA' DELL'ESERCIZIO

#### Danni alluvionali

Nel periodo considerato la regolarità e la continuità dell'esercizio delle ferrovie in regime di concessione è stata turbata da interruzioni dovute ad alluvioni.

Così la ferrovia Brescia-Iseo-Edolo venne gravemente danneggiata con distruzione completa della sede per circa 700 metri dalle al-

luvioni del 16 e 17 settembre 1960; la Ferrovia centrale umbra riportò notevoli danni a seguito di scosse sismiche e in dipendenza del violento nubifragio del 18 e 19 settembre 1960; la ferrovia Voghera-Varzi subì notevoli danni a seguito dell'alluvione del 1960; infine le Ferrovie calabro-lucane vennero gravemente danneggiate a seguito delle alluvioni del 1959. Rimasero inoltre danneggiate, sempre a causa di nubifragi, la ferrovia Trento-Malè e Siliqua-Calasetta. Escludendo i danni delle Ferrovie calabro-lucane, verificatisi nell'autunno del 1959, il cui importo viene valu-

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tato a circa 400 milioni, si ritiene che l'ammontare presumibile dei danni sopraindicati, riferiti al 1960, comporta una spesa che si aggira intorno ai 400 milioni di lire.

Il servizio ferroviario su tutte le linee interrotte, eccetto sulla linea Siliqua-Calasetta, è stato in pochi giorni, con lavori di emergenza, ripristinato.

L'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è sempre prontamente intervenuto, attraverso i propri Ispettorati compartimentali delle zone colpite, per organizzare trasbordi o servizi automo-

bilistici provvisori e per sorvegliare, nel settore di propria competenza, la sollecita esecuzione dei lavori provvisori per assicurare rapidamente il ripristino delle comunicazioni.

#### *Incidenti ai passaggi a livello*

Gli incidenti che si sono verificati in corrispondenza dei passaggi a livello durante l'anno 1960, riportati nella tabella 3, confrontati con quelli verificatisi negli anni precedenti, sono contenuti nel seguente quadro:

ANNI	n. degli incidenti	n. totale morti	n. totale feriti	n. urti alle barriere
1957 . . . . .	166	41	137	—
1958 . . . . .	112	32	117	142
1959 . . . . .	128	20	73	201
1960 . . . . .	125	32	133	312

Allo scopo di ridurre, per quanto possibile, il numero degli incidenti, è continuata in applicazione della legge sull'ammodernamento, l'installazione di passaggi a livello automatici; in particolare è stata completata l'installazione dei detti passaggi a livello su 5 ferrovie, su una è stata completata al 92 per cento, su un'altra al 50 per cento e su una altra ancora al 43 per cento: devono invece essere iniziati i lavori di montaggio di tali impianti per altre 7 ferrovie.

Nel frattempo si sono iniziati i lavori per lo studio dell'unificazione delle attrezzature necessarie per i passaggi a livello ed è stato inoltre affrontato razionalmente il problema del convenzionamento dei passaggi a livello privati, sia per quanto si riferisce alla visuale, sia per quanto si riferisce alla preesistenza della strada, su cui si trova il passaggio a livello, rispetto alla ferrovia.

In relazione a ciò è stata predisposta una legge che prevede il raggruppamento dei passaggi a livello con strade di servizio sopra-

passanti o sottopassanti la ferrovia nonché lo stanziamento nei prossimi esercizi di 3 miliardi di lire per la protezione dei circa 3.000 passaggi a livello pubblici a visuale insufficiente e 2 miliardi di lire per la protezione dei circa 2.000 passaggi a livello su strade private a visuale insufficiente, preesistenti alla ferrovia.

### 3.3. — MATERIALE ROTABILE

#### *Ferrovie in gestione governativa*

Per quanto riguarda le Ferrovie esercitate in regime di concessione, ma gestite direttamente dallo Stato a mezzo di Commissari governativi, sono entrate in servizio sulle Ferrovie Meridionali Sarde 6 automotrici Diesel con trasmissione elettrica e 4 rimorchiate-pilota; sono in avanzato stato di costruzione 3 uguali automotrici destinate alla Ferrovia Circumetnea ed è stata predisposta la

fornitura di 3 coppie di carrelli per il trasporto di carri F.S. sulle Ferrovie Meridionali Sarde.

Sono stati immessi in servizio 4 autobus per le autolinee sostitutive ed integrative della ferrovia Pescara-Penne; sono in corso di fornitura 18 autobus: 3 per la Gestione delle Ferrovie Padane, 2 per la Gestione della Ferrovia Circumetnea, 4 per la Gestione della Ferrovia Penne-Pescara e 9 per la Gestione della Ferrovia Rimini-Novafeltria.

#### *Omologazione autobus e approvazione filobus*

Nel 1960 sono stati omologati 18 nuovi tipi di autobus dei quali 5 urbani e 13 interurbani e sono stati approvati 3 nuovi tipi di filobus di tipo grande. Di detti tipi di autobus 6 sono del tipo grande, 8 del tipo medio e 4 del tipo piccolo.

Sono inoltre in corso di omologazione altri 20 tipi di nuovi autobus.

#### 3.4. — RECIPIENTI PER GAS COMPRESSI, LIQUEFATTI E DISCIOLTI

Nel 1960 sono stati adottati diversi provvedimenti relativi ai recipienti per gas compressi, liquefatti o disciolti allo scopo sia di adeguare la tecnica dei collaudi ai più moderni procedimenti costruttivi, sia di allineare le norme italiane a quelle internazionali che il Governo, in applicazione delle relative convenzioni, è impegnato ad applicare.

Nuova conferma ha avuto la grande utilità della operazione disposta nel 1959 di ritiro dalla circolazione di tutte le bombole di metano facenti parte di alcuni lotti costituiti prima della guerra; infatti mentre nel periodo dal 1952 al 1957 si verificava annualmente in media uno scoppio accidentale ogni 18 mila bombole circolanti, nel 1958 si è verificato uno scoppio ogni 26 mila bombole, nel 1959 uno ogni 38 mila bombole e nel 1960 uno ogni 66.500 bombole circa.

## LEGISLATURA III - 1958-61 -- DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 3

## INCIDENTI AI PASSAGGI A LIVELLO NELL'ANNO 1960

ISPETTORATI COMPARTIMENTALI	Km di linee in eser- cizio	Passaggi a livello Pubblici														Privati				
		protetti							non protetti							n. P. L.		n. inc.	n. fer.	n. mor.
		con barriere				con protezione automatica			n. P. L.	n. inc.	n. fer.	n. mor.	n. P. L.	n. inc.	n. fer.	n. mor.				
		n. P. L.	n. inc.	n. fer.	n. mor.	n. urbi bar- riere	n. fer.	n. mor.									n. P. L.	n. inc.	n. fer.	n. mor.
Torino . . . . .	197	177	1	—	—	23	9	1	6	—	—	—	86	1	1	—	93	—	—	—
Milano . . . . .	696	498	12	8	2	134	2	1	76	—	—	—	251	4	1	2	295	1	—	1
Bolzano . . . . .	187	14	—	—	—	—	—	—	31	1	—	—	322	6	3	—	307	—	—	—
Udine . . . . .	39	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	32	2	1	2	14	—	—	—
Venezia . . . . .	96	37	1	—	—	6	—	—	1	—	—	—	105	—	—	—	86	—	—	—
Genova . . . . .	35	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	—	—	—	5	—	—	—
Bologna . . . . .	514	391	7	1	—	53	25	1	69	5	2	2	125	9	13	1	759	3	3	—
Firenze . . . . .	133	52	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	108	6	1	1	174	6	2	3
Perugia . . . . .	203	38	2	1	—	6	3	—	—	—	—	—	319	4	2	1	39	—	—	—
Pescara . . . . .	135	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	181	2	1	—	360	1	1	—
Roma . . . . .	230	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	202	4	2	—	494	1	—	—
Napoli . . . . .	382	160	2	4	1	—	—	—	—	—	—	—	354	4	2	3	310	1	2	—
Bari . . . . .	821	353	12	7	5	89	19	2	3	2	2	5	723	12	15	6	466	—	—	—
Catanzaro . . . . .	447	64	3	—	—	2	—	—	—	—	—	—	383	1	1	—	329	1	—	1
Catania . . . . .	119	63	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	136	4	—	—	307	—	—	—
Cagliari . . . . .	822	170	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	506	4	1	—	246	—	—	—
TOTALE . . . . .	5.056	2.069	42	18	9	317	58	6	200	8	4	7	3.877	61	44	16	4.284	14	9	4

### 3.5. — FERROVIE METROPOLITANE E FORANEE DI ROMA

Altro importante compito demandato alla specifica competenza dell'Ispettorato generale della M.C.T.C. dall'articolo 1 del regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306 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.

Sono stati completati (in tempo utile per soddisfare alle particolari esigenze del traffico durante le manifestazioni olimpioniche) i lavori iniziati nel 1959 per l'ampliamento delle due stazioni terminali, Esposizione Est ed Ovest.

È allo studio il provvedimento di legge per la concessione definitiva, con sovvenzione statale, del detto tronco.

Con legge 24 dicembre 1959, n. 1145 è stata data facoltà al Ministero di provvedere, di 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 - San Giovanni - Osteria del Curato con diramazione per la località Torre Spaccata, situata sulla via Casilina.

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

È stato già provveduto all'appalto-concorso del tronco Termini-Osteria del Curato (chilometri 9), la cui sede, fabbricati ed armamento dovranno essere costruiti nel termine di tre anni dalla data del regolare inizio dei lavori.

È stato inoltre già diramato l'invito a partecipare all'appalto-concorso per il secondo tronco Termini-Piazza Risorgimento (chilometri 5), mentre si sta già procedendo ai necessari studi per poter far luogo al più presto all'appalto-concorso anche del tronco di diramazione per Torre Spaccata, in base agli stanziamenti autorizzati con la suaccennata legge 24 dicembre 1959, n. 1145.

È frattanto allo studio un disegno di legge per il finanziamento relativo al completamento della linea EUR-Termini mediante il suo prolungamento da Termini verso Montesacro (chilometri 7) e la diramazione da S. Paolo verso Piazza Navigatori e Tormarancio (chilometri 5) come prevede il nuovo Piano regolatore generale della città.

### 3.6. — RETE METROPOLITANA DI MILANO

Sotto la vigilanza dell'Ispettorato compartimentale per la Lombardia sono proseguiti alacramente i lavori di costruzione della linea n. 1: Sesto S. Giovanni-Piazza Duomo-S. Siro (chilometri 12) ed è stato approvato il progetto del materiale rotabile di prima dotazione.

Nel 1960 sono stati eseguiti lavori per un ammontare complessivo di circa sette miliardi e sono state impiegate 22.000 giornate lavorative.

È ora allo studio il progetto di armamento della linea anzidetta nonchè il progetto per la costruzione del tratto della seconda linea, che dovrà essere realizzata in prossimità della nuova stazione F.S. delle Varesine.

## 4. — SOVVENZIONI PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DI SERVIZI A IMPIANTI FISSI E GESTIONI GOVERNATIVE

### 4.1. — GENERALITÀ'

Lo Stato interviene finanziariamente a favore delle Aziende concessionarie di ferrovie e tramvie extraurbane, al fine di garantire la continuazione dei servizi loro affidati, mediante la erogazione di:

- a) Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio di ferrovie;
- b) Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio di tramvie extraurbane;
- c) Sussidi straordinari di esercizio e fondi per gestioni dirette.

Il bilancio 1961-62 prevede, per le predette spese, i seguenti stanziamenti:

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Cap. 40: sovvenzioni alle ferrovie . . . . .	L.	7.561.200.000
Cap. 43: sovvenzioni alle tramvie extraurbane . . . . .	»	100.000.000
Cap. 52: sussidi integrativi di esercizio e spese per gestioni dirette . . . . .	»	7.530.000.000
TOTALE . . . . .		<u>L. 15.191.200.000</u>

Per quanto concerne gli stanziamenti come sopra previsti, si ritiene opportuno far presente quanto segue.

#### 4.2. — SOVVENZIONI CHILOMETRICHE DI ESERCIZIO (capitoli 40 e 43).

In applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, molte aziende ferrotramviarie, già in regime di sussidi integrativi di esercizio, hanno ottenuto l'adeguamento della sovvenzione ordinaria di esercizio prevista negli originali atti di concessione. Tale adeguamento è stato accompagnato — quando le aziende stesse non svolgevano un servizio esercitato con mezzi sufficientemente moderni — da provvedimenti per l'ammodernamento del materiale rotabile e degli impianti fissi ai sensi dell'articolo 3 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 e insulari.

Sul capitolo 40 graveranno, oltre gli impegni già assunti per sovvenzioni ordinarie, consolidate e rivalutate, i fondi necessari per:

*revisioni* — ai sensi dell'articolo 8 della citata legge 2 agosto 1952, n. 1221 — delle accennate sovvenzioni annue al fine di adeguarle alle effettive esigenze dell'esercizio;

*proroghe* 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;

*atti di cessione* di quote di sovvenzioni 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.

Per il capitolo predetto è stato previsto un maggiore onere, rispetto al precedente esercizio finanziario, di lire 769 milioni, in relazione alle aumentate esigenze che dovranno essere fronteggiate.

Sul capitolo 43 (sovvenzione alle tramvie extraurbane) il fabbisogno previsto in lire 100 milioni risulta inferiore per lire 43.200.000 allo stanziamento del precedente esercizio in relazione alle accertate minori necessità finanziarie. Anche su tale capitolo, oltre alle sovvenzioni originarie consolidate, gravano gli oneri per rivalutazione ai sensi della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

#### 4.3. — SUSSIDI INTEGRATIVI DI ESERCIZIO E SPESE PER GESTIONI DIRETTE (capitolo 52).

Le spese di cui al capitolo 52, per l'esercizio 1961-62 sono previste in lire 7.530.000.000 con un aumento di lire 300.000.000 nei confronti di quelle previste per l'esercizio 1960-61 (lire 7.230.000.000).

Tali spese si ripartiscono come segue:

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

a) sussidi integrativi di esercizio		
esercizio 1960-61	.....	L. 5.215.000.000
» 1961-62	.....	» 5.465.000.000
b) gestioni governative		
esercizio 1960-61	.....	L. 1.950.000.000
» 1961-62	.....	» 2.000.000.000
c) spese d'ufficio		
esercizio 1960-61	.....	L. 65.000.000
» 1961-62	.....	» 65.000.000

I sussidi integrativi di esercizio, di cui alla lettera a), vengono corrisposti, ai sensi dell'articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58, alle aziende concessionarie di ferrovie e tramvie extraurbane di preminente interesse pubblico nei riguardi delle quali non abbia ancora trovato pratica applicazione la legge 1221. Detti sussidi sono rimborsabili da parte dei concessionari ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338.

I sussidi in parola vengono accordati, sempre che i concessionari abbiano applicato 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 1949, n. 210).

Sin dai decorsi esercizi finanziari, lo stanziamento in bilancio per sussidi integrativi di esercizio è risultato del tutto insufficiente a fronteggiare l'onere dei sussidi in parola, tanto che nei primi mesi di ogni anno solare si deve inoltrare apposita richiesta al Ministero del tesoro per un'integrazione di fondi; ed in attesa che questa sia materialmente accordata (a distanza di vari mesi) e soltanto dopo che il predetto Ministero ha fornito assicurazione 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 concorrono ad aggravare le perdite di esercizio.

Per quanto si riferisce al punto b), in applicazione della legge 18 luglio 1957, n. 614, il Ministero dei trasporti - 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 allegati al bilancio del Ministero dei trasporti.

Il bilancio dell'esercizio 1961-62 prevede in particolare nella parte ordinaria:

— per entrate effettive inerenti al traffico, un introito complessivo per i tre laghi di lire 1.050.000.000, con un maggiore gettito presunto rispetto alle previsioni dell'esercizio 1960-61, di lire 98.500.000;

— per spese effettive di esercizio, un ammontare globale per i tre laghi di lire 1.126.000.000 con un maggior onere di lire 80.500.000 riferito alle previsioni dell'esercizio corrente, e principalmente dovuto agli aumenti di forniture e spese varie inerenti ai diversi servizi.

Per la copertura del disavanzo di gestione di lire 76 milioni sarà provveduto con una sovvenzione di pari importo a carico della Amministrazione.



La parte straordinaria prevede:

— per entrate effettive l'importo di lire 292.500.000 per sovvenzioni del Ministero;

— per spese effettive, l'importo di lire 292.500.000, di cui lire 275 milioni per incrementi patrimoniali inerenti agli impianti ed al materiale natante ed automobilistico (lire 270 milioni) nonchè per acquisto di mobili, macchine ed attrezzi, ed integrazione scorte (lire 5 milioni) e lire 17.500.000 per la costituzione dei fondi di rinnovo.

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.

Il totale della spesa presunta per tutte le Gestioni — sia per investimenti patrimoniali che per copertura di *deficit* di esercizio — risulterà, per il prossimo esercizio finanziario, pari a lire 2 miliardi con un aumento di lire 50 milioni rispetto a quello corrente (lire 1.950.000.000).

## 5. — TRASPORTI A FUNE

L'attività dell'Ispettorato generale M.C.T.C. si manifesta nel settore dei trasporti a fune attraverso la sorveglianza degli impianti in esercizio, in quanto già regolarmente autorizzati, e ciò al fine di constatare il permanere delle condizioni che garantiscono la sicurezza e la regolarità del trasporto; per i nuovi impianti, invece, l'intervento dell'Ispettorato si esplica attraverso l'esame e l'approvazione dei progetti, la sorveglianza durante la costruzione e la visita di ricognizione che ne consente la prima apertura al pubblico esercizio. La situazione all'aprile 1961, agli effetti della consistenza numerica degli impianti costruiti, è la seguente: 54 funivie a va e vieni, 134 seggiovie, 18 tra monofuni e bifuni di tipo speciale, oltre 380 sciovie e, infine, 25

ascensori in servizio pubblico e 23 funicolari terrestri.

Rispetto alla situazione dell'anno precedente si sono avuti i seguenti incrementi: 3 funivie, 8 seggiovie, 3 impianti di tipo speciale e numerose sciovie.

Come in passato, anche nel 1960 l'aggiornamento delle disposizioni di carattere tecnico che regolano la costruzione e l'esercizio degli impianti a fune, specie se destinati al pubblico servizio, non ha avuto soste e, attraverso la collaborazione della Commissione per le funicolari aeree e terrestri, sono state portate a conclusione le norme per l'impianto e l'esercizio delle sciovie in servizio pubblico, a modifica di quelle emanate nel 1946, per tener conto dell'evoluzione verificatasi nella tecnica costruttiva di tali impianti.

Lo sviluppo dei trasporti a fune è così legato all'incremento del turismo e alle esigenze civili delle zone di alta montagna che nel campo internazionale si svolge una attività di studi di particolare rilievo, attività alla quale partecipa anche l'Ispettorato a mezzo dei suoi funzionari specializzati.

Un cenno particolare voglio fare per il Centro sperimentale impianti a fune che, entrato in servizio alla fine del mese di dicembre 1958, ha consentito all'Ispettorato di disporre l'effettuazione, sia in sede che, mediante apparecchiature mobili, presso gli impianti, di esperienze e controlli diretti su elementi degli impianti più direttamente interessanti la sicurezza.

Dopo la sua prima fase di attività, nella quale il Centro ha dovuto indirizzare le proprie energie al completamento della propria organizzazione e delle attrezzature complementari e integrative di prova, il lavoro si è sviluppato da una parte nelle verifiche di organi particolarmente delicati di alcuni tipi di impianti che, per la difficoltà e impegno delle misurazioni, non potevano essere svolte in un periodo di tempo ragionevolmente limitato neppure dai più qualificati Istituti nazionali, e, dall'altra parte, nelle prove regolamentari sulle funi metalliche, da effettuare secondo le nuove disposizioni di cui alle norme entrate in vigore alla fine del 1959. Ciò nonostante, si è anche proseguita l'attività di ricerca attraverso l'effettuazione di un programma di esperienze sul comportamento del-

le teste fuse e di un ciclo di prove sistematiche su campioni di fune di particolari caratteristiche al fine di accertare l'influenza degli assestamenti e le conseguenti entità della disposizione nei risultati delle prove di strappo cui sono soggetti spezzoni appositamente prelevati dalle funi per il giudizio sull'accettazione delle medesime in sede di collaudo.

Inoltre è opportuno segnalare come l'attività del Centro troverà quanto prima il necessario completamento nella costruzione di una funivia sperimentale che, come rilevato dall'onorevole relatore della 7ª Commissione permanente del Senato della Repubblica, senatore De Unterrichter, sul precedente bilancio, possa adeguatamente potenziare il « ... prezioso centro di esperienze e studi su strutture *funiviarie*, ogni giorno più necessario in rapporto al continuo aumento ed evoluzione di questo tipo di trasporto ... » ed è a tal fine che su iniziativa del Ministero dei trasporti è stato predisposto uno schema di legge che dovrà consentire l'utilizzazione dell'impianto sperimentale, schema che ormai da tempo è all'esame della competente Amministrazione finanziaria per il reperimento e lo stanziamento dei necessari fondi e che si augura possa essere entro breve termine sottoposto all'esame del Parlamento.

## 6. — NAVIGAZIONE INTERNA

### 6.1. — GENERALITA'

Il problema di maggiore interesse per il settore della navigazione interna è costituito — come negli anni precedenti — dal noto disegno di legge predisposto da tempo dal Ministero dei trasporti per arrecare alcune indispensabili provvidenze governative in favore di detto settore.

Su tale problema ebbe a soffermarsi, nella relazione sul bilancio preventivo per l'esercizio 1960-61, lo stesso onorevole Ministro, che assunse espressamente l'impegno di sottoporre nuovamente il disegno di legge in questione all'approvazione del Parlamento.

È da augurarsi che siano superate le eventuali difficoltà che ancora ne ritardano la approvazione.

Altro problema di fondamentale importanza per il potenziamento e lo sviluppo della navigazione interna resta quello — sorto anche esso da tempo — della realizzazione della progettata idrovia internazionale Locarno-Venezia.

Per la soluzione di detto problema il Ministero dei trasporti si è assiduamente adoperato in ogni modo, appoggiando tutte le iniziative assunte all'uopo dalle varie Associazioni di categoria interessate e sollecitando presso il Ministero dei lavori pubblici i provvedimenti di sua competenza.

Nel quadro dei sopraccennati rapporti con gli organismi associativi di categoria non può non tralasciarsi di accennare che sono state prese nel più attento esame anche le altre questioni recentemente prospettate dagli stessi organismi associativi in aggiunta ai due principali problemi già ricordati.

Tra l'altro l'Ispettorato ha convenuto sulla opportunità di un potenziamento numerico del personale in dotazione ai propri uffici periferici ed ha assicurato di avere accolto con favore e di voler assecondare la lodevole iniziativa assunta da alcuni Enti locali per migliorare la preparazione professionale del personale navigante della navigazione interna con l'istituzione di appositi corsi di addestramento e di perfezionamento.

È pertanto necessario che il Ministero del lavoro e il Ministero della pubblica istruzione intervengano fattivamente in modo da incrementare ed estendere le iniziative già in atto per elevare il livello di preparazione professionale degli interessati.

### 6.2. — LINEE DI NAVIGAZIONE LACUALE

Sono stati proseguiti, nel 1960, i lavori e le forniture per l'ammodernamento ed il potenziamento della flotta in servizio sulle linee di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda, gestite direttamente dallo Stato.

In particolare sono stati eseguiti lavori di ammodernamento per 11 motonavi, e cioè, sostituzione di motori a 5 motonavi e a 1 motochiatta ed, inoltre, è stato completato l'ammodernamento delle 5 m/n tipo « Paese ».

Sono state varate recentemente 2 m/n traghetti, 1 per il servizio sul lago Maggiore e 1 per il servizio sul lago di Como.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

È in avanzato corso di costruzione, per il lago Maggiore, 1 motonave di grande portata ed è stato autorizzato l'acquisto di 3 motoscafi da adibire ai servizi di linea prettamente turistici.

Pertanto al 31 dicembre 1960 la consistenza della flotta era la seguente:

n. 5 piroscafi (tutti ammodernati negli anni 1951-1958; (in servizio: 1 sul lago Maggiore, 2 sul lago di Garda e 2 sul lago di Como);

n. 37 motonavi delle quali 19 costruite dopo il 1952 e le altre recentemente ammodernate (in servizio: n. 16 sul lago Maggiore, n. 7 sul lago di Garda e n. 14 sul lago di Como);

n. 18 motoscafi (in servizio: 4 sul lago Maggiore, 6 sul lago di Garda, 7 sul lago di Como ed 1 sul lago d'Orta);

n. 8 motonavi traghetto, 5 delle quali di recente costruzione e 2 ammodernate nel 1958-59 (in servizio: 4 sul lago Maggiore, 1 sul lago di Garda e 3 sul lago di Como);

n. 1 aliscafo entrato in servizio nel 1958 (sul lago di Garda).

Totale: natanti n. 69 (in servizio: n. 25 sul lago Maggiore, n. 17 sul lago di Garda e n. 27 sul lago di Como).

I viaggiatori trasportati nel 1960 sono stati 5.140.941 con un introito di lire 756.193.366.

Il servizio traghetto sul lago Maggiore tra Intra e Laveno ha dato un introito di lire 134.710.161 per n. 222.525 veicoli traghetti e quello tra Maderno e Torri — iniziato nel mese di agosto 1960 — ha fornito un introito di lire 4.239.884 per n. 5.694 autoveicoli traghetti.

Sul lago di Como tra Varenna e Cadenabbia sono stati traghetti n. 55.194 autoveicoli con un introito di lire 41.007.826.

I servizi speciali hanno dato sui tre laghi un introito complessivo di lire 55.619.542 ed, infine, il servizio svolto con l'aliscafo « Freccia del Garda » un introito di lire 25.625.718.

Nel complesso perciò gli introiti ammontano a lire 1.017.396.497 e il disavanzo complessivo di esercizio, tenuto conto che le spese sono state di lire 1.080.041.081, ammonta perciò a lire 62.644.584. L'esercizio sul lago Maggiore continua a presentare un bilancio attivo per lire 51.594.834.

## 7. — MOTORIZZAZIONE CIVILE

## 7.1. — GENERALITÀ

Anche durante l'anno 1960 nel settore della motorizzazione civile si sono riscontrati notevoli incrementi rispetto ai risultati raggiunti nell'anno precedente. Com'è noto, vi sono alcune categorie di moto-autoveicoli, come i ciclomotori, i motoscooters, i motocicli, le autovetture, eccetera, per le quali riesce impossibile, mediante rilevamenti diretti, conoscere con esattezza l'attività svolta durante l'anno. Tuttavia, per avere un'idea dell'ordine di grandezza di tali attività, il Ministero dei trasporti ha compiuto, come negli scorsi anni, alcuni calcoli induttivi per tutte le categorie di moto-autoveicoli, basati sul numero di veicoli in circolazione durante l'anno e sul quantitativo di persone o di merci trasportate in media da ogni categoria di veicoli. Tali calcoli, che sono stati confrontati per garanzia con quelli ricavati dai consumi globali di carburanti verificatisi in Italia durante l'anno 1960 e conosciuti con precisione, hanno dato per il complesso dei moto-autoveicoli in circolazione i seguenti risultati globali:

<i>Autotrasporti di persone nel 1960</i>	Milioni	Incrementi rispetto al 1959
veicoli km. effettuati nell'anno . . . . .	37.940	8,2 %
di cui relativi alle autolinee extraurbane . . . . .	630	2,4 %
viaggiatori km. effettuati nell'anno . . . . .	82.357	8,1 %
di cui relativi alle autolinee extraurbane . . . . .	14.490	2,4 %

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

<i>Autotrasporti di merci nel 1960</i>	Milioni	Incrementi rispetto al 1959
veicoli km. effettuati nell'anno . . . . .	13.588	4,6 %
di cui relativi ai trasporti in conto terzi . . . . .	4.523	4,1 %
tonnellate km. effettuate nell'anno . . . . .	37.234	4,6 %
di cui relative ai trasporti in conto terzi . . . . .	25.467	3,9 %

Sono risultati che, per il sistema adottato per ricavarli, non possono che considerarsi indicativi e quindi il confronto coi risultati derivanti dalla precisa analisi che si fa sugli stessi elementi per i trasporti su rotaia è certamente diverso dalla realtà.

Indubbiamente però nel quadro dell'economia nazionale l'attività della motorizzazione civile rappresenta un fenomeno imponente, al cui incremento ha favorevolmente contribuito la diminuzione del costo chilometrico delle varie categorie di autoveicoli.

Un'accurata indagine eseguita dal Ministero dei trasporti, come negli scorsi anni, ha consentito di verificare per le principali categorie di moto-autoveicoli una soddisfacente diminuzione dei relativi costi chilometrici di esercizio, in gran parte dovuta al diminuito prezzo dei carburanti ed in alcuni casi alla diminuzione del prezzo d'acquisto dei moto-autoveicoli e dei pneumatici.

Una tale imponente attività della motorizzazione civile si è dimostrata inoltre di notevole utilità anche per lo Stato. Al fine di avere un'idea dell'ordine di grandezza del gettito fiscale complessivo fornito allo Stato dalla motorizzazione civile, si è compiuta, come negli scorsi anni, un'indagine, sia pure approssimata, di tale gettito nel 1960, la quale ha consentito di valutare in circa 527 miliardi di lire tale introito per lo Stato, con un incremento di circa il 14 per cento rispetto al 1959.

L'incremento delle attività della motorizzazione civile da un lato ed i nuovi compiti affidati al Ministero dei trasporti dal nuovo Codice stradale dall'altro, hanno creato numerosi problemi che conviene qui di seguito esaminare particolarmente.

## 7.2. — ESAMI TECNICI DEI VEICOLI

Allo scopo di garantire la sicurezza della circolazione stradale, un insieme di norme contenute nel nuovo Codice stradale fissa i requisiti tecnici cui devono rispondere tutti i veicoli, sia a motore, sia rimorchiati, con particolare riguardo ai dispositivi di frenatura, a dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione, ai dispositivi silenziatori e di segnalazione acustica, agli organi di traino, ai pneumatici, agli apparecchi per combustibili in pressione, eccetera.

Come è noto, tali esami tecnici vengono effettuati dal Ministero dei trasporti sui prototipi dei veicoli, nel caso di fabbricazione in serie, o su ciascun veicolo nel caso di produzione isolata. Oltre alle verifiche sui veicoli nuovi, inoltre, vengono eseguite visite di controllo sui veicoli in circolazione, onde accertare il mantenimento dei requisiti di sicurezza.

Attualmente il Ministero dei trasporti esegue ogni anno un notevole quantitativo di operazioni automobilistiche tra collaudi di veicoli che devono entrare in circolazione e controlli di veicoli circolanti.

Per tali operazioni, condotte con mezzi tecnici e meccanici, il Ministero dei trasporti dispone attualmente di soli 14 impianti dislocati nelle principali provincie italiane, mentre un'indagine condotta per ogni singola provincia ha dimostrato che per tutto il territorio nazionale occorrerebbero ancora altri 125 impianti fissi, con complessive 147 linee di controllo (piste) di cui 103 a pista semplice e 22 a pista doppia, oltre 28 *impianti di controllo mobili* per le zone a caratteristiche montane e di scarsa densità automobilistica.

Tenuto conto degli impianti già esistenti, gli impianti fissi a due linee di controllo da

costruire sono n. 22; quelli fissi a una linea di controllo sono n. 103; infine la fornitura degli impianti mobili interessa 28 unità.

Ad evitare che esami così importanti possano essere effettuati con mezzi empirici, considero sia necessario uno stanziamento di fondi per far fronte alle spese occorrenti per la costruzione di detti impianti quanto mai indispensabili in questo momento di imponente sviluppo della motorizzazione. È evidente che sarà necessario inoltre adeguare la consistenza numerica del personale tecnico da adibire a tale organizzazione.

### 7.3. — REPARTI AUTOMOBILISTICI SPERIMENTALI (R.A.S.)

Mentre gli impianti fissi e mobili di cui al paragrafo precedente dovrebbero servire alle operazioni di controllo tecnico degli autoveicoli in circolazione ed a quelle di collaudo dei veicoli prodotti in singolo esemplare, gli autoveicoli prodotti in serie devono essere omologati secondo una complessa serie di norme tecniche contenute nel nuovo Codice stradale ed annesso Regolamento.

Tali prove, durante il 1960, sono state eseguite dai R.A.S. di Torino, Milano, Bologna e Napoli.

### 7.4. — LOTTA AI RUMORI

La lotta contro i rumori prodotti dall'attuale civiltà meccanica ha richiesto l'intervento del Ministero dei trasporti anche in tale settore, mediante l'istituzione di un Centro sperimentale di fonometria con sede a Roma, collegato con altri Centri sperimentali a Milano e Torino, presso i quali vengono, con criterio unificatore, tarati i vari fonometri, mediante i quali gli Ispettorati compartimentali per la motorizzazione civile e i trasporti in concessione, dipendenti dal Ministero dei trasporti, possono controllare il grado di efficienza degli apparecchi silenziatori applicati ai tubi di scarico dei vari tipi di motoautoveicoli. Tale Centro sperimentale di Roma esegue inoltre anche le prove di laboratorio sui dispositivi per la percezione di segnalazioni da parte dei veicoli sopraggiungenti e sugli avvisatori acustici.

Tale attività preventiva va unita a quella repressiva degli agenti di polizia urbana, i quali durante il 1960 hanno elevato in Italia circa 25.000 contravvenzioni per dispositivi silenziatori in disordine.

### 7.5. — CENTRO MECCANOGRAFICO DI RILEVAMENTI STATISTICI

Il complesso delle operazioni automobilistiche cui si è fatto cenno nei paragrafi precedenti rappresenta un fenomeno troppo importante nella vita nazionale per non meritare di essere profondamente conosciuto, anche al fine di predisporre i necessari programmi di lavoro. A tale scopo il Ministero dei trasporti è stato dotato di un moderno Centro meccanografico, al quale affluiscono le schede perforate delle operazioni automobilistiche, cioè:

immatricolazioni e reimmatricolazioni di moto-autoveicoli;

aggiornamenti dei documenti di circolazione;

revisioni di moto-autoveicoli;

rilascio di patenti di guida.

In tal modo è possibile per ognuna di tali operazioni avere dati aggiornati, svariati e precisi, i quali potranno essere utili anche ad altri Ministeri.

### 7.6. — PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI

Tale settore, che l'impetuoso e talvolta disordinato incremento della motorizzazione civile rende sempre più importante, è seguito con particolare cura dal Ministero dei trasporti, mediante norme di legge emanate singolarmente, per la parte di esclusiva competenza del Ministero stesso, e, di concerto con il Ministero dei lavori pubblici, per quelle questioni per le quali il nuovo Codice stradale prevede la collaborazione dei due Ministeri. Inoltre tale opera di prevenzione viene esplicata mediante un'intensa azione di educazione stradale delle varie categorie di utenti ottenuta con l'ausilio di manuali distribuiti gratuitamente, di materiale didattico, fornito sempre gratuitamente, alle scuole dell'ordine elementare e medio, di cortometraggi cine-

matografici distribuiti nei locali pubblici e nelle scuole.

Collateralmente si è completata una tale azione mediante una notevole collaborazione per la prevenzione e la repressione delle infrazioni alla disciplina stradale, collaborazione fornita specialmente al Ministero dell'interno - Direzione generale di pubblica sicurezza.

Altri argomenti che hanno formato oggetto di interventi da parte del Ministero dei trasporti, sempre nel quadro della prevenzione degli incidenti stradali, sono stati la collaborazione con gli Enti locali proprietari di strade per una razionale impostazione dei limiti di velocità fuori dei centri abitati ed una viva partecipazione alla risoluzione dei problemi creati dalla nuovissima branca della tecnica denominata « Ingegneria del traffico ». Malgrado tale attività si deve purtroppo rilevare che il numero degli incidenti su strada è in continuo aumento. Ciò evidentemente si deve attribuire alla imperizia dei guidatori, alla indisciplina rispetto alle norme tassative fissate dal Codice della strada, alla insufficienza della vigilanza da parte del Corpo di polizia stradale, insufficienza di vigilanza determinata dalla deficienza numerica degli agenti e forse dalla tendenza alla indulgenza nella applicazione delle penalità previste dalla legge.

Non c'è dubbio che la pressione del traffico ha superato la potenzialità della nostra rete stradale e che la realizzazione dei programmi previsti dalle leggi sulle autostrade testè approvata al Senato e sulla viabilità approvata dal Parlamento nel 1960, sarà decisiva sulla riduzione degli incidenti stradali, ma in atto permangono le deficienze sopra indicate.

#### 7.7. — MOTORIZZAZIONE AGRICOLA E MACCHINE OPERATRICI

Anche tali settori vanno assumendo di anno in anno sempre più importanza. Si può calcolare infatti che alla fine dell'anno 1960 fossero in circolazione i seguenti tipi di veicoli:

trattrici agricole 260.000;  
rimorchi agricoli 100.000;  
macchine agricole semoventi 140.000.

A tali quantitativi vanno inoltre aggiunte anche le macchine operatrici industriali nonché i carrelli destinati al trasporto di prodotti da un reparto all'altro di uno stabilimento industriale.

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

La procedura stabilita dal nuovo Codice stradale è unica ed è valida sia per l'impiego su strada sia per l'impiego agricolo e viene eseguita in accordo col Ministero dell'agricoltura. Sono incaricati dell'esecuzione delle prove di omologazione, sotto la vigilanza del Comitato di coordinamento per l'omologazione delle macchine agricole, 5 istituti, di cui 4 universitari ed uno dipendente dal Consiglio nazionale delle ricerche. Alle prove suddette partecipano gli ingegneri del Ministero dei trasporti. Come gli altri anni, anche in tale settore l'attività è stata particolarmente intensa ed ha tenuto molto impegnato l'Ispettorato della motorizzazione il quale, inoltre, provvede direttamente all'approvazione, per la parte attinente alla circolazione stradale, delle macchine agricole di produzione estera non soggette ad omologazione.

Per detti tipi di veicoli, inoltre, l'Ispettorato provvede al complesso lavoro di approvazione dei numerosi dispositivi di equipaggiamento delle macchine agricole nonché delle macchine operatrici industriali e dei carrelli per il trasporto dei prodotti degli stabilimenti industriali. Per questi due ultimi tipi di veicoli è stata condotta dal Ministero dei trasporti un'approfondita indagine sulle caratteristiche costruttive. Tale indagine ha portato alla classificazione in categorie, per ciascuna delle quali sono state poi vagliate le caratteristiche in relazione alla circolazione su strada e studiate le particolari prescrizioni da adottare caso per caso.

#### 7.8. — COMPETENZE IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE STRADALE

Come è noto, gli elementi della circolazione stradale sono tre: l'uomo, il veicolo e la strada.

L'uomo e il veicolo sono già disciplinati, fin dal sorgere della motorizzazione stradale, dal Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile — col rilascio delle patenti ai guidatori (e pertanto col controllo, mediante esame, delle loro conoscenze, sia in materia di norme di comportamento, sia in materia di funzionamento del veicolo e perizia di guida) e con l'ammissione alla circolazione dei veicoli (omologazione, collaudo, revisione).

Le strade vengono strutturalmente costruite dall'A.N.A.S. ovvero dagli Enti locali, Amministrazioni provinciali e comunali, sotto la supervisione del Ministero dei lavori pubblici.

La regolazione della circolazione sulla strada viene, dall'entrata in vigore del nuovo Codice della strada, disciplinata dal Ministero dei lavori pubblici.

Il fenomeno della circolazione stradale investe però in modo univoco i tre suddetti elementi ed è problema che esula totalmente dalla costruzione delle strade. È infatti un fe-

nomeno dinamico, che tratta la disciplina del movimento dei veicoli sulla strada e cioè, in senso lato, la disciplina dei trasporti su strada.

Sarebbe logico che tutta la materia di circolazione stradale fosse competenza del Ministero dei trasporti, al quale, come detto all'inizio, compete già la disciplina dell'uomo e del veicolo, e che inoltre è già responsabile della circolazione ferroviaria e della circolazione fluviale: in tal modo si giungerebbe all'auspicato coordinamento organico di tutti i trasporti interni di superficie.

## 8. — AUTOSERVIZI DI LINEA PER VIAGGIATORI

### 8.1. — GENERALITÀ'

Si rappresenta la situazione delle autolinee nazionali ed internazionali al 31 dicembre 1960, in raffronto a quella rilevata al 31 dicembre 1959:

	1959	1960	Percentuale
Numero autolinee extraurbane . . . . .	9.926	10.331	4 %
Sviluppo della rete Km. . . . .	569.921	599.623	5,2 %
Autobus in servizio n. . . . .	15.951	16.118	1 %
Autobus Km. . . . .	700.004.321	749.321.625	7 %
Viaggiatori Km. . . . .	13.600.000.000	14.659.800.000	7,8 %
Viaggiatori trasportati . . . . .	850.000.000	886.000.000	4 %
Percorrenza annua per auto Km. . . . .	40.000	41.000	2,50 %
Percorrenza media viagg. Km. . . . .	16	16,54	3,4 %
Media frequentazione n. . . . .	19,4	19,55	0,77 %
Numero delle autolinee internazionali	120	135	12,5 %
Sviluppo della rete Km. . . . .	10.960	11.876	8,3 %

Dall'esame di tali dati risulta che nonostante l'imponente sviluppo in precedenza assunto dalla rete dei servizi automobilistici, si è verificato nell'ultimo anno un notevole, ulteriore incremento dei servizi stessi.

Incremento spiegabile sia per l'estendersi di servizi di autolinee per il collegamento di centri montani ancora sprovvisti, sia per la accentuata pressione determinata dall'aumen-

to della mobilità delle persone per le migliorate condizioni sociali ed economiche e per le esigenze determinate dalla congiuntura favorevole: maggiore sviluppo di rapporti commerciali e di affari in genere. Devesi però fare rilevare che, per determinati itinerari, tale incremento fa nascere molte perplessità giacchè parallelamente esistono altri mezzi di trasporti idonei (ferrovie) o si determina

eccessiva intensità di autolinee che creano posizione di disagio economico nella gestione.

Si rileva che, nel complessivo sviluppo sopra indicato dei servizi automobilistici nazionali, le maggiori percentuali di incremento sono rappresentate dalle categorie dei servizi per trasporto operai o studenti.

Sempre sotto il profilo sociale va rimarcato con compiacimento un ulteriore consolidamento e potenziamento subito dalla rete automobilistica del Mezzogiorno e delle Isole.

Per quanto concerne le direttive dell'azione di governo da svolgere in futuro, si osserva che essa dovrebbe polarizzarsi in funzione non tanto di un'ulteriore espansione degli autoservizi — espansione spesso non giustificata per le ragioni sopraindicate — quanto in vista di un sempre maggiore perfezionamento dei servizi esistenti sia sotto il profilo di una migliore organizzazione e di una più rigorosa disciplina che sotto quello del più razionale coordinamento.

Particolarmente in tema di disciplina, è da notare che indubbiamente grande importanza riveste l'opera di vigilanza sui servizi.

Peraltro va anche rilevato che il problema della migliore attuazione di tale disciplina è connesso a quello della più perfetta organizzazione anche sul piano normativo e che entrambi potranno trovare la loro più completa e soddisfacente soluzione con l'entrata in vigore del nuovo progetto di legge che è stato di recente sottoposto all'approvazione del Parlamento.

È da augurarsi che il nuovo progetto di legge non determini situazioni sfavorevoli nei rapporti dell'importante problema del coordinamento dei servizi automobilistici tra di loro e con quelli ad impianti fissi gestiti dallo Stato o concessi all'industria privata.

È questa una esigenza di carattere fondamentale essendo intesa ad assicurare l'armonica coesistenza ed il razionale ed organico sviluppo dei vari mezzi di trasporto sul piano della economia nazionale; coordinamento fra strada e rotaia che assume particolare rilievo in funzione della progressiva attuazione del piano di costruzione autostradale nei rapporti delle Ferrovie dello Stato.

Sarà quindi necessario che le istruttorie riflettenti deviazioni di autolinee sulle autostrade e l'attivazione di nuovi servizi auto-

mobilitici sulle autostrade siano approfondite ed esaminate colla visione dell'interesse del mezzo di trasporto delle Ferrovie dello Stato in regime di coordinamento nell'interesse generale.

Per quanto concerne, infine, i servizi automobilistici internazionali, si fa presente che l'incremento degli stessi, rilevabile dai dati sopraindicati, riflette soltanto le autolinee regolari. In aggiunta a tali servizi sono peraltro da considerare quelli che — sotto specie di navette od ingressi a vuoto — non sono soggetti a concessione ma a semplice autorizzazione.

Nei riguardi di questa categoria intermedia di servizi l'Amministrazione si è costantemente preoccupata di promuovere l'afflusso delle correnti turistiche dirette in Italia normalmente dai Paesi nordici, facendo sì che anche i vettori italiani potessero partecipare al trasporto delle comitive turistiche.

Anche nel campo di tali categorie di servizi si è potuto registrare un incremento nel volume di traffico.

## 8. 2. — TARIFFE

Per quanto riguarda le tariffe dei servizi automobilistici deve premettersi che di fronte all'aumento delle spese, specie per quelle relative al personale, le aziende esercenti non hanno sempre la possibilità di difendere i rispettivi bilanci con corrispondenti aumenti od adeguamenti.

Difatti, tranne che per pochi servizi qualificati, si assiste al fenomeno che gli stessi esercenti contrastano gli aumenti tariffari che, in determinate circostanze, e per evitare forme concorrenziali agli impianti fissi, la stessa Amministrazione governativa vorrebbe promuovere o deve imporre.

Gli esercenti, infatti, preoccupati dalla concorrenza derivante dai servizi di noleggio, dai servizi abusivi e dal diffondersi della piccola motorizzazione privata, fanno presente che in base ai dati dell'esperienza, l'aumento tariffario si risolve spesso in una contrazione di traffico ed in definitiva in minori introiti globali e pertanto solo in base a detta esperienza locale si riesce a stabilire una tariffa che consente di mantenere quell'equi-



librio del traffico necessario per una gestione non deficitaria.

Assistiamo pertanto a continue richieste con le quali gli esercenti si sforzano di creare facilitazioni tariffarie che riducono sensibilmente la tariffa ordinaria ed assicurano al servizio un traffico abitudinale che garantisce la copertura di una buona parte dell'onere che grava sul servizio stesso.

La prassi normalmente seguita per determinare la base tariffaria degli autoservizi si basa anzitutto sulle risultanze del piano economico all'uopo predisposto all'atto della concessione e che si prende in esame anche in occasione di richieste di aumenti.

Per la compilazione del predetto piano economico si tiene conto:

a) del percorso dell'autolinea e cioè se trattasi di servizio a breve percorso o con strada a forte pendenza o con fondo stradale disagiato;

b) del coefficiente di utilizzazione di posti disponibili (quoziente tra posti mediamente occupati e posti disponibili);

c) del numero e del tipo degli autobus in dotazione (fabbrica, peso a vuoto, numero dei posti);

d) del programma di esercizio e della percorrenza annua prevista;

e) delle tariffe vigenti sulle eventuali altre autolinee transitanti nella zona ed aventi caratteristiche similari;

f) delle spese di gestione ammettendo fra esse quelle generali, di assicurazione, le tasse effettivamente sostenute, nonché l'interesse ed ammortamento al 7 per cento del capitale di acquisto dei veicoli sgommati.

Poichè la gran parte di detti elementi variano sensibilmente tra servizio e servizio, l'esame per la determinazione del relativo prezzo del trasporto viene effettuato caso per caso e pertanto non riesce agevole dedurre la base media tariffaria vigente sugli autoservizi di linea.

Comunque da una indagine colta in tal senso si è potuto stabilire che, grosso modo, detta base media si aggira intorno alle lire 7 a viaggiatore-chilometro.

Tale base si riscontra in quasi tutti gli autoservizi svolgentisi in pianura, specie nelle

zone dell'Italia centrale e settentrionale, ed aventi un traffico sufficientemente remunerativo.

Per gli autoservizi interferenti con tronchi ferroviari esercitati dall'Amministrazione ferroviaria statale, in base ad un accordo stipulato tra questa e l'A.N.A.C., si è stabilito che la tariffa dell'autoservizio non deve essere inferiore a quella della seconda classe praticata dalle Ferrovie dello Stato sul servizio ferroviario.

La suddetta base tariffaria di lire 7 a viaggiatore-chilometro raggiunge le punte più alte, fino a circa lire 20 a viaggiatore-chilometro, su quei servizi dell'Italia settentrionale interessanti le zone montuose dove a causa della neve le autolinee stesse hanno una durata dell'esercizio alquanto limitata per la interruzione delle strade che si verifica appunto nei periodi invernali.

Le punte più basse, anche a lire 4 a viaggiatore-chilometro, possono trovarsi nelle zone dell'Italia centro-meridionale dove gli autoservizi attraversano zone disagiate che offrono un pubblico a scarso reddito e dove è necessario favorire gli spostamenti delle classi meno abbienti dalle zone periferiche verso quelle centrali per motivi di studio, di lavoro, eccetera.

Difatti sugli autoservizi vengono rilasciati agli studenti, operai, impiegati, abbonamenti settimanali, quindicinali e mensili con una riduzione non inferiore a quella del 40 per cento nei confronti della tariffa ordinaria.

È anche da tener presente che per combattere la concorrenza in principio accennata gli esercenti autoservizi di linea si orientano nell'estensione, per quanto possibile, di biglietti di andata-ritorno valevoli per uno o più giorni, e con una riduzione che va dal 20 al 30 per cento della tariffa ordinaria.

Altra forma di facilitazione consiste nel rilascio di blocchetti di trenta o più biglietti di corsa semplice, usufruibili nel periodo di 60 giorni e con una riduzione del 20-25 per cento sulla tariffa ordinaria.

Per le zone a carattere industriale sono stati poi istituiti autoservizi adibiti unicamente al trasporto degli operai con orari corrispondenti ai turni di lavoro e con base tariffaria alquanto modesta che in qualche

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

caso si aggira intorno alle lire 2 a viaggiatore-chilometro.

Nelle zone della regione del Trentino-Alto Adige e della Val d'Aosta dove i carburanti vengono venduti a prezzo inferiore a quello nazionale, la determinazione del prezzo del trasporto tiene conto di tale agevolazione.

Infine, per quanto riguarda gli autoservizi di gran turismo le tariffe vengono stabilite in sede di apposita Conferenza annuale.

È da rilevarsi al riguardo che di solito molti esercenti, specie quelli dei servizi meno remunerativi, cercano di ottenere riduzioni sui

prezzi praticati nei precedenti esercizi, tuttavia la base tariffaria risulta in atto stabilizzata sulle lire 8,75 per viaggiatore-chilometro.

## 9. — AUTOTRASPORTI DI COSE

## 9.1. — GENERALITA'

Il parco nazionale di moto-autoveicoli aveva la seguente consistenza alla fine dello scorso anno 1960, secondo le statistiche fornite dall'Ente autotrasporti merci (E.A.M.).

*Parco nazionale moto-autoveicoli per trasporto di cose*

Autovetture U. P. . . . .	43.016 con una portata di q.li . . .	151.568
Motocarri . . . . .	169.868 con una portata di q.li . . .	660.250
Autocarri . . . . .	398.678 con una portata di q.li . . .	9.554.563
Rimorchi merci . . . . .	38.540 con una portata di q.li . . .	4.162.893
	<hr/>	
TOTALE . . . . .	650.102 con una portata di q.li . . .	14.529.274
	<hr/> <hr/>	

Tale parco è risultato suddiviso nel modo seguente a seconda del tipo di trasporto effettuato, cioè in conto proprio ed in conto terzi.

*Moto-autoveicoli in conto proprio*

Autovetture U. P. . . . .	42.761 con una portata di q.li . . .	149.743
Motocarri . . . . .	158.802 con una portata di q.li . . .	582.784
Autocarri . . . . .	287.689 con una portata di q.li . . .	5.051.386
Rimorchi merci . . . . .	11.292 con una portata di q.li . . .	1.018.798
	<hr/>	
TOTALE . . . . .	500.544 con una portata di q.li . . .	6.802.711
	<hr/> <hr/>	

*Moto-autoveicoli in conto terzi*

Motocarri . . . . .	10.900 con una portata di q.li . . .	77.115
Autocarri . . . . .	109.577 con una portata di q.li . . .	4.472.321
Rimorchi merci . . . . .	27.119 con una portata di q.li . . .	3.113.810
	<hr/>	
TOTALE . . . . .	147.686 con una portata di q.li . . .	7.663.246
	<hr/> <hr/>	

**9.2. — MOTO-AUTOVEICOLI SOTTOPOSTI A SPECIALI NORME (In totale 1.872)**

La disciplina dell'attività che si esplica nel settore è quella prevista nella legge 20 giugno 1935, n. 1349.

La legge fondamentale, tuttavia, malgrado i provvedimenti di adattamento emanati, si dimostra al presente non del tutto rispondente alle mutate esigenze del traffico, anche perchè il progresso dei mezzi e lo sviluppo economico del Paese hanno mutato le condizioni per nuove forme di impiego dell'auto-carro e per il suo continuo incremento.

Restano aperti tutti i problemi connessi con la concorrenza, con il coordinamento degli altri mezzi di trasporto e con la sicurezza della circolazione, problemi che, d'altro canto, dovranno trovare le soluzioni del caso in collegamento ed in conformità con la politica dei trasporti che dovrà essere determinata in sede di Comunità economica europea.

Tra i provvedimenti di adattamento si ricordino quelli in corso di attuazione riguardanti il possesso della idoneità morale, tecnica e finanziaria delle ditte autorizzate al trasporto, le disposizioni che riguardano le attività abusive di trasporto svolte in violazione dei principi sanciti nella legge n. 1349 e del Codice della strada in materia di pesi.

Per quanto riguarda le violazioni alle norme di legge, nuove disposizioni fondamentali sono state impartite, previo parere favorevole del Consiglio di Stato, per il controllo e la repressione delle violazioni stesse.

L'opera della Polizia e dei Carabinieri si va manifestando vigilante, assidua e continua. In tale settore tuttavia, è da riconoscere che il problema soprattutto per ciò che concerne le attività abusive di trasporto ha assunto aspetti di vasta portata e, nonostante la forte repressione, i fenomeni non diminuiscono onde è necessario risolvere le questioni non soltanto sul piano delle sanzioni, ma con accenti nuovi provvedimenti, sia pure di legge, volti ad eliminare alla base il sorgere stesso dei fenomeni.

Nel decorso anno è stata attuata la liberalizzazione nel rilascio delle autorizzazioni al trasporto di merci in conto di terzi per autocarri fino a 50 quintali di portata. I provvedimenti sono stati motivati dalla opportu-

nità di adeguare il settore dei trasporti su strada alla linea di politica economica, perseguita dal Paese in questi ultimi anni, che poggia su principi di massima produttività e massima liberalizzazione.

In attuazione delle decisioni adottate dalla Comunità economica europea, sono in corso i provvedimenti di attuazione per la osservanza delle norme riguardanti il Regolamento delle discriminazioni, per il quale ogni discriminazione di prezzi, di tariffe e di condizioni di trasporto in riguardo all'origine o alla destinazione delle merci trasportate, è vietata dal 1° luglio 1961.

Particolari cure sono state rivolte fin dal 1949 al settore dei trasporti internazionali, allo scopo di consentire più ampie possibilità di lavoro agli operatori italiani, nonostante i severi disciplinamenti che vigono negli altri Stati.

Accordi sui traffici stradali di merci sono in vigore con la Svizzera, la Francia, l'Olanda, la Svezia, la Germania occidentale ed il Belgio e, in relazione agli accordi, l'azione per l'esenzione è stata sempre pronta e sensibile. Altre esecuzioni sono state date all'accordo Italia-Jugoslavia e all'accordo Italia-Austria, testè entrati in vigore. Continuano nel contempo le trattative per il raggiungimento di accordi con altri Paesi. Sono in corso trattative con le autorità della Francia per la sostituzione dell'accordo vigente e dirette a rendere più agevoli i traffici tra i due Stati.

**10. — PERSONALE DELLE AZIENDE ESERCENTI SERVIZI DI TRASPORTO IN CONCESSIONE**

Sono tuttora valide le considerazioni di carattere generale che, discutendo sul bilancio dei trasporti, furono prospettate per delineare i principali problemi concernenti il trattamento giuridico, economico, previdenziale ed assistenziale del personale dei pubblici trasporti in concessione; e ciò va detto anche con particolare riferimento alle conseguenze di ordine finanziario che derivano, alle aziende esercenti, dai crescenti oneri di personale, con conseguente aumento dello squilibrio rispetto alle entrate dell'esercizio.

Si dovrà esaminare però fino a qual limite potrà essere adeguato il livello attuale delle tariffe per tendere a ridurre al minimo lo onere a carico dello Stato attraverso revisioni delle sovvenzioni ordinarie o erogazione di sussidi integrativi.

Sotto tale profilo la situazione va indubbiamente attentamente seguita, stante che, scaduti — con il 31 dicembre 1960 — e disdettagli i patti nazionali di lavoro, tanto del personale ferrotramviario che del personale delle autolinee, è certamente da prevedere che i nuovi patti di lavoro comporteranno miglioramenti retributivi e quindi ulteriore aumento degli oneri.

Nuovi oneri poi interverranno comunque per effetto del nuovo riassetto zonale delle retribuzioni che, come è noto, forma tuttora oggetto di trattative tra la Confindustria e le Confederazioni sindacali dei lavoratori.

Appare del resto sempre più evidente, per il settore dei pubblici trasporti a impianti fissi, che il costo dell'esercizio — comprensivo cioè di quello del personale — non può in alcun modo trovare soddisfacente copertura negli introiti di per sé modesti e sempre più insufficienti sia per effetto di tariffe non adeguate, e sia per la sempre maggior prevalenza dell'utenza costituita da categorie impiegate ed operaie, e quindi viaggianti a tariffe estremamente basse.

Devesi però considerare la opportunità dell'adeguamento delle tariffe e *tenere conto dei servizi su strada che molte aziende di ferrovie in concessione esercitano con funzione integrativa.*

Ciò premesso il Ministero dei trasporti, sebbene non abbia strettamente il compito di intervenire nella fase formativa della regolamentazione economica del settore, non manca di seguirne attentamente la evoluzione, non soltanto per la necessaria valutazione degli effetti, ma anche allo scopo di evitare, come possibile, che i contrasti delle trattative sindacali, come purtroppo spesso si verifica, diano luogo ad agitazioni ed astensioni dal lavoro del personale interessato e di evitare altresì, per quanto possibile, disagi e danni per il pubblico.

L'attività dell'Amministrazione è poi impegnata nell'applicazione della legge 22 settembre 1960, n. 1054, che, come è noto, ha

esteso al personale delle autolinee extraurbane il particolare stato giuridico che il decreto 8 gennaio 1931, n. 148, prevede per il personale ferrotramviario.

Trattasi, come è facile comprendere, di un provvedimento profondamente innovatore del settore delle autolinee extraurbane e che perciò ha dato luogo a numerose e delicate questioni sia sul piano generale che in ordine alle singole aziende interessate; questioni alcune delle quali di complessa e non facile soluzione.

Si trova all'esame del Senato il disegno di legge (Atto Senato n. 1376) rivolto a modificare e coordinare il trattamento previdenziale degli addetti ai pubblici trasporti, nonché a rivalutare le vecchie pensioni.

Trattasi di provvedimento che, pur andando incontro alle esigenze della generalità dei lavoratori del settore, è destinato ad avere ripercussione sui bilanci aziendali; specie per effetto della suindicata rivalutazione previdenziale, altro elemento quest'ultimo che influisce sulla situazione finanziaria di tutte le aziende di trasporto ad impianti fissi e sulla possibilità di autosufficienza delle autolinee.

A mio giudizio l'accurato esame delle varie situazioni aziendali dovrebbe indurre ad un più razionale adeguamento delle tariffe, se giudicato necessario, piuttosto che gravare sul bilancio dello Stato con aumento di sovvenzioni. In molti casi si tratta di libere contrattazioni salariali e le conseguenze è logico siano sopportate in parte dalle aziende. Altro provvedimento di legge, che dovrà essere sottoposto all'esame degli organi legislativi, e che è di particolare importanza è quello concernente la disciplina dell'orario di lavoro del personale degli autotrasporti merci, essendo ormai completati i relativi studi fatti presso il Ministero del lavoro.

Come è noto, a seguito dell'emanazione della legge 14 febbraio 1959, n. 138, che regola l'orario di lavoro per gli addetti alle autolinee extraurbane, sorse la necessità di provvedere ad una analoga disciplina anche nel settore degli autotrasporti merci, essendo la materia allo stato oggetto di insufficiente e difficile regolamentazione nei vari accordi sindacali del settore.

La elaborazione del provvedimento è stata fatta tenendo particolarmente conto dei prin-

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

cipi già accolti in sede internazionale ed in ispecie dal *Memorandum* approvato dalla V Sessione della Commissione dei trasporti interni del *Bureau International du Travail*.

Inoltre, su un piano diverso, ma certamente non meno degno di considerazione, va tenuta presente l'attività amministrativa svolta in particolare modo nei casi in cui insorgono controversie individuali e collettive, per l'esatta osservanza delle norme di legge e delle altre disposizioni che regolano il trattamento e l'orario di lavoro della vasta categoria degli addetti ai pubblici trasporti.

In molti casi si è reso possibile il componimento delle vertenze, evitando in tal modo alle parti di rivolgersi alla Autorità giudiziaria.

In conclusione, peraltro, allo stato attuale, l'aspetto più delicato della situazione prevedibile per il prossimo futuro è in modo del tutto prevalente quello dei problemi economici della vasta categoria degli addetti ai pubblici trasporti; problemi che, come dianzi detto, concernono soprattutto il rinnovo dei patti nazionali di lavoro ed il riassetto zonale.

La loro soluzione non si presenta certo facile in rapporto alle questioni ed alle difficoltà che dovranno essere preliminarmente superate in sede sindacale, ma è auspicabile che la buona volontà ed il senso di responsabilità delle parti contrapposte faciliti il conseguimento di una equa soluzione senza il ricorso a quelle forme di pressione, come scioperi ed agitazioni che, nella maggior parte dei casi, si dimostrano dannose soltanto per coloro che non possono restare privi del

pubblico servizio e che in massima parte sono rappresentati da altre categorie di lavoratori.

## PARTE SECONDA

AZIENDA  
DELLE FERROVIE DELLO STATO

## 1. — IL BILANCIO FINANZIARIO

## A) PARTE ORDINARIA

## 1.1. — PREMESSA

L'impostazione del bilancio di previsione dell'Azienda ferroviaria per l'esercizio 1961-1962 è stata dominata dalla superiore esigenza di contenerne le risultanze nette complessive e, di conseguenza, l'incidenza sul bilancio generale dello Stato nei limiti fissati dalle direttive di politica finanziaria adottate dal Governo.

Devesi però subito fare rilevare che, se le risultanze indicate nella tabella seguente per quanto si riferisce alla parte ordinaria, rispondono ai criteri sopra indicati, e cioè devono considerarsi come un compromesso fra la esigenza di fare concorrere anche il bilancio ferroviario al processo di attenuazione del disavanzo del bilancio generale dello Stato, e quella di assicurare almeno al minimo livello le normali necessità dell'esercizio, il riconoscimento di tale situazione è subordinato all'impegno di adeguare determinati capitoli di spesa, con successivi stanziamenti, alle reali necessità.

	Bilancio consuntivo		Bilancio Preventivo		
	1958-59	1959-60	1960-61	1961-62	Differenze
Entrate . . . . .	323.631,3	348.105,6	402.912,5	418.515,3	+ 15.602,8
Spese . . . . .	370.267,5	407.824,4	425.527,2	444.525,3	+ 18.998,1
Disavanzo . . . . .	46.636,2	59.718,8	22.614,7	26.010-	+ 3.395,3

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Il disavanzo di milioni 26.010 corrisponde, a quello originario del precedente esercizio 1960-61, aumentato della somma di milioni 3.395,3 per il parziale finanziamento, da parte del Tesoro, delle maggiori spese conseguenti al miglioramento delle quote di aggiunta di famiglia ai dipendenti statali, concesso con la legge 22 dicembre 1960, n. 1564, la cui incidenza sull'esercizio 1961-62 è stata invece prevista, in complesso, per milioni 5.103,8.

Prima di passare in rassegna, in una disamina che cercherò di rendere il più possibile

sintetica, i più importanti capitoli delle entrate e delle spese, ritengo opportuno dare un panoramico riassunto della evoluzione del bilancio dell'Azienda ferroviaria nel più recente periodo.

Allo scopo mi riferisco alla tabella 1 in cui sono raggruppati i risultati finanziari degli esercizi del decennio dal 1950-51 al 1959-1960, con a fianco, per un utile raffronto, i risultati dell'esercizio 1938-39 (ultimo normale prima della ultima grande guerra) e i bilanci preventivi degli esercizi 1960-61 (previsione aggiornata) e 1961-62.

## LEGISLATURA III - 1958-61 - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 1

## RISULTATI FINANZIARI E PREVISIONI DI BILANCIO DAL 1950-51 AL 1961-62

	CONSUNTIVO DEGLI ESERCIZI (in miliardi di lire)											Previsione aggiornata giornata 1960-61 (1)	Preventivo 1961-62	
	1938-39		1950-51	1951-52	1952-53	1953-54	1954-55	1955-56	1956-57	1957-58	1958-59			1959-60
	lire correnti	lire attuali												
<b>ENTRATE</b>														
a) Prodotti del traffico . . . . .	4 -	232,6	155,4	164,4	178,7	196,9	211,2	224,7	249,6	253,5	253,6	280,8	293,5	362 -
Indice . . . . .		150	100	106	115	127	135	145	160	163	163	180	187	194
b) Altre entrate . . . . .	0,7	40,7	24,7	26,2	25,2	32,4	35,3	32,1	34,7	37,4	37,8	43,7	46,7	45,8
c) Rimborsi del Tesoro per oneri extra-aziendali . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 -	52 -	50 -	70,4	70,7
ENTRATE . . . . .	4,7	273,3	180,1	190,6	203,9	229,3	246,5	256,8	284,3	330,9	343,4	374,5	410,6	418,5
Indice . . . . .		152	100	106	113	127	137	142	153	181	190	203	228	231
<b>SPESE</b>														
a) Personale - retribuzioni . . . . .	1,5	89,3	86,4	91,9	95,2	102,2	112,4	116,4	133,8	143 -	143,7	156,4	164,7	172,6
b) Pensioni ed altre spese generali di personale . . . . .	0,5	30,4	34,6	44,3	44,2	49,3	56,3	58,6	69,2	81,1	86,7	97,5	100,3	102,1
Totale a) + b) . . . . .	2 -	119,7	121 -	136,4	139,4	151,5	168,7	175 -	203 -	224,1	230,4	253,9	265 -	274,7
Indice . . . . .		99	100	112	115	125	139	145	167	185	190	210	220	228
c) Combustibili, energia, carburante per la trazione . . . . .	0,4	23,9	20,4	23,9	22,3	22,4	23,7	25,1	29,4	24,7	21,5	21,7	20,5	21,7
d) Altre forniture e spese . . . . .	0,6	34 -	25,4	26,7	31 -	33,9	37 -	38 -	41,4	37,5	42,2	46,7	49,3	52,9
e) Manutenzione della linea e del materiale rotabile . . . . .	0,7	38,2	44,9	45,8	48,8	52,6	56 -	59,4	64,8	63,5	47,6	56,9	62,9	33,9
f) Rinnovamenti e migliorie . . . . .	0,3	19 -	8,8	9,1	8,9	16,4	16,3	16 -	19,3	15,1	26 -	27,9	31,5	27,9
g) Oneri finanziari e spese accessorie . . . . .	0,7	38,5	7,4	6,3	7,7	11,2	13,6	18,3	21,1	21,7	22,3	27,1	28,9	33,4
SPESE . . . . .	4,7	273,3	227,0	248, -	258,1	288 -	315,3	331,8	379 -	386,6	390 -	434,2	458,1	444,5
Indice . . . . .		120	100	119	113	127	138	146	167	169	171	190	200	195
Disavanzo (S. - E) . . . . .	—	—	47,8	57,4	54,2	58,7	68,8	75 -	94,7	55,7	46,6	59,7	47,5	26 -

(1) N.B. - I dati indicati per l'esercizio 1960-61 si riferiscono alla « previsione aggiornata ».

Gli stessi dati non corrispondono, quindi, a quelli della « previsione originaria » che, per lo stesso esercizio, vengono riportati (anche in confronto dell'impostazione risultante dal bilancio a stampa 1961-62) nel testo della relazione.

E' da notare, inoltre, che le entrate e le spese degli esercizi 1960-61 e 1961-62 sono state raggruppate, nella relazione, in modo più sintetico e quindi differente da quello usato nell'impostazione della presente tabella.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Non risulterebbe, infatti, nè completo nè soddisfacente il puro e semplice confronto, per metterne in rilievo le differenze, fra il bilancio preventivo 1961-62 che ci viene sottoposto all'approvazione e il bilancio preventivo 1960-61, approvato l'anno scorso.

Poichè, nella impostazione e nell'esame di un bilancio preventivo non mi sembra si possano trascurare le risultanze reali degli esercizi precedenti, nella tabella annessa, per l'esercizio 1960-61, ho indicato la « previsione aggiornata », e cioè la situazione dei singoli raggruppamenti della entrata e della spesa quale si è andata assestando con variazioni e aggiustamenti nel corso dell'esercizio, ed ho evitato di riportare la « previsione originaria » (e cioè la situazione di preventivo quale risulta dal bilancio di previsione approvato lo scorso anno) tanto più che i relativi elementi troverete esposti nello stato di previsione 1961-62 in vostro possesso.

## 1.2. — ENTRATE

La valutazione delle « entrate di esercizio » è stata fissata, come sopra indicato, nella

cifra complessiva di milioni 418.515,3 di contro ai milioni 402.912,5 complessivamente previsti per l'esercizio 1960-61, con un aumento, quindi, di milioni 15.602,8, di cui 14.050 nei prodotti del traffico e 1.552,8, nell'insieme delle altre entrate.

*Prodotti del traffico*

La previsione di un maggior gettito di milioni 14.050, rispetto a quello inizialmente previsto per l'esercizio 1960-61, quantunque sia stata formulata esclusivamente sulla base della normale evoluzione dei traffici con lo sviluppo della economia nazionale e delle relazioni economiche e turistiche internazionali, è ragionevolmente fondata ove si tengano presenti gli elementi che hanno contribuito a determinarla.

Le previsioni formulate per le singole gestioni, che adducono al suddetto maggior introito complessivo di milioni 14.050, risultano dalla tabella 2 nella quale le stesse previsioni sono poste a confronto con i prodotti realizzati negli esercizi 1958-59, 1959-60 e con quelli previsti per l'esercizio 1960-61.

TABELLA 2

## PRODOTTI DEL TRAFFICO

(in miliardi di lire)

	Esercizio 1958-59	Esercizio 1959-60	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Differenze previsione 1961-62 rispetto al					
	Consuntivo		Previsione originaria		Consuntivo 1959-60		Previsione origi- naria 1960-61			
	Assolute	%	Assolute	%	Assolute	%	Assolute	%	Assolute	%
Viaggiatori . . . . .	130 -	136,9	142,3	148 -	+	11,1	8,10	+	5,7	4 -
Merci . . . . .	117,7	138 -	139,6	147,9	+	9,9	7,17	+	8,3	5,95
Bagagli . . . . .	5,9	5,9	6,10	6,15	+	0,25	4,2	+	0,05	0,81
TOTALE . . . . .	253,6	280,8	288 -	302,05	+	21,25	7,57	+	14,05	5,03



## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Per quanto concerne l'andamento del traffico viaggiatori si deve rilevare che esso ha presentato nell'ultimo esercizio finanziario chiuso (il 1959-60) un considerevole progresso.

Il numero dei viaggiatori partiti, che negli esercizi 1957-58 e 1958-59 era risultato pressochè stazionario, intorno ai 373 milioni, è passato, invece, nell'esercizio 1959-60 a 380,7 milioni, con un apprezzabile incremento del 2,06 per cento che, per effetto dell'aumento registrato dalla percorrenza media, ha determinato un sensibile progresso del numero delle unità trasportate in termini di viaggiatori-chilometro, sia nell'esercizio 1958-59 rispetto all'esercizio 1957-58 (25,6 miliardi di viaggiatori-chilometro rispetto a 25,1, con un aumento del 2,19 per cento) sia, soprattutto, nell'esercizio 1959-60 (nel quale i viaggiatori-chilometro sono saliti a 26,8 miliardi, con un ulteriore aumento del 4,29 per cento).

Il continuo favorevole andamento del traffico viaggiatori, che anche nei primi dieci mesi dell'esercizio 1960-61 ha consentito di registrare un incremento del gettito dei relativi prodotti del 5,7 per cento rispetto a quello realizzato nello stesso periodo dell'esercizio 1959-60, è, del resto, una ulteriore conferma dell'attendibilità della previsione che si è ravvisato di poter formulare, per questo settore di traffico, per il prossimo esercizio 1961-62.

Nel settore del traffico merci si è avuto poi, nell'ultimo esercizio finanziario chiuso (il 1959-60), un vigoroso incremento: le tonnellate caricate sono infatti passate da milioni 46,31 a milioni 55,82 con un aumento del 20,60 per cento, mentre le tonnellate-chilometro sono salite da miliardi 13,27 a 15,65 con un incremento del 17,95 per cento.

Anche per il corrente esercizio 1960-61 i prodotti di questa gestione sono in ascesa e registrano, nei primi dieci mesi, un incremento del 3 per cento rispetto al gettito dello stesso periodo dell'esercizio 1959-60.

La tendenza di fondo all'aumento del traffico in esame, tendenza che riflette evidentemente lo sviluppo della economia del Paese, giustifica, quindi, pienamente, la previsione formulata per il 1961-62.

La normale evoluzione dell'attività economica, se ha permesso di poter fare affidamento, nella impostazione del bilancio di pre-

visione del 1961-62, così come negli immediati precedenti esercizi, su considerevoli incrementi del gettito dei prodotti del traffico, ha reso contemporaneamente necessario integrare, seppure in minor misura, gli stanziamenti concernenti le spese più direttamente influenzate dallo sviluppo del traffico, per cui il beneficio dell'incremento delle entrate è stato in parte assorbito da queste correlative maggiori spese.

#### *Altre entrate*

Sono costituite dal rimborso, dai Ministeri e dagli Enti interessati, dei minori introiti derivanti dalla effettuazione dei trasporti gratuiti o a tariffa ridotta, che nello stato di previsione dell'entrata figurano fra i prodotti del traffico (legge 26 novembre 1957, n. 1155), dagli introiti indiretti dell'esercizio, dagli introiti per rimborsi di spesa, dalle entrate diverse.

Gli introiti indiretti comprendono i redditi patrimoniali (fitti di locali, di aree, di alloggi, concorsi d'uso, eccetera), i dividendi derivanti da partecipazioni azionarie, i noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, i corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo, i prodotti per servizi accessori e gli utili di magazzino.

Il sensibile miglioramento registrato nei decorsi esercizi e l'ulteriore incremento che è dato prevedere soprattutto per i redditi patrimoniali, i noli attivi del materiale rotabile e i prodotti per servizi accessori consentono le previsioni fatte per l'esercizio 1961-62.

Gli introiti per rimborsi di spesa riguardano le sovvenzioni del Ministero del tesoro a copertura del disavanzo delle linee a scarso traffico, il rimborso dal Ministero del tesoro della quota parte delle rate d'ammortamento dei mutui contratti per la ricostruzione, i rimborsi per trasporti e prestazioni rese, recuperi, contributo di altre amministrazioni per le spese per le stazioni di uso comune e per l'esercizio di tronchi di confine ed altre entrate minori.

Rientrano fra le entrate diverse i proventi cosiddetti eventuali, per interessi sui depositi di conto corrente presso la Tesoreria e presso Istituti bancari per multe, per inadempienze contrattuali, eccetera (preventivo 1961-62;

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

3.000 milioni), nonchè il contributo del Tesoro a parziale copertura del disavanzo di gestione del fondo pensioni e sussidi.

Il miglioramento che è stato possibile prevedere nelle altre entrate ammonta a milioni 1.552,8 ed è stato valutato tenendo per base le risultanze accertate per l'esercizio 1959-60, e vagliando tutte le circostanze suscettibili di influire favorevolmente o sfavorevolmente nel prossimo avvenire sul gettito dei singoli cespiti.

Concorrono a formare il suddetto aumento, l'integrazione apportata, per milioni 261,8, ai rimborsi dovuti alle Ferrovie dello Stato a reintegro degli oneri extra-aziendali e le va-

riazioni in più ed in meno apportate, per un totale positivo di milioni 1.291, alle previsioni del gettito dei diversi altri cespiti di entrata.

## 1.3. — SPESE

La valutazione delle « spese ordinarie » per l'esercizio 1961-62 si è concretata nella cifra complessiva di milioni 444.525,3 che, rispetto a quella di milioni 425.527,2, inizialmente prevista per il precedente esercizio 1960-61, segna un aumento di milioni 18.998,1.

Nella tabella 3 sono poste a raffronto, per i due suddetti esercizi, le spese in parola, suddivise per grandi raggruppamenti.

TABELLA 3

## SPESE

(in milioni di lire)

	1958-59	1959-60	1960-61	1961-62	Variazioni 1961-62 rispetto 1960-61	
	Consuntivo		Preventivo		in +	in -
Spese per il personale in servizio	143.689,6	156.415,5	155.000 -	172.631 -	17.631	—
Spese generali attinenti al personale (escluse le pensioni)	12.249,4	14.027,1	14.034,9	15.019,9	995	—
Spese per le pensioni al personale ferroviario . . . . .	74.444,5	83.474,8	83.980 -	87.083 -	3.103	—
<b>Totale spese di personale . . . . .</b>	<b>230.383,</b>	<b>253.917,4</b>	<b>253.004,9</b>	<b>274.733,9</b>	<b>21.729</b>	<b>—</b>
Spese per i combustibili, l'energia elettrica ed i carburanti per la trazione dei treni . . . . .	21.354,6	21.658,6	20,600 -	21.650 -	1.050	—
Spese per le forniture, per i servizi in assuntoria ed in appalto e corrispettivi per prestazioni diverse ed altre spese d'esercizio . . . . .	42.341,1	46.758,1	45.059,6	52.914,6	7.855	—
Spese per le manutenzioni ed i rinnovamenti . . . . .	77.794,2	89.332 -	77.450 -	61.836 -	—	15.614
Oneri finanziari . . . . .	22.261,9	27.058,4	29.412,7	33.390,8	3.978,1	—
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>394.135,3</b>	<b>438.724,5</b>	<b>425.527,2</b>	<b>444.525,3</b>	<b>34.612,1</b>	<b>15.614</b>
					+ 18.998,1	

*Spese di personale*

Le spese per il personale addetto all'esercizio (stipendi, paghe e competenze accessorie) sono state valutate per l'esercizio 1961-1962 in complessivi milioni 172.631, con un aumento, quindi, di milioni 17.631 in confronto dell'importo totale degli stanziamenti originariamente iscritti nel bilancio di previsione dell'esercizio 1960-61.

Tale aumento è soprattutto da attribuire:

a) ai maggiori oneri dipendenti dalla applicazione delle leggi 3 marzo 1960, n. 185 e 22 dicembre 1960, n. 1564, che hanno apportato miglioramenti al trattamento economico del personale statale in attività di servizio, e della legge 20 ottobre 1960, n. 1227, che ha apportato miglioramenti alle competenze accessorie del personale ferroviario;

b) all'aumento della consistenza media del personale addetto ai Servizi dell'esercizio che, da 137.980 unità, per l'esercizio 1960-61, è stato previsto passerà a 144.417 nell'esercizio 1961-62, per l'effetto combinato:

— da un lato, delle nuove assunzioni programmate in relazione alle normali sostituzioni e, soprattutto, alle necessità di adeguare gli effettivi dei vari Servizi alle maggiori occorrenze dipendenti dalle riduzioni apportate agli orari di lavoro del personale dell'esercizio con il decreto presidenziale 2 aprile 1960, n. 433 (emanato in applicazione del nuovo stato giuridico del personale ferroviario);

— dall'altro lato, delle cessazioni dal servizio per esoneri ed altre cause.

Per quanto concerne le maggiori spese di cui al punto a) è da notare che esse, pure incidendo, in minore misura, sull'esercizio 1960-61, non avevano potuto essere considerate nel bilancio di previsione originario di tale esercizio essendo stati i relativi provvedimenti definiti ed approvati in epoca posteriore a quella nella quale venne presentato detto bilancio; in ogni modo la copertura finanziaria di tali maggiori oneri è stata assicurata anche per l'esercizio 1960-61 scrivendo in bilancio gli occorrenti stanziamenti integrativi con apposite « note di variazioni ».

Per quanto riguarda, invece, la consistenza media del personale, è da tener presente che

i dati indicati al punto b) riguardano soltanto la situazione del personale addetto ai Servizi dell'esercizio con esclusione, quindi, delle unità addette alle officine, alle centrali elettriche, alle autorimesse ed alle tipografie; ciò in quanto le spese relative alla retribuzione del personale di questi impianti non sono direttamente imputate al conto dell'esercizio (ossia al Titolo I « Parte ordinaria » del bilancio ferroviario), ma fanno capo ad un apposito e distinto titolo dello stesso bilancio; alla parte ordinaria queste spese ritornano poi conglobate nei costi delle lavorazioni, delle forniture e delle prestazioni degli impianti suddetti.

In ogni modo, volendo tener conto anche delle unità impiegate in detti impianti e del personale distaccato presso « La Provvida » ed altri Enti, si precisa che la consistenza media del personale di ruolo per l'intera rete è stata prevista per l'esercizio 1961-62 in 168.778 unità in confronto delle 162.430 unità sulle quali era stata fondata la valutazione originaria delle spese di personale per il precedente esercizio 1960-61.

*Spese generali di personale*

Queste spese hanno subito, nelle previsioni relative all'esercizio 1961-62, un ulteriore cospicuo incremento, raggiungendo l'ammontare complessivo di milioni 102.102,9 (15.019,9 per spese generali attinenti al personale e 87.083 per spese per le pensioni) che presenta, in confronto del corrispondente ammontare previsto inizialmente nel bilancio dell'esercizio 1960-61 (milioni 98.004,9), un aumento di milioni 4.098.

Tale aumento è dovuto prevalentemente — per milioni 3.103 — all'onere per le pensioni, che è stato previsto, per l'esercizio 1961-62, in milioni 87.083 in confronto degli 83.980 milioni iscritti nella iniziale previsione del 1960-61.

L'incremento di questo onere è essenzialmente dovuto al miglioramento del trattamento di pensione derivante dalla applicazione delle leggi 3 marzo 1960, n. 185, e 22 dicembre 1960, n. 1564.

Giova qui ricordare che gli oneri per le pensioni (che solo nella modesta misura di 15 miliardi sono rimborsati dal Tesoro) co-

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

stituiscono il nucleo più importante dei gravami che impropriamente incidono sul bilancio dell'Azienda ferroviaria, e pertanto su questo argomento tornerò diffusamente più avanti.

*Spese per i combustibili, l'energia elettrica ed i carburanti per la trazione dei treni*

La valutazione di queste spese si concreta nella complessiva cifra di milioni 21.650 che segna un aumento di milioni 1.050 rispetto agli stanziamenti originari del 1960-61. Essa è stata effettuata in base al preventivato programma di estensione dei servizi, con un incremento, rispetto a quelli previsti per il 1960-61, di circa 16 milioni di locomotive-km., pari al 5 per cento circa, così ripartiti:

*in aumento:*

locomozione elettrica: locomotive-km. da milioni 201 a milioni 221 (+10 %);

locomozione con motori a combustione interna e locomozione diesel: locomotive-km. da milioni 108 a 112 (+3,70 %);

*in diminuzione:*

locomozione a vapore: locomotive-km. da milioni 34 a milioni 26,9 (— 20,9 %) con un aumento, in complesso, delle percorrenze in locomotive-km. da milioni 343 a milioni 359.

Le spese in questione sono state poi calcolate in base ai prezzi di mercato delle rispettive forniture all'atto della impostazione del bilancio scontando anche le tendenze del mercato.

*Spese per la manutenzione e per i rinnovamenti*

Le assegnazioni inscritte nel bilancio di previsione dell'esercizio 1961-62, per fronteggiare le spese suddette, che ammontano, in complesso, a 61.836 milioni segnano una diminuzione complessiva di ben 15.614 milioni rispetto alle assegnazioni originarie autorizzate, per gli stessi titoli, per il precedente esercizio 1960-61

Le variazioni fra i due esercizi risultano poi dalla tabella 4.

TABELLA 4

## SPESE PER MANUTENZIONI E RINNOVAMENTI

(in milioni di lire)

	1958-59	1959-60	1960-61	1961-62	Variazioni 1961-62 rispetto 1960-61	
	Consumtivi		Previsione originaria		in +	in —
Manutenzione del materiale rotabile . . . . .	42.885	44.048	(*) 37.230	25.100	—	12.130
Manutenzione della linea . .	14.792	15.410	(*) 12.820	8.800	—	4.020
Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore .	2.542	4.551	(*) 500	36	—	464
Rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi .	17.994	18.294	14.300	14.300	—	—
Rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto . . . . .	11.423	10.559	11.100	12.100	1.000	—
Migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti . . . . .	4.000	1.860	1.500	1.500	—	—
	93.636	94.722	77.450	61.836	1.000	16.614
					—	15.614

(\*) Compresi gli stanziamenti per le ferrovie secondarie sicule.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Dalle cifre suddette emergono le notevoli riduzioni apportate, nella previsione per lo esercizio 1961-62, alle assegnazioni per le manutenzioni del materiale rotabile e della linea, per poter contenere il disavanzo nella misura complessiva, all'incirca, del precedente esercizio, in attesa di poter concretare e definire i provvedimenti necessari per il riassetto finanziario del bilancio di esercizio dell'Azienda ferroviaria nei limiti delle possibilità del bilancio generale dello Stato.

Tali decurtazioni debbono pertanto considerarsi provvisorie, come del resto è espressamente detto nella « nota preliminare » al

bilancio e nelle annotazioni in margine a questi capitoli. Anche su questo argomento tornerò più diffusamente in seguito.

*Altre spese di esercizio.*

Le altre spese di esercizio indicate, per grandi raggruppamenti, nella tabella 5 sono state valutate per l'esercizio 1961-62 in complessivi milioni 52.914,6 con un aumento, quindi, di milioni 7.855 in confronto dell'importo totale degli stanziamenti previsti originariamente nel bilancio dell'esercizio 1960-61.

TABELLA 5

## ALTRE SPESE DI ESERCIZIO

	Consuntivo		Previsione originaria		Variazioni 1961-62 rispetto al 1960-61	
	1958-59	1959-60	1960-61	1961-62	in +	in —
	<i>(in milioni di lire)</i>					
Spese per gli assuntori . . .	4.953,2	5.396,6	5.395 --	7.570 --	2.175	—
Forniture, spese per i servizi in appalto e corrispettivi per prestazioni diverse (esclusi i combustibili, l'energia elettrica ed i carburanti) . .	25.368,9	26.987,5	25.815 --	29.315 --	3.500	—
Spese per la gestione degli alloggi . . . . .	191,9	352,5	350	400	50	—
Noli passivi di materiale rotabile . . . . .	2.510 --	3.474 --	2.900	4.215	1.315	—
Indennizzi commerciali . . .	471 --	522 --	460	530	70	—
Navigazione nello Stretto di Messina e per la Sardegna	449,6	569,9	860	1.175	315	—
Servizi sostitutivi, complementari ed accessori dei trasporti ferroviari . . . . .	594,4	1.206,5	1.270	1.385	115	—
Spese generali dell'Amministrazione . . . . .	6.824,7	7.399,1	8.009,6	8.324,6	315	—
	41.363,7	45.907,1	45.059,6	52.914,6	7.855	—

Anche le altre spese di esercizio hanno subito, in ogni settore, aumenti in misura più o meno rilevante.

Tra le cause principali della lievitazione di dette spese sono da citare:

*per gli assuntori:* le leggi 3 marzo 1960, n. 185 e 22 dicembre 1960, n. 1564, che hanno

anche apportato miglioramenti al trattamento economico di tale categoria di personale e la legge 30 dicembre 1959, n. 1236, che ha stabilito il nuovo stato giuridico degli assuntori;

*per le forniture, spese per i servizi in appalto e corrispettivi per prestazioni diver-*

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

se: i maggiori costi per i servizi appaltati in relazione, sia all'accresciuto costo delle relative prestazioni in dipendenza del rinnovo — a condizioni più onerose — del contratto nazionale dei dipendenti dalle ditte appaltatrici, degli scatti dell'indennità di contingenza e dell'aumento di contributi previdenziali ed assistenziali; sia al previsto maggior ricorso agli appalti di servizi necessario per fronteggiare la temporanea carenza di personale determinatasi per effetto dell'applicazione delle nuove norme sugli orari di lavoro;

per tutti gli altri raggruppamenti: l'incremento previsto nel traffico interno ed internazionale e, in particolare, per quanto riguarda la navigazione, l'intensificazione del servizio delle navi traghetto anche in relazione all'istituzione dei nuovi servizi per la Sardegna.

per le annualità dovute al Tesoro . . . . .	milioni	2.192,4
per le annualità dovute al Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche . . . . .	»	29.288,6
per gli interessi dovuti alle Ferrovie federali svizzere sul prestito contratto per finanziare spese patrimoniali . . . . .	»	1.100
per altre annualità dovute a terzi . . . . .	»	502,8
per le spese accessorie diverse . . . . .	»	307
ed ammontano, quindi, in totale a . . . . .	»	33.390,8

cifra questa che risulta, per 3.978,1 milioni, maggiore di quella iscritta nel bilancio di previsione originario del precedente esercizio.

L'aumento in parola è da attribuire, essenzialmente, all'adeguamento dello stanziamento per le annualità da corrispondere al Consorzio di credito per le opere pubbliche per i prestiti già contratti per il finanziamento del « Piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria » (per milioni 110.000) e per il pagamento degli interessi sul prestito che, allo stesso scopo, dovrà contrarsi nel corso dell'esercizio 1961-62 (per milioni 50.000).

A fronte del complessivo importo di milioni 33.083,8, corrispondente agli oneri relativi all'ammortamento delle anticipazioni ricevute e dei prestiti contratti, l'Azienda ferroviaria ha diritto di essere reintegrata, da parte del Tesoro, degli oneri finanziari relativi alle somme impiegate in opere di ricostruzione.

Tali oneri ammontano nell'esercizio in esame a milioni 4.317,2 per cui l'incidenza netta

*Oneri finanziari*

Questi oneri rientrano nella Sezione III del bilancio « Spese accessorie » e sono costituiti:

dalle annualità di interessi ed ammortamento dovute dall'Azienda Ferroviaria al Tesoro, al Consorzio di credito per le opere pubbliche, alle Ferrovie federali svizzere e ad altri Enti e terzi a rimborso dei prestiti contratti per finanziare le spese patrimoniali e di ripristino;

dalle spese accessorie diverse (contributo per le spese della Corte dei conti, assegnazione al fondo di riserva per spese imprevedute ed esborsi per restituzione di multe).

Per l'esercizio 1961-62 le spese previste riguardano:

di dette spese sul bilancio viene ad essere, in definitiva, di milioni 28.766,6 pari cioè al 6,47 per cento dell'intera spesa iscritta in bilancio. Su questa questione esporrò alcune mie considerazioni più avanti.

*B) PARTE STRAORDINARIA*

Le somme iscritte nella parte straordinaria » del bilancio per l'esercizio finanziario 1961-62 ammontano, in complesso, a milioni 65.850 e corrispondono:

per milioni 15.850 al complessivo importo dei contributi a carico della « Parte ordinaria » del bilancio per il « rinnovamento del materiale rotabile delle navi traghetto e degli autoveicoli » (milioni 12.100) e per le « migliorie ed aumenti patrimoniali alle linee ed agli impianti » (milioni 1.500) e dei ricavi, rimborsi e concorsi nelle spese patrimoniali

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

che si prevede di accertare nel corso dello stesso esercizio (milioni 2.250);

e per milioni 50.000 al complessivo ammontare della quarta rata di 20.000 milioni e della seconda rata di 30.000 milioni, dei finanziamenti, rispettivamente di 125.000 e 150.000 milioni di cui alle leggi 21 marzo 1958, n. 289 e 18 dicembre 1959, n. 1142 che hanno autorizzato l'Azienda ferroviaria a contrarre mutui per l'esecuzione della 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> fase del « Piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria ».

È da notare, però, che gli stanziamenti suddetti sono quasi interamente destinati alla copertura delle spese che, in dipendenza degli impegni già assunti, dovranno essere liquidate, appunto nel 1961-62, a causa della avanzata esecuzione delle opere e delle forniture patrimoniali contemplate nelle due fasi di attuazione del predetto primo « Piano quinquennale di investimenti ».

Come è noto, per la realizzazione della 1<sup>a</sup> fase d'investimenti fu autorizzato un finanziamento complessivo di *lire 175.000 milioni* così suddiviso:

a) *125.000 milioni*, per opere e provviste patrimoniali e potenziamento degli impianti della Rete;

b) *50.000 milioni*, per l'esecuzione di un programma anticipato di rinnovamento e rafforzamento dell'armamento e degli altri impianti fissi.

Per la provvista dei fondi occorrenti alla copertura delle spese di cui al punto a) la Azienda delle ferrovie dello Stato fu autorizzata, con la stessa legge sopracitata numero 289/1958, a contrarre mutui a mano a mano che se ne fosse presentato il bisogno e fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo di lire 125.000 milioni.

Alla copertura delle spese di cui al punto b) la stessa legge stabilì che si provvedesse mediante l'utilizzazione anticipata dei fondi che, nel quinquennio dal 1958-59 al 1962-63, sarebbero stati iscritti nei capitoli della parte ordinaria del bilancio « Rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi » e « Migliorie ed aumenti patrimoniali alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio », rispettiva-

mente, per un complessivo importo di milioni 42.500 e 7.500 nel quinquennio.

Per l'attuazione della 2<sup>a</sup> fase dello stesso « Piano quinquennale » fu autorizzato un altro finanziamento di lire 175.000 milioni, così ripartito:

a) *150.000 milioni*, per opere e provviste patrimoniali di ammodernamento e potenziamento degli impianti;

b) *25.000 milioni*, per l'esecuzione di un secondo programma anticipato di rinnovamento dell'armamento e del materiale rotabile.

Anche per la copertura di queste spese la legge n. 1142/1959 stabilì che si provvedesse per la somma di lire 150.000 milioni, con operazioni di credito e per la somma di lire 25.000 milioni mediante l'utilizzazione anticipata dei fondi che sarebbero stati iscritti nei bilanci degli esercizi dal 1960-61 al 1964-1965, ai capitoli « Rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi » e « Rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto », rispettivamente, per un complesso di 10.000 e 15.000 milioni nel quinquennio.

Per l'attuazione del « 1° Piano quinquennale » sono stati, quindi, autorizzati finanziamenti per un importo totale di *350.000 milioni* di cui *275.000 milioni* per opere patrimoniali finanziati con prestiti e *75.000 milioni* per lavori di rinnovamento del materiale rotabile, dei binari e degli altri impianti fissi, a carico degli stanziamenti, per rinnovamenti, della « Parte ordinaria » del bilancio.

Dal suddetto importo per investimenti patrimoniali, nel corso degli esercizi dal 1957-1958 al 1960-61, si sono dovuti però prelevare somme per un complessivo importo di circa 43.000 milioni per le più urgenti ed indifferibili integrazioni degli stanziamenti ordinari per le manutenzioni ed i rinnovamenti; e questo, come si è già accennato in precedenza, non dovrebbe in alcun modo ripetersi nei successivi esercizi, non solo perchè trattasi di una utilizzazione non regolare di fondi, ma anche per non diminuire le somme destinate al finanziamento di piani poliennali per il potenziamento e l'ammodernamento della Rete ferroviaria.

In concreto la destinazione dei fondi della 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> fase del « 1° Piano quinquennale » risulta dalla tabella 6.

TABELLA 6

## DESTINAZIONE DEI FONDI DEL PIANO QUINQUENNALE

(in milioni di lire)

	1 <sup>a</sup> fase	2 <sup>a</sup> fase	TOTALE
A) <i>Fondi autorizzati</i> . . . . .	175.000	175.000	350.000
Somme prelevate od accantonate per far fronte alla insufficienza degli stanziamenti della Parte ordinaria del bilancio degli esercizi, 1957-58, 1958-59, 1959-60 e 1960-61 . . . . .	19.180	24.183	43.363
Residua disponibilità effettiva destinata alla realizzazione del « Piano » . . . . .	155.820	150.817	306.637
B) <i>Impegni assunti</i>			
1) Acquisto di materiale rotabile e lavori di migliorie a quello esistente . . . . .	59.815	50.077	109.892
2) Lavori alle linee ed agli impianti ed acquisto stabili . . . . .	34.529	34.189	68.718
3) Lavori di elettrificazione alle linee . . . . .	7.963	21.211	29.174
4) Acquisto meccanismi mobili, attrezzature e materiali di esercizio in genere . . . . .	2.629	9.591	12.220
5) Rinnovamento binari e altri impianti fissi (compreso il rafforzamento dei binari) . . . . .	49.291	32.906	82.197
6) Proposte in corso di approvazione . . . . .	884	1.442	2.326
TOTALE IMPEGNI . . . . .	155.111	149.416	304.527
Disponibilità residua (A — B) . . . . .	709	1.401	2.110



## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Con l'esecuzione dei lavori e delle provviste di cui ai fondi sopraindicati l'Azienda ferroviaria non avrà peraltro risolto il problema del riassetto del suo patrimonio e del potenziamento delle linee, degli impianti e dei mezzi di esercizio, necessario per l'assetto della rete anche in previsione degli ulteriori sviluppi dei traffici.

## 2. — IL TRAFFICO

## 2.1. — PREMessa

Un alto livello di traffico ha caratterizzato l'attività dell'Azienda ferroviaria nell'esercizio finanziario 1960-61 (dopo la sensibile espansione registrata in quello precedente 1959-60), nel clima di attività economica eccezionale che sta attraversando il nostro Paese, malgrado una attenuazione del processo espansivo verificatosi ai primi mesi di quest'anno nel settore del traffico merci, fenomeno questo del tutto naturale ove si consideri l'alto livello già raggiunto nell'anno precedente.

Come è stato già messo in evidenza in più occasioni, il 1960 ha costituito, per il sistema economico italiano, l'anno di più intenso sviluppo al termine di un decennio che ha rappresentato, per l'economia italiana, la fase di più rapida e regolare espansione economica nella storia del Paese.

Nell'insieme il 1960 ha registrato, infatti, un livello medio produttivo sensibilmente maggiore di quello medio dell'anno precedente e di quello medio annuo dell'ultimo decennio.

Nei rami che più diretto riflesso hanno sull'attività del settore del trasporto, gli indici 1960, base 1953 = 100, sono stati: per

il settore delle industrie estrattive 180 (172 nel 1959), per le industrie manifatturiere in genere 184 (159 nel 1959), per le industrie metallurgiche 228 (184 nel 1959), per il settore dei derivati del petrolio e del carbone 227 (193 nel 1959).

I dati statistici disponibili per il 1961 confermano che l'attività produttiva generale prosegue nella sua tendenza favorevole con tassi di sviluppo ancora promettenti.

Nel ramo dell'agricoltura che più diretta relazione ha col trasporto su rotaia, e cioè in quello della produzione orticola, nel 1960 si è registrato un incremento modesto (3 per cento rispetto al 1959) e solo in alcuni settori particolari si sono raggiunti livelli superiori, come per il pomodoro con il 9,7 per cento e i legumi freschi con l'8,4 per cento.

Le altre produzioni agrarie invece, per effetto dello sfavorevole andamento stagionale dell'annata agraria, hanno segnato nel 1960 una battuta d'arresto rispetto ai livelli produttivi raggiunti nell'annata precedente.

Una flessione sensibile si è avuta nel 1960 per effetto dell'andamento stagionale, particolarmente nella produzione degli agrumi (6 per cento in meno rispetto al 1959) e della viticoltura (15,5 per cento in meno rispetto al 1959), settori specialmente il primo, che per il trasporto sono di caratteristico dominio ferroviario.

Tenuto conto dell'andamento stagionale e dello stato del suolo e delle coltivazioni, sembra che la presente annata agraria debba dare raccolti migliori di quelli del 1960, ciò che costituirebbe altro fattore di favorevoli prospettive generali per il 1961.

Notevole incremento si è avuto negli scambi con l'estero (vedi tabella 7) i cui riflessi sono stati molto favorevoli per il traffico ferroviario.

TABELLA 7

## COMMERCIO CON L'ESTERO

	Importazione		Esportazione	
	Valore (milioni)	Indice base 1953 = 100	Valore (milioni)	Indice base 1953 = 100
1958 . . . . .	2.010	133	1.611	171
1959 . . . . .	2.105	139	1.821	193
1960 . . . . .	2.951	195	2.281	242

Nel complesso l'incremento della produzione, i maggiori consumi, l'estensione del volume degli scambi internazionali, una maggiore diffusione del benessere, connessa con il più elevato grado dell'occupazione operaia che sono le note positive del più recente periodo, hanno favorevolmente influenzato anche il settore dei trasporti.

Lo squilibrio fra la domanda e l'offerta che si era manifestato, durante la recessione, in maniera preoccupante soprattutto per il settore merci è così rapidamente scomparso, dando luogo, in taluni periodi, al fenomeno della piena utilizzazione dei mezzi in rapporto alla richiesta, non solo, ma creando, se pure per limitati periodi vera e propria deficienza di mezzi.

I risultati positivi sotto l'aspetto dell'incremento del traffico, come si tratterà più estesamente in seguito, non sono stati sufficienti però a modificare la stagnante situazione economica e finanziaria dell'Azienda, soprattutto per effetto della situazione tariffaria.

## 2.2. — TRAFFICO VIAGGIATORI

Il traffico viaggiatori è in continua espansione, positivamente influenzato dall'aumento naturale della popolazione e dallo sviluppo del reddito nazionale, più precisamente, da quella componente di esso, che più diretto riflesso ha sul movimento delle persone, costituita dalle risorse disponibili per i consumi privati (il cui incremento si è concretato in un tasso del + 7,4 per cento dal 1959 al 1960).

Un incremento costante (vedere tabella 8) si è registrato nell'ultimo decennio nel traffico viaggiatori che si è concretato in un aumento del 26 per cento dal 1950-51 al 1959-1960 (valutato in termini di unità chilometriche). Tale tendenza è proseguita nell'esercizio 1960-61, tanto che nei primi 8 mesi di questo esercizio si è registrato un ulteriore incremento del 5 per cento rispetto al periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 8

## TRAFFICO VIAGGIATORI

Valori assoluti e indici in base 1950-51 = 100(1)

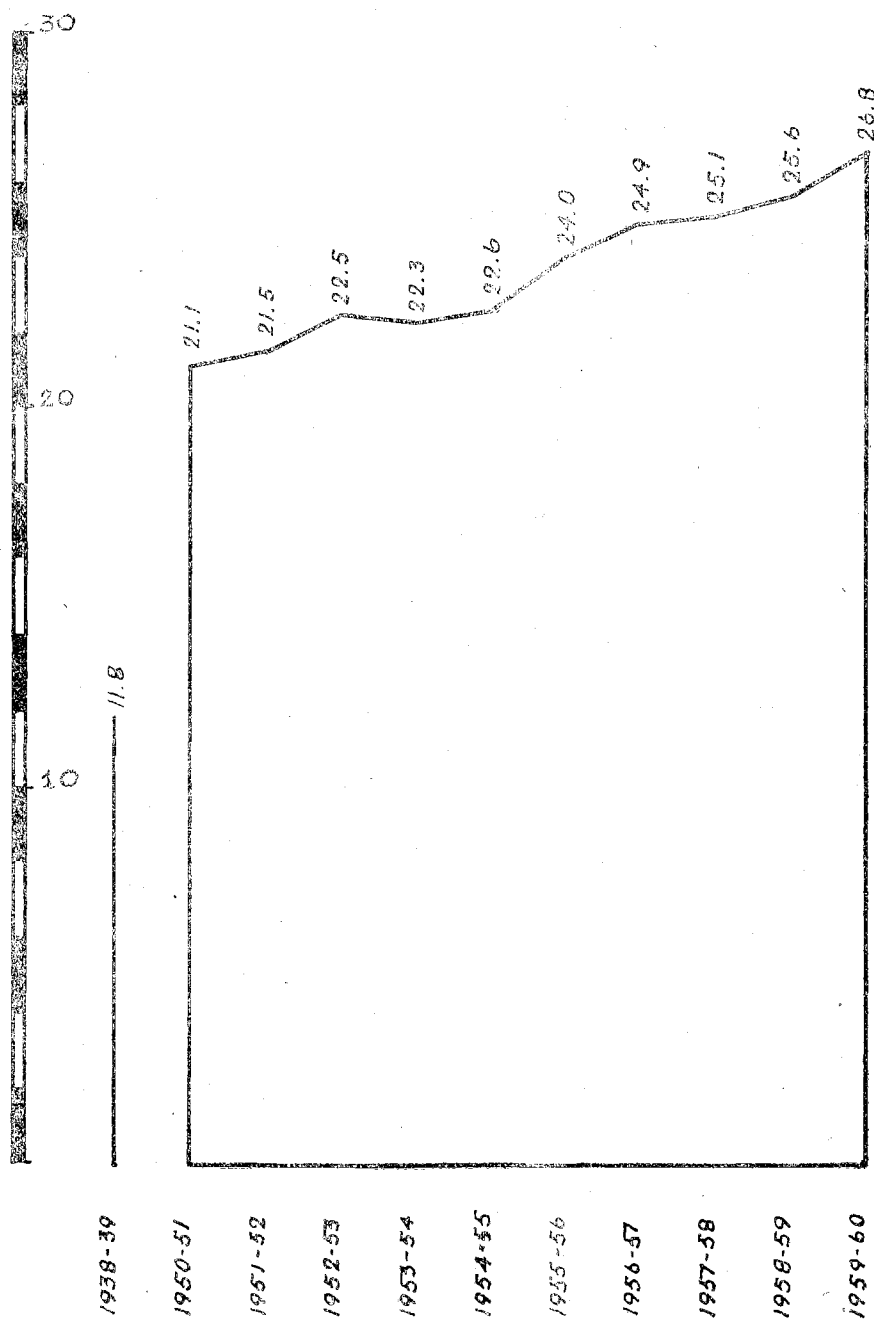
	1938-39	1950-51	1951-52	1952-53	1953-54	1954-55	1955-56	1956-57	1957-58	1958-59	1959-60	Primi 8 mesi	
												1959-60	1960-61
Viaggiatori (milioni) . . . . .	167	348,9	366,3	385,2	396,9	399,5	406,6	384,3	373,5	372,8	380,7	251,6	256
Indice . . . . .	48	100	105	110	113	114	116	110	107	107	109	109	111
Viaggiatori-Km. (miliardi) . . . . .	11,8	21,1	21,5	22,5	22,3	22,6	24	24,9	25,1	25,6	26,8	17,7	18,6
Indice . . . . .	56	100	102	106	105	107	114	117	118	121	126	126	132
Prodotti (miliardi) in lire correnti . . . . .	(1) 110	73,8	78,9	89,1	98,5	109,3	114	123,2	125,2	130	136,9	92,7	98,2
Indice . . . . .	149	100	107	121	134	148	155	167	170	176	185	185	197
Percorrenza media Km. . . . .	70,5	60,6	58,7	58,4	56,2	56,7	59,2	64,7	67,2	68,8	70,5	70,3	72,7
Indice . . . . .	116	100	97	96	93	94	98	107	111	114	116	116	120
Prodotto medio per viagg.-Km. . . . .	(1) 9,20	3,49	3,67	3,96	4,42	4,83	4,74	4,95	4,99	5,07	5,10	5,24	5,28
Indice . . . . .	264	100	105	114	126	138	136	142	143	145	146	—	—

(1) Lire attuali in base al coefficiente di rivalutazione 68,42 (costo della vita).

GRAFICO I

## TRAFFICO VIAGGIATORI

Viagg.-Km (miliardi)



In termini di quantità di viaggiatori trasportati l'andamento è stato più irregolare in quanto ad una flessione registratasi dal 1955-56 al 1958-59, è seguita la ripresa che è tuttora in atto.

Una manifesta tendenza all'aumento si riscontra nelle percorrenze medie dei viaggiatori che è passata da 60,6 chilometri del 1950-51 a 72,7 del 1960-61 (primi 8 mesi). Ciò costituisce un elemento positivo dell'an-

damento del traffico viaggiatori che è prevedibile debba accentuarsi per effetto della diffusione della motorizzazione privata.

L'automezzo privato infatti si sviluppa e risulta conveniente per i brevi viaggi professionali. La tendenza alla diminuzione del costo di acquisto e di esercizio dei mezzi motorizzati (soprattutto alla voce carburanti) contribuisce ad accentuare tale fenomeno, che, tutto sommato, per l'Azienda ferroviaria finisce con il costituire un fattore positivo di evoluzione della struttura del traffico .

#### *Traffico vicinale*

Non può trascurarsi di considerare, al riguardo, che il servizio a carattere vicinale svolto per assicurare il flusso fra periferia e centri urbani delle masse di persone che giornalmente fanno la spola fra le località di dimora e quelle dove svolgono la loro attività, costituisce per le ferrovie dello Stato un gravoso onere di esercizio, assolutamente sproporzionato ai relativi introiti.

Difficoltà non lievi crea questo traffico, che richiede un servizio estremamente impegnativo, vincolato come esso è entro ristretti limiti di tempo, per l'intensità di utilizzazione degli impianti e per la quantità di mezzi in contemporaneo impiego che esso richiede (circa 1/5 della consistenza complessiva del parco viaggiatori); mezzi la cui utilizzazione, limitata a poche ore della giornata per treni a bassissima percorrenza (in media al di sotto di 80 km.), finisce con l'essere assai scarsa.

Sotto l'aspetto economico, il costo di esercizio non trova la necessaria copertura negli introiti, data la notevole riduzione tariffaria applicata, che abbassa il rendimento per viaggiatore-km. da lire 5,10 a 1,45.

Tenuto conto che i servizi vicinali per operai, studenti, impiegati non possono essere trascurati, dato anche il loro contenuto economico e sociale, l'Azienda ferroviaria dovrebbe essere sostenuta per un tale servizio, di primaria importanza sotto l'aspetto generale, con un adeguato contributo del Tesoro.

Poichè si deve riconoscere che esistono dei limiti tecnico-economici oltre i quali non si può pretendere di andare, sembra sia già maturata la necessità di attuare quanto da

tempo viene sostenuto negli ambienti interessati e cioè:

da una parte, sfalsare gli orari e i turni di lavoro, in modo da ripartire in un periodo di tempo più lungo gli spostamenti di massa;

dall'altra, accelerare il decentramento territoriale delle industrie onde evitare il consolidarsi di una localizzazione di attività produttiva in centri già saturi, con i conseguenti riflessi negativi.

#### *Traffici di massa.*

Altro delicato settore è quello dei trasporti di massa, nel periodo delle vacanze durante il quale, all'intenso movimento interno, si somma il massiccio movimento turistico internazionale.

Si consideri che il traffico del mese di agosto 1960 è stato di 3 miliardi di viaggiatori-km. (2,85 miliardi nell'agosto 1959), contro una media mensile dell'anno 1960 di 2,3 miliardi di viaggiatori-km. (con uno scarto quindi rispetto a tale valore medio del 31%), e che una tale concentrazione di traffico ha richiesto l'effettuazione, sempre nell'agosto 1960, di 16,7 milioni di treni-km. viaggiatori (16,2 nell'agosto del 1959) di fronte ad una media mensile di 15,3 di treni-km. dell'anno 1960 (con uno scarto rispetto a tale valore medio del 10 per cento).

Lo scarto fra l'intensità di traffico del mese di agosto 1960 e i valori medi dell'anno dà un'idea della gravità del fenomeno e delle difficoltà da superare usufruendo di attrezzature e di mezzi che, per evidenti ragioni economiche, non potrebbero essere commisurate alle punte di traffico.

D'altra parte, non può trascurarsi il disagio cui vanno incontro gli utenti del mezzo ferroviario per effetto di tale concentrazione stagionale, disagio che è messo in evidenza anche dalle poche cifre prima indicate, dalle quali si può rilevare che, di fronte ad un traffico di agosto 1960 del 31% superiore alla media dell'anno, il numero dei treni-km. viaggiatori in circolazione nello stesso mese è stato solo del 10 per cento superiore al valore medio dell'anno 1960.

Di questo si preoccupano giustamente non solo le Ferrovie ma tutte le Organizzazioni e

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

gli Enti interessati al settore del turismo interno e internazionale che tanta importanza ha nella vita economica del Paese.

Pertanto, mentre auspico un adeguato potenziamento delle attrezzature e dei mezzi ferroviari del settore viaggiatori non posso esimermi dal ricordare che il problema dello scaglionamento delle vacanze, invocato e sostenuto in convegni e congressi, deve essere considerato con il dovuto interesse anche sul piano governativo, ad evitare il determinarsi di situazioni eccessive di disagio per gli utenti sul piano interno e cause di diradamento del turismo ferroviario internazionale.

*Traffico con l'estero*

Trattando del movimento turistico all'interno non può trascurarsi un cenno allo sviluppo che di anno in anno va assumendo il traffico di viaggiatori attraverso i transiti di confine.

E anche se a tale sviluppo partecipa in misura sempre crescente il mezzo motorizzato, i dati obiettivi relativi al movimento delle persone attraverso i transiti ferroviari con-

validano la permanente validità del mezzo su rotaia per i viaggi internazionali.

Va precisato al riguardo che, per quanto si riferisce al movimento degli stranieri attraverso i transiti (18 milioni di stranieri entrati nel 1960), una distinzione va fatta, fra escursionisti (secondo l'Enit persone che limitano la loro permanenza a meno di 24 ore senza pernottamenti) e turisti veri e propri.

I primi, costituenti quasi la metà del totale (e con tendenza all'aumento: nel 1949 erano appena il 30 per cento del totale) danno evidentemente la preferenza all'auto-mezzo.

I turisti veri e propri, invece, che costituiscono l'aliquota cui si deve il vero apporto positivo per l'economia del Paese, ripartiscono la loro preferenza fra strada e rotaia (nel 1960: 4,3 milioni di stranieri entrati per ferrovia).

Nel complesso il movimento di viaggiatori (italiani e stranieri) attraverso i transiti ferroviari è aumentato di quasi 2 volte e mezzo, dal 1950 ad oggi con incrementi costanti che non hanno subito alcuna flessione neanche nel periodo recessivo a cavallo del 1958.

TABELLA 9

MOVIMENTO COMPLESSIVO DEI VIAGGIATORI ATTRAVERSO  
I TRANSITI FERROVIARI

*(in milioni)*

	1950-51	1957-58	1958-59	1959-60	Indice 1959-60 in base al 1950-51 = 100
In entrata . . . . .	3,5	6,8	7,3	8,7	248
In uscita . . . . .	3,5	6,6	7,2	8,4	241
In complesso . . . . .	7-	13,4	14,5	17,1	244

La ripartizione fra i vari transiti del movimento globale vede in testa il transito ferroviario di Chiasso con il 24 per cento del totale, seguito con breve scarto da Domodos-

sola con 23 per cento, Ventimiglia con il 20 per cento, Brennero 13 per cento, Modane 10 per cento, Tarvisio 5 per cento e il resto ripartito fra Luino, Poggioreale e S. Candido.

## 2.3. — TRAFFICO MERCI

Nel settore merci durante l'esercizio 1960-1961 è proseguita la favorevole tendenza manifestatasi nel precedente esercizio 1959-60, che era stato caratterizzato dalla decisa ripresa del mercato dei trasporti terrestri.

L'aumento della produzione nei settori di particolare interesse per il mezzo su rotaia, come quello siderurgico, meccanico, chimico e petrolifero, accompagnato da un aumento degli scambi, e quindi del volume totale di traffico, ha influito favorevolmente sulle attività di trasporto sia stradale che ferroviario.

Alla elevata utilizzazione del parco camionistico, ha fatto riscontro una altrettanto elevata richiesta di trasporto per ferrovia, alla quale è quindi affluita una cospicua aliquota del nuovo traffico.

Si è così registrata una ottima utilizzazione del parco dei carri merci ed un aumento sia del tonnellaggio trasportato che dei relativi introiti.

Le tonnellate caricate sono, infatti, passate da 46,31 milioni nel 1958-59 a 55,82 nel 1959-60 con un aumento del 20,60 per cento

mentre le tonnellate-km. sono aumentate da 13,27 a 15,65 miliardi con un incremento del 18 per cento.

Tale favorevole situazione è continuata nell'esercizio 1960-61, come indicano i dati disponibili, relativi ai primi 8 mesi, che registrano un carico di 38 milioni di tonnellate contro 36,8 milioni del corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento del 3 per cento, incremento registrato anche dai prodotti di questa gestione.

Anche per il settore merci è interessante dare una rapida scorsa al suo andamento nel corso dell'ultimo decennio per rilevarne le caratteristiche evolutive in rapporto ai fenomeni economici generali.

In effetti, contrariamente a quanto si è riscontrato per il traffico viaggiatori, il settore delle merci risente in maniera tangibile gli effetti positivi e negativi della congiuntura economica generale.

I dati riportati nella tabella 10 mettono in evidenza come all'aumento del traffico verificatosi dal 1950-51 al 1956-57 è seguita una inversione di tendenza a partire da tale esercizio fino al 1958-59, seguita da una successiva ripresa tuttora in atto.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 10

## TRAFFICO MERCI (CONTO PUBBLICO)

(Valori assoluti e indici in base 1950-51 = 100)

	1938-39	1950-51	1951-52	1952-53	1953-54	1954-55	1955-56	1956-57	1957-58	1958-59	Primi 8 mesi	
											1959-60	1960-61
<i>Tonnellate trasportate (milioni)</i>	47,4	42,9	44,8	42,9	45,3	47,2	52,7	54,8	50,1	46,3	55,8	38 -
Indice . . . . .	110	100	104	100	105	110	123	128	117	108	130	134
<i>Tonn.-Km. (miliardi)</i>	11,5	11,6	11,9	11,8	12,7	12,9	13,8	14,5	13,6	13,3	15,7	10,3
Indice . . . . .	99	100	103	102	109	111	118	124	117	114	134	135
<i>Carri caricati (milioni)</i>	4,9	3,9	4 -	3,9	4,1	4,2	4,5	4,6	4,2	4 -	4,6	3 -
Indice . . . . .	126	100	103	101	105	108	116	119	108	103	119	119
<i>Prodotti (miliardi)</i>	(1) 119 -	79 -	82,8	85,9	94,1	97,3	105,7	120,8	122,7	117,7	138 -	93,6
Indice . . . . .	151	100	105	109	119	123	134	153	155	149	174	179
<i>Percorrenza media Km.</i>	244	271	266	276	280	274	261	264	271	287	281	268
Indice . . . . .	90	100	98	102	103	101	96	97	100	106	104	99
<i>Prodotto medio per tonn.-Km.</i>	(1) 10,90	6,79	6,94	7,27	7,43	7,52	7,68	8,34	9,02	8,85	8,81	9,08
Indice . . . . .	161	100	102	107	110	111	113	123	133	131	130	134

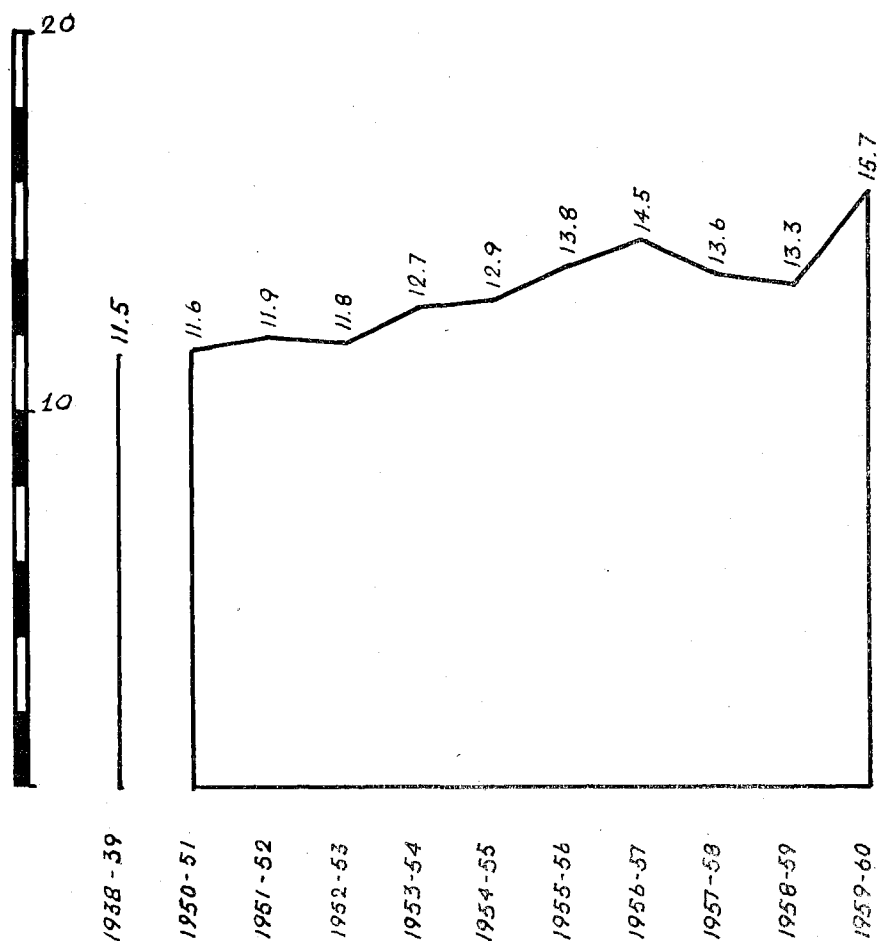
(1) Lire attuali in base al coefficiente di rivalutazione 51,83 (prezzi all'ingrosso).



GRAFICO II

## TRAFFICO MERCI

Tonn.-Km. (miliardi)



Una flessione di traffico sensibile ha corrisposto, quindi, alla recessione economica 1957-59, e una ripresa di traffico ha avuto inizio, nel secondo semestre del 1959, in concomitanza con la fase di espansione economica iniziata nello stesso periodo, ripresa che ha consentito di raggiungere e anche superare il livello di traffico precedente alla recessione.

Tale andamento, a carattere ciclico, presenta una chiara analogia con quello delle altre reti europee e dimostra la notevole sensibilità del traffico merci agli effetti della congiuntura economica generale.

*Trasporti di derrate e ortofrutticoli*

Un particolare accenno desidero fare alle categorie del traffico merci costituite dai trasporti di derrate e di ortofrutticoli trasportati in regime di freddo.

Il trasporto delle derrate per ferrovie ha avuto un incremento notevolissimo nel dopoguerra: dai 197 mila carri del 1938-39 (che costituivano circa il 6 per cento dei carri complessivamente caricati sulla rete) si è infatti passati ai 247 mila carri nel 1950-51 e ai 420 mila carri nel 1959-60 (che hanno rappresentato il 12 per cento del numero dei

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

carri complessivamente caricati). Nel corso dell'esercizio 1960-61, in relazione al cattivo andamento dell'annata agraria, tale progressivo incremento ha avuto, però, una battuta di arresto. Una sensibile flessione si è, infatti, determinata nella quantità dei carri

trasportati: di fronte ai 318 mila carri derivate dei primi 9 mesi del 1959-60, si sono caricati, nel corrispondente periodo del 1960-1961, solo 251 mila carri, passando dal 12 per cento al 9,5 per cento del complessivo carico.

TABELLA 11

## CARICO CARRI DERRATE E IN COMPLESSO

	1938-39	1950-51	1957-58	1958-59	1959-60	Indice 1959-60 in base 1950-51 = 100	Primi 9 mesi	
							1959-60	1960-61
a) Carri derrate . . . . .	197.489	246.684	340.823	367.287	419.899	170	317.944	251.102
b) Carri in complesso conto pubblico (escluso misti e bestiame) . . . . .	3.347.101	2.866.308	3.265.860	2.990.287	3.539.457	123	2.664.548	2.666.500
c) Percentuale (a-b) . . .	5,9 %	8,6 %	10,5 %	12,3 %	12 %	140	12 %	9,5%

Fonte: Statistiche Ferrovie dello Stato.

Un importante settore del traffico di derrate è quello dei prodotti ortofrutticoli trasportati in regime di freddo, il cui sviluppo pone all'Azienda delle Ferrovie dello Stato particolari problemi di carattere organizzativo, soprattutto nei periodi cosiddetti di punta, per assicurare ai trasporti quella sollecitudine e quella regolarità che sono richieste dalla natura deperibile delle merci e dalle esigenze del commercio.

Nella fase della distribuzione di questi prodotti, il trasporto per ferrovia costituisce un anello essenziale e necessario della « catena

del freddo », che impegna anche l'operato dell'Azienda in un problema tecnico e di equipaggiamento di rilevante importanza.

Sia pure attraverso il caratteristico fenomeno di oscillazioni annue piuttosto ampie, tipico delle produzioni agricole, una costante tendenza all'aumento del traffico ha caratterizzato questo settore dei trasporti su rotaia, tendenza determinata, da una parte, dagli incrementi produttivi conseguenti all'estensione delle superfici coltivate, e ai più elevati rendimenti unitari e dall'altra, dallo estendersi del mercato di tali prodotti (vedere tabella 12).

TABELLA 12

## CARICO DI ORTOFRUTTICOLI SU CARRI REFRIGERANTI

ANNO	Interno	Estero	Totale	Mese max traffico	
				Carri	Indico base 1954 = 100
1954 . . . . .	16.174	65.301	81.475	12.996	100
1955 . . . . .	13.779	95.059	108.838	16.450	127
1956 . . . . .	21.772	86.558	108.330	14.637	113
1957 . . . . .	20.098	93.545	113.643	17.502	135
1958 . . . . .	21.559	85.007	106.566	18.588	143
1959 . . . . .	23.443	117.819	141.262	24.688	190
1960 . . . . .	18.180	120.557	138.737	22.514	173
Primi 4 mesi 1960 . . . . .	5.809	43.651	49.460	—	—
Primi 4 mesi 1961 . . . . .	5.950	30.647	36.597	—	—

Nella ricorrente alternanza biennale di annate favorevoli (1955, 1957, 1959) e sfavorevoli (1954, 1956, 1958, 1960) gli impegni registrati nei mesi estivi tendono, però, costantemente ad aumentare come si rileva dalle seguenti cifre: 16.450 carri caricati nel luglio 1955, 17.502 carri nell'agosto 1957, 24.688 carri nel luglio 1959.

In tali mesi si manifesta in maniera più evidente, quel fenomeno della deficienza dei carri che tiene in serie preoccupazioni i ceti interessati e crea problemi gravissimi per l'Azienda. Il parco del materiale da carico per i trasporti in regime di freddo, con la recente integrazione di 1.070 carri refrigeranti (1.000 finanziati dalla Ferrovie dello Stato e 70 dalla Cassa del Mezzogiorno le cui ultime consegne — 230 carri — avverranno entro l'esercizio 1961-62) raggiungerà la consistenza di 7.730 unità.

L'indirizzo dell'Azienda, in materia di carri refrigeranti, fissato a seguito di una approfondita indagine sulla situazione e sulle prospettive dei trasporti in regime di freddo contempla una integrazione annua di circa 500 carri refrigeranti per il prossimo quinquennio; in modo da pervenire in tale periodo ad un parco dell'ordine di circa 10.000 unità. Tale cifra sembra modesta alle categorie interessate, che vorrebbero assicurato, e ciò è comprensibile, un parco più numeroso per avere una tranquilla certezza per le loro attività produttive e commerciali. Non si deve trascurare che trattasi di materiale la cui utilizzazione, limitata a periodi stagionali, finisce con l'essere assai scarsa rispetto al materiale ordinario. Comunque, il problema è di vitale importanza e collegato allo sviluppo agricolo orientato per la produzione di ortofrutticoli che devono viaggiare in regime di freddo.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Proprio per la rilevante importanza del settore è sorto l'Interfrigo (Società ferroviaria internazionale di trasporti in regime di freddo) organizzazione internazionale con la partecipazione delle Ferrovie svizzere, italiane, olandesi, francesi, inglesi e belghe, che ha per scopo la costruzione, la locazione e lo esercizio del materiale necessario per l'esecuzione e per lo sviluppo dei trasporti internazionali sotto temperatura controllata.

Sarebbe anche auspicabile che organizzazioni economiche di produttori si orientassero per l'acquisto di carri refrigeranti privati.

Particolari problemi di carattere organizzativo si pongono all'Azienda, specie nei periodi di punta, per assicurare la massima regolarità del servizio, richiesta dalla particolare natura dei trasporti in regime di freddo e la più equa ripartizione dello speciale materiale da carico in proporzione alle esigenze della produzione.

Una Commissione interministeriale stabilisce le direttive di massima, su scala nazionale, per la ripartizione del materiale da carico in regime di freddo, in relazione alle caratteristiche delle produzioni e delle esigenze dei mercati e, in base a tali direttive, in sede locale, viene stabilita una chiave percentuale, per l'assegnazione alle singole località di contingenti del materiale disponibile nel settore territoriale.

*Traffico merci ai transiti di confine.*

Il traffico merci attraverso i transiti di confine ha assunto nell'ultimo decennio un grande sviluppo e mostra una manifesta tendenza all'aumento: preso per base il 1950-51 uguale a 100, nel 1959-60 si è raggiunto, infatti, l'indice 191 in termini di tonnellate e 179 in termini di carri transitati (vedere tabella 13).

TABELLA 13

## MOVIMENTO DELLE MERCI ATTRAVERSO I TRANSITI DI CONFINE

		1938-39	1950-51	1957-58	1958-59	1959-60	Indice 1959-60 in base 1950-51 = 100	Primi 8 mesi	
								1959-60	1960-61
In entrata	Tonn. × 1000	3.488	5.533	7.356	7.718	10.343	186	6.465	7.557
	carri × 1000	242	361	458	472	627	173	391	454
In uscita	Tonn. × 1000	2.894	4.501	8.623	7.198	8.882	197	5.714	5.164
	carri × 1000	284	364	630	546	676	197	438	379
In complesso	Tonn. × 1000	6.382	10.034	15.979	14.916	19.225	191	12.179	12.721
	carri × 1000	526	725	1.088	1.018	1.303	179	829	833

Maggiori sono stati gli incrementi nel settore delle esportazioni (indice 197) rispetto a quelli delle importazioni (indice 186), ciò che sta a dimostrare, come si è accennato in principio, la positiva attitudine della nostra economia ad inserirsi attivamente nel mercato internazionale europeo.

La ripartizione percentuale del traffico fra i vari transiti vede al primo posto il transito

di Chiasso (21 per cento), seguito da Tarvisio (18 per cento), Brennero (13,5 per cento) e Modane (13 per cento), il resto essendo ripartito tra i transiti di Poggioreale, Luino, Ventimiglia e S. Candido.

La intensa ripresa dei traffici internazionali ha messo a dura prova tutti i servizi ferroviario-doganali di confine e dei principali scali ferroviari, per cui si fa sentire sem-

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

pre di più la necessità di pervenire a maggiori semplificazioni nelle operazioni di confine al fine di ridurre la sosta nelle stazioni sedi di dogana. Non è più sufficiente, per fronteggiare la situazione, il ricorso ad accorgimenti organizzativi, nell'ambito delle norme attuali, e ad estensioni di orario dei servizi con conseguente maggiore impiego di personale doganale e ferroviario; senza contare l'onere degli investimenti per potenziamenti e ampliamenti di stazioni che si sono resi e si rendono viepiù necessari (per consentire la sosta e la verifica di una quantità di carri sempre in aumento), per impianti che sarebbero più che sufficienti, e in qualche caso esuberanti, se il traffico ai transiti di confine potesse scorrere con maggiore fluidità.

Neanche l'attuazione del Mercato Comune ha migliorato la situazione, in quanto, anche in regime comunitario, permangono alcuni controlli che interrompono il flusso del traffico.

Non mi nascondo che le difficoltà da superare sono notevoli, nel campo interno e internazionale, ma vale la pena che la questione venga, non dico affrontata, perchè da tempo è all'attenzione dei settori interessati (Commissione doganale-ferroviaria italiana;

Gruppo esperti doganali delle C.E.E.; Gruppo di studio per le questioni doganali CECA; Rapporto del Comitato dei supplenti U.I.C. alla Comunità Economica Europea), ma avviata ad una più accelerata soluzione mediante azioni coordinate su scala internazionale.

Occorre tendere ad una rapidità di comunicazioni tale da consentire, per tutte le merci, uno scambio fra gli Stati limitrofi quale è stato conseguito per la sola rete dei treni espressi europei per merci (cosiddetti TEEM) i quali prevedono una sosta massima al confine di sole due ore. Solo così si potrà pervenire a quell'acceleramento dei trasporti che è uno dei fattori fondamentali per la effettiva realizzazione del Mercato Comune Europeo.

*Traffico degli stabilimenti raccordati.*

Il traffico degli stabilimenti raccordati ha avuto un notevole aumento, dopo la flessione verificatasi nei due precedenti esercizi, ed ha raggiunto nel 1959-60 un livello di traffico superiore del 41 per cento a quello del 1950-1951, livello che si è mantenuto ed è stato lievemente superato durante i primi nove mesi dell'esercizio 1960-61, come è dato rilevare dai dati riportati nelle tabelle 14 e 15.

TABELLA 14

## TRAFFICO DEGLI STABILIMENTI RACCORDATI

(Valori assoluti)

(Migliaia di carri)

	1938-39	1950-51	1957-58	1958-59	1959-60	Indice 1959-60 in base 1950-51 = 100	Primi 9 mesi	
							1959-60	1960-61
Carri introdotti nei raccordi	1.937	1.842	2.236	2.043	2.598	141	—	—
Carri carichi entrati . . .	—	—	1.258	1.105	1.342	—	1.035	1.055
Carri carichi usciti . . . .	—	—	1.166	1.073	1.376	—	1.052	1.037

TABELLA 15

**TRAFFICO DEGLI STABILIMENTI  
RACCORDATI**

(Carri introdotti nei raccordi)

Numeri indici in base al 1950-51 = 100

ESERCIZIO	Indice
1951-52 . . . . .	108
1952-53 . . . . .	107
1953-54 . . . . .	116
1954-55 . . . . .	122
1955-56 . . . . .	131
1956-57 . . . . .	133
1957-58 . . . . .	121
1958-59 . . . . .	111
1959-60 . . . . .	141

L'andamento del traffico degli stabilimenti raccordati è strettamente correlativo con la attività produttiva dei principali settori industriali, ed è un ottimo sintomo generale il fatto che la posizione conseguita nel 1959-60, che ha costituito il massimo livello di traffico raccordato mai raggiunto, si mantiene con segni di miglioramento anche nell'esercizio 1960-61.

*Carrelli stradali e palette da carico.*

Il mantenimento e l'acquisizione di ingenti traffici su rotaia è legato allo sviluppo dei mezzi che facilitino le operazioni terminali, quali i carrelli stradali, che, come i raccordi industriali, consentono di realizzare trasporti da « porta a porta » e le palette da carico per la manipolazione delle merci in piccole quantità.

Nel 1960, il parco dei carrelli stradali, costituito da 308 trattrici e 437 carrelli (rispettivamente 30 e 139 di proprietà delle Ferrovie dello Stato e 278 e 298 di proprietà di concessionari) ha permesso il trasporto da « scalo a porta » di 286.420 carri. Il servizio è affidato in alcuni scali all'I.N.T., in altri vi sono privati concessionari.

Un sensibile impulso va impresso a tale settore in relazione alle crescenti esigenze dei traffici a carro completo, che richiedono, in misura sempre maggiore, di servirsi di tale mezzo. Iniziative sono state prese a questo riguardo con la attuazione di un programma di immissione in servizio di 110 nuovi carrelli (50 F.S., 10 I.N.T., 50 Privati), le cui consegne, già cominciate, dovrebbero avvenire entro il 1961.

La « palettizzazione » delle merci a collette è oggi estesa a circa 110 stazioni della rete scelte fra quelle a più forte traffico ed è allo studio l'estensione del sistema ad un secondo gruppo di circa 50 stazioni, particolarmente interessate dal traffico delle merci palettizzate.

L'innovazione è destinata a rendere più celeri e pratiche le operazioni di riordino, conseguendo nel contempo sensibili economie nelle spese della mano d'opera addetta alle manutenzioni.

Malgrado la tenuità della spesa necessaria per l'acquisto delle « palette », i privati utenti sono ancora restii ad investire il proprio denaro in tali attrezzature, con un atteggiamento non aderente a quanto viene fatto in paesi industrialmente più avanzati, dove la palettizzazione è diffusa da tempo in vista anche del fatto che il sistema non è specifico dei trasporti ferroviari, ma viene adottato anche per i trasporti all'interno degli stabilimenti.

Sul piano internazionale, nel quadro dei provvedimenti intesi a migliorare ed accelerare le operazioni di consegna delle merci ai transiti di frontiera, riducendo quanto possibile la manipolazione dei singoli colli, convenzioni sono state stipulate con le ferrovie francesi, svizzere, tedesche, austriache e del Benelux, per lo scambio delle palette di carico in regime di pool.

*Traffici per il Mezzogiorno.*

Un settore importante del traffico ferroviario è quello costituito dai trasporti per il Mezzogiorno che assumono un particolare rilievo per la funzione strumentale da essi svolta nel quadro della politica di sviluppo dell'economia meridionale.

È sorto, invero, ed ha preso largo sviluppo — in dipendenza della trasformazione agricola di vasti comprensori, dell'aumento delle attività commerciali e dell'industrializzazione di zone depresse — un traffico di intensità e volume assolutamente impensabili nel passato anche non tanto remoto.

Le correnti di traffico da e per il Sud — prima limitate nel tempo e nello spazio — hanno progressivamente assunto entità tale da richiedere investimenti di ingenti capitali per lavori patrimoniali intesi a potenziare gli itinerari ferroviari da esse particolarmente interessati.

Si tratta del trasferimento di notevoli quantità di materie prime, macchinari e manufatti dal Nord verso il Sud e della esportazione di derrate, primizie, agrumi e prodotti ortofrutticoli in genere dal Sud verso il Nord dell'Italia e dell'Europa, per cui si manifesta continuo l'incremento del tonnellaggio da trasportare, nei due sensi, rispetto a quello prebellico.

laggio da trasportare, nei due sensi, rispetto a quello prebellico.

Ancor più sensibili sono stati gli aumenti nel settore dei trasporti viaggiatori, a causa delle più intense relazioni di affari legate allo sviluppo delle attività predette, nonché per il progressivo maggior benessere delle popolazioni, per le accresciute correnti turistiche da e per le località climatiche, archeologiche, panoramiche del Mezzogiorno.

Confronti molto significativi su tale ininterrotto sviluppo dei traffici ferroviari da e per l'Italia centro-meridionale emergono dalla consultazione degli impegni di circolazione treni quali essi erano soltanto pochi anni addietro e quanto maggiori sono divenuti già al presente.

Basti al riguardo citare il caso della linea tirrenica, in parte a semplice binario sulla Battipaglia-Villa S. Giovanni, dove dai 50 treni giornalieri del 1950 si è passati ai 76 del 1960, con un aumento di oltre il 50 per cento e in alcuni periodi si sono avute punte frequenti di 80-90 treni al giorno con conseguenti difficoltà di circolazione, essendosi raggiunta la saturazione della potenzialità.

Altro termine di riferimento assai indicativo scaturisce dalle risultanze statistiche sull'andamento del traffico attraverso lo Stretto di Messina riportato nella tabella 16.

TABELLA 16

## TRAFFICO ATTRAVERSO LO STRETTO DI MESSINA

Persone e mezzi traghettiati	Unità di misura	1950-51	1959-60
Viaggiatori . . . . .	milioni	3,8	5,5
Carri carichi . . . . .	migliaia	223 -	333 -
Rotabili ferroviari ragguagliati . . . . .	migliaia	374 -	532 -
Automezzi . . . . .	migliaia	21 -	123 -

Tale rigoglioso sviluppo, che più particolarmente è legato alla Sicilia, interessa tutte le regioni del Mezzogiorno.

Alle opere di bonifica agraria, intraprese dovunque negli ultimi anni, si aggiungano alcune iniziative industriali di rilievo, fra cui in Puglia gli stabilimenti Montecatini di Brindisi ed il IV Centro siderurgico di Taranto; in Sicilia le industrie della fascia costiera Catania-Siracusa, gli impianti di Gela-Porto Empedocle e della zona Caltanissetta-Agrigento; in Sardegna le iniziative connesse con il piano di rinascita dell'Isola.

#### *Servizi di traghetto per la Sardegna*

Nel quadro dei provvedimenti per il potenziamento delle vie di comunicazione terrestri e marittime dell'Italia meridionale e insulare, per deliberazione del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno, è stata finanziata dalla Cassa per il Mezzogiorno l'istituzione di un servizio di traghetto di materiale ferroviario e di autoveicoli per la Sardegna, che sarà gestito dall'Azienda ferroviaria. Il traghettamento si svolgerà fra i porti di Civitavecchia e Golfo Aranci, relazione prescelta, fra le varie soluzioni prese in esame, per la minore durata del percorso sia marittimo sia globale dall'Isola ai vari punti della Penisola, con il vantaggio di una più rapida resa per le merci (in genere deperibili) e, quindi, di un istradamento mediamente conveniente per l'utente del trasporto sulle varie relazioni di traffico colla penisola e coll'estero.

L'approdo a Civitavecchia ed a Golfo Aranci consentirà il massimo sfruttamento delle navi che, per la brevità della traversata marittima, saranno in grado di effettuare una coppia di traversate nelle 24 ore (con le necessarie soste nei porti).

Il servizio, che verrà svolto con due navi

(della capacità di 30 carri ferroviari oltre gli autoveicoli), nell'ipotesi di un traffico globale di 200 mila tonnellate l'anno e della conseguente esigenza di traghettamento di 27 mila carri nei due sensi, comporterà annualmente l'effettuazione di 450 coppie di traversate.

L'istituzione di un collegamento ferroviario-marittimo fra la Sardegna e la Penisola, in concomitanza con il quale è stata prevista anche la dotazione di un congruo numero di carri refrigeranti, è stata considerata dal Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno sotto l'aspetto sociale e posta in correlazione con le iniziative intraprese per lo sviluppo economico dell'Isola.

### 3. — IL PERSONALE

#### 3.1 — IL PERSONALE IN SERVIZIO

##### *Consistenza e problemi connessi*

Particolare rilievo assume il problema « Personale » nel quadro della situazione generale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, soprattutto sotto l'aspetto economico (le relative spese costituiscono il 65 per cento delle spese totali di bilancio e il 70 per cento delle entrate).

La consistenza numerica è diminuita sensibilmente nel corso dell'ultimo decennio (vedi tabella 17) mercè le migliorie via via attuate nelle infrastrutture e nei mezzi (progressiva estensione del sistema di trazione elettrica, più estesa adozione di moderni apparati di sicurezza, miglioramenti agli impianti di esercizio) e una politica di sana economia nella utilizzazione del personale, attuata con massimo impegno, malgrado le maggiori esigenze connesse con la effettuazione del complesso di opere realizzate negli ultimi anni.



TABELLA 17

## CONSISTENZA MEDIA DEL PERSONALE IN SERVIZIO

	1938-39	1950-51	1957-58	1958-59	1959-60	Indice 1959-60 in base 1950-51 = 100	Primi 8 mesi 1960-61
Personale Ferrovie dello Stato . .	138.080	171.871	161.246	157.304	157.296	92	165.007
Appalti e Assuntorie . . . . .	25.530	31.754	38.908	39.322	38.683	122	33.882
TOTALE . . .	163.610	203.725	200.154	136.626	196.346	96	198.889

La riduzione del personale, in concomitanza con l'aumento del traffico, ha determinato un incremento nella produttività aziendale che può essere sintetizzato dalle seguenti cifre: assunto il valore 100 per l'indice di produttività dell'esercizio 1938-39 (agenti impiegati in rapporto alle unità di traffico viaggiatori-chilometro + tonnellate-chilometro), i valori degli indici relativi al 1950-51 e 1959-60 risultano rispettivamente 108 e 146. A tale aumento di produttività del personale (che può ben dirsi rappresenti il corrispettivo degli investimenti nel settore delle infrastrutture ferroviarie con i finanziamenti resi disponibili) non ha, tuttavia, corrisposto una correlativa economia nelle spese di personale in quanto l'indice di retribuzione per agente ha superato il notevole incremento di produttività conseguita.

Peraltro, a partire dal 1960, una serie di provvedimenti in applicazione delle norme dello stato giuridico (entrato in vigore al 1° maggio 1958, ma che ha avuto graduale attuazione) e le nuove norme sull'orario e sui turni di lavoro (emanate con decreto del Presidente della Repubblica 2 aprile 1960, n. 433), nonchè le maggiori necessità di personale conseguenti all'aumento del traffico delineatosi fin dalla fine del 1959 e tuttora in progressione, hanno modificato radicalmente la situazione. Tale fenomeno appare nella sua

reale importanza se si tiene conto che la sola applicazione del nuovo orario di lavoro richiede un maggior impiego di circa 10.000 agenti.

Per la copertura delle maggiori necessità si sta provvedendo a nuove assunzioni per mezzo di concorsi nei limiti della parziale integrazione delle piante organiche concesse con la legge n. 1595 del 10 dicembre 1960 e nel frattempo, si sopperisce con limitate utilizzazioni di pensionati e con prestazioni straordinarie remunerate (la relativa spesa è dell'ordine di 6 miliardi). Soluzione questa che le organizzazioni sindacali dichiarano di subire solo con carattere di transitorietà.

A questo riguardo, tenuto conto dell'onere crescente del personale, viene naturale chiedersi se e quali vie sono state seguite per aumentare il rendimento del personale stesso, adottando tutti quei provvedimenti interni (innovazioni di metodo di lavoro, semplificazioni organizzative sia di carattere tecnico che amministrativo) e avvalendosi di tutti i mezzi oggi disponibili nel campo della meccanizzazione.

Si deve riconoscere che molto è stato già fatto in tale direzione, nei limiti dei finanziamenti disponibili, ma molto resta ancora da fare soprattutto nel settore degli impianti di sicurezza, con una maggiore diffusione degli apparati centrali e dei sistemi di telecomando, nel campo delle manipolazioni delle merci,

con l'impiego su scala sempre più vasta della palettizzazione e dei carrelli trasportatori, nella manutenzione della linea, cui dovrebbero essere destinati, in misura sempre maggiore, moderni mezzi meccanici, eccetera.

Su questa strada è necessario che si insista a fondo in quanto solo così si potrà pervenire, sull'esempio dei Paesi e delle Aziende più progredite, ad un aumento di produttività aziendale e di rendimento del personale, premessa e condizione di un più alto livello remunerativo legato ad una più particolare qualificazione del lavoro.

Occorre, in altre parole, che l'Azienda ferroviaria arresti con ogni mezzo la tendenza all'inflazione del personale e perciò è necessario che essa adotti tutti quegli accorgimenti e utilizzi tutti quei mezzi tecnici (orientando in tal senso i finanziamenti di cui potrà disporre) indispensabili per pervenire a quell'alto livello di efficienza che le consenta di mantenere un livello di personale altamente qualificato e di puntare su una politica di personale che tenga più alla qualità che alla quantità, ciò che potrebbe consentire anche migliori remunerazioni.

Per ottenere tale scopo non può (né dovrebbe) mancare la collaborazione di tutte le organizzazioni sindacali rappresentative degli interessi dei ferrovieri.

La politica sindacale di questi anni non è stata solo diretta all'aumento delle retribuzioni (istanza comprensibile purchè contenuta entro determinati limiti), o al miglioramento del trattamento del personale in genere, ma si è svolta in funzione del numero degli occupati, il che, se è giustificabile da un punto di vista sociale generale, non è accettabile quando si considera il fenomeno nel quadro delle esigenze di una azienda a carattere industriale come deve essere considerata l'Azienda ferroviaria. Il problema dell'occupazione è del Governo e deve tendere a creare posti di lavoro produttivi.

Tale politica sindacale non ha consentito di portare a buon fine le varie iniziative tendenti, con innovazioni di metodi e di sistemi di esercizio, al risparmio di mano d'opera.

È auspicabile che tale atteggiamento dei sindacati possa modificarsi — e a ciò dovrebbero contribuire sul piano generale le più favorevoli prospettive che si stanno deli-

neando nella occupazione nazionale — e che di conseguenza l'Azienda possa ottenere dai Sindacati stessi una ragionevole collaborazione per la adozione di metodi di lavoro di più elevata produttività, *sia pure subordinandola ad una efficace azione intesa a migliorare, nei vari settori di competenza, la capacità professionale del personale.*

Ancora una considerazione deve farsi nel quadro dei rapporti sindacali e si riferisce alla necessità che un'azienda complessa come quella delle Ferrovie dello Stato, nella cui attività il fattore uomo ha una funzione preminente e un peso economico fondamentale, possa contare su ragionevoli periodi di tranquillità sindacale che le consentano di organizzare su basi stabili la propria attività tecnica ed amministrativa. In altre parole, come nel campo del lavoro privato i contratti collettivi sono soggetti ad una revisione periodica e lasciano alle aziende, tra una revisione e l'altra, una relativa tranquillità nel settore del trattamento economico del personale, così anche per l'Azienda ferroviaria dovrebbe stabilirsi che una volta raggiunti accordi definitivi su una serie di questioni, queste non possano essere oggetto di ulteriori rivendicazioni, se non dopo trascorso un determinato periodo da concordarsi bilateralmente.

Sempre trattando del personale, non posso non richiamare l'attenzione sugli effetti negativi che si determinano in conseguenza di un complesso di provvedimenti legislativi a carattere eccezionale che, creando particolari posizioni di vantaggio per determinate categorie, turbano profondamente l'equilibrio nella organizzazione gerarchica che è di importanza fondamentale in una azienda ferroviaria e per la sua vastità, come le Ferrovie dello Stato, e per le peculiari caratteristiche.

La struttura funzionale dell'Azienda, più di qualunque altra, richiede principalmente che sia rispettato il concetto che ad una determinata funzione debba corrispondere un livello gerarchico e ciò dalla dirigenza alta alla organizzazione del piccolo impianto. Turba poi in modo particolare il fatto di subire spostamenti nelle posizioni relative quando queste non siano determinate da valutazioni di merito. Si determinano spesso soprannumeri di determinate categorie che non trovano possibilità di razionale impiego corri-

spondente al livello gerarchico acquisito. Quanto sopra detto si è verificato ed è necessario che per l'avvenire si arresti la serie dei provvedimenti a carattere eccezionale.

#### *Il problema della dirigenza tecnica*

Problema grave e preoccupante, nel settore del personale, è quello connesso con la carenza del personale dirigente tecnico che dalla fine della guerra in poi, vieppiù accentuandosi, ha assunto da tempo aspetti allarmanti.

A partire dal 1947 — prima il reclutamento di funzionari tecnici avveniva quasi regolarmente — le Ferrovie dello Stato, come del resto tutte le pubbliche amministrazioni che hanno quadri tecnici, hanno incontrato sempre maggiori difficoltà nel reperire giovani e valenti dirigenti tecnici, in quanto esse vengono a trovarsi — la cosa è notoria — in concorrenza con l'industria privata che, oltre ad offrire più convenienti remunerazioni, ha sistemi di selezione più rapidi del pubblico concorso imposto dalla legge per accedere all'impiego statale.

Per tale motivo, da tempo l'Azienda ferroviaria non può più contare su un congruo numero di candidati ai concorsi banditi per gli ingegneri, su cui operare una adeguata selezione; da tempo non riesce più a coprire tutti i posti messi a concorso e dei pochi elementi che le riesce di assumere alcuni li perde perchè attirati dall'industria privata e a partecipazione statale.

Per confermare le suddette affermazioni sono sufficienti i seguenti dati statistici sintetici: dal 1925 al 1946, epoca in cui vennero messi a pubblico concorso complessivamente 474 posti per ingegnere, furono assunti 485 vincitori e, si rileva, solo 14 di tali assunti lasciavano l'Azienda per altra attività.

Di contro, dal 1947 al 1960, periodo in cui vennero messi a concorso n. 441 posti di ingegneri, seguirono assunzioni soltanto per 227 unità di cui ben 66 successivamente lasciarono l'impiego ferroviario perchè attratti, ovviamente, dalle migliori condizioni economiche offerte dall'industria privata.

Fenomeno analogo comincia a delinearsi per i dirigenti che debbono avere altre spe-

cializzazioni (economisti, statistici, chimici, eccetera).

Non è difficile prevedere a breve termine una preoccupante crisi aziendale, nel settore della dirigenza, se non si provvederà in tempo a rinsanguare i quadri tecnici con elementi preparati ed efficienti, adottando tutti i mezzi idonei per assicurare il reclutamento, nonostante la concorrenza oggi in atto da parte delle industrie, e per invogliarne l'accesso all'Azienda.

Fondamentale, al riguardo, si dimostra lo incentivo di una remunerazione adeguata ai compiti e alle aspettative degli interessati e proporzionata a quanto offre l'industria, che con i suoi maggiori stipendi attira oggi la quasi totalità delle nuove leve tecniche; ciò, obiettivamente, non dovrebbe presentare difficoltà dato che la categoria dei dirigenti costituisce, con le sue 2.100 unità, meno dell'uno e mezzo per cento della consistenza complessiva del personale.

A mio giudizio, ci troviamo di fronte:

da una parte, a una necessità di adeguamento numerico delle piante ai maggiori impegni che l'Azienda deve assolvere non solo per assicurare le esigenze dell'esercizio quotidiano, ma anche per far fronte alle maggiori ed impellenti necessità connesse con lo sviluppo dei programmi di ammodernamento della rete;

dall'altra, quella di rendere possibile lo inserimento nell'Azienda di tecnici idonei al disimpegno di mansioni ad alto livello, (tenuto conto delle sempre maggiori esigenze di qualità del personale nel quadro del progresso tecnico generale) invogliando, con un trattamento economico adeguato, i giovani verso la Azienda stessa contrariamente a quanto si sta verificando.

#### *Istruzione professionale e selezione*

Un'Azienda delle caratteristiche di quella ferroviaria ha particolari compiti di selezione e di formazione del personale da assicurare in relazione alla importanza e alla delicatezza delle mansioni da svolgere.

Corsi obbligatori e corsi facoltativi d'istruzione vengono, pertanto, svolti per la formazione professionale del personale nelle rispet-

tive specialità e per il conseguimento delle necessarie abilitazioni (per ispettori tecnici ed amministrativi, per dirigenti di movimenti, per il personale dei depositi della trazione e di macchina, per il personale di linee e degli impianti elettrici, per il personale delle stazioni, eccetera).

I corsi obbligatori vengono svolti durante l'orario normale di servizio e, se si estendono oltre l'orario normale, gli allievi ricevono il compenso per lavoro straordinario. Premi vengono inoltre corrisposti a scopo di incentivo agli allievi risultati i migliori nei singoli corsi.

Corsi di istruzione facoltativi vengono svolti per l'aggiornamento e il perfezionamento del personale, allo scopo di specializzare il personale stesso nel funzionamento e nella manutenzione di determinati impianti, attrezzature, mezzi di opera, o riqualificarlo in relazione a innovazioni apportate negli impianti e nei sistemi di esercizio. I corsi facoltativi vengono svolti in ore fuori dell'orario normale di servizio.

Quando trattasi di corsi di particolare importanza agli allievi, che abbiano regolarmente frequentato le lezioni e dimostrato in un esame di aver conseguito sufficiente profitto, viene corrisposto il compenso per lavoro straordinario a scopo di incentivo ad una migliore applicazione.

Le pubblicazioni e i libri di testo vengono distribuiti gratuitamente agli allievi che frequentano i corsi di istruzione obbligatori. Ai partecipanti ai corsi facoltativi le pubblicazioni vengono fornite dietro pagamento del 50 per cento del prezzo relativo.

Allo scopo di tenere il personale aggiornato sugli argomenti che interessano le varie specialità viene pubblicata mensilmente la rivista « La Tecnica Professionale » in tre edizioni, per i Servizi movimento e commerciale, per i Servizi lavori e impianti elettrici, per il Servizio materiale e trazione e in una edizione per il personale amministrativo.

In tali riviste, dove sono trattate in forma piana e attraente le principali questioni di esercizio, vengono dati consigli al personale ed esposti casi pratici ed esercizi teorici, attirando l'attenzione del personale che ne segue la pubblicazione con confortante interesse.

Una selezione psicotecnica viene fatta per il personale chiamato a svolgere particolari compiti attinenti alla sicurezza dell'esercizio.

Le elevate correlazioni positive, riscontrate tra votazioni psicotecniche e rendimento in servizio, dimostrano la efficacia di tale selezione.

Sono stati condotti a termine gli studi necessari per la introduzione della selezione psicotecnica a tutte le altre categorie di personale ferroviario esplicante mansioni attinenti la sicurezza dell'esercizio; la selezione di dette categorie di personale, all'atto della assunzione, verrà attuata nei prossimi corsi.

Oltre che nei rapporti del personale esecutivo, avvalendosi dei più moderni mezzi tecnici, si è perfezionata una selezione orientativa degli ingegneri da assegnare a posti di dirigenza, secondo la loro attitudine e la relativa preparazione.

Durante la carriera vengono attuate visite di controllo da un punto di vista medico e psicologico a tutti gli agenti esplicanti mansioni attinenti la sicurezza dell'esercizio, a periodi stabiliti ed ogni volta che se ne ravvisi l'opportunità.

Una visita accurata dal punto di vista medico e psicologico, compreso l'esame elettroencefalografico, è in atto presso il laboratorio centrale di psicologia applicata (Roma) a tutti i macchinisti della rete ferroviaria.

### 3.2. — IL PROBLEMA DELLE PENSIONI

Al problema degli oneri in aumento del personale in servizio si aggiunge quello altrettanto grave, per il bilancio dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, delle pensioni del personale a riposo (pensioni dirette e indirette).

Alcune cifre bastano a dare la dimensione del problema.

Dal 1950-51 al 1959-60 il numero delle pensioni dirette e indirette è passato da 142 mila a 171 mila unità con un incremento del 21 per cento, mentre il personale in servizio è diminuito nello stesso periodo dell'8 per cento (vedi tabella 18).

TABELLA 18

## PENSIONI DIRETTE E INDIRETTE E PERSONALE IN SERVIZIO

	1950-51	1957-58	1958-59	1959-60
Pensioni dirette (migliaia) . . . . .	90,7	101,5	102,8	102,8
Pensioni indirette (migliaia) . . . . .	51,5	60,1	65 -	68,5
Totale pensioni (migliaia) . . . . .	142,2	161,6	167,8	171,3
Indice . . . . .	100	114	118	121
Personale in servizio (migliaia) . . . . .	172 -	161,2	157,3	157,3
Indice . . . . .	100	94	92	92

L'onere previsto per il 1961-62 per le pensioni è di 87 miliardi, contro un contributo del Tesoro di 15 miliardi, ciò che porta il carico sul bilancio ordinario dell'Azienda a 72 miliardi, che rappresenta oltre il 70 per cento della parte pensionabile degli stipendi pagati al personale in servizio.

Tale incidenza non trova riscontro in altre Aziende a bilancio proprio e a conduzione industriale, per le quali l'onere per le pensioni è in funzione del personale al momento impiegato.

Il principio del carattere extra-aziendale degli anormali oneri per le pensioni fu riconosciuto fino dal 1936 (legge 4 maggio 1936, n. 844), quando il Tesoro venne chiamato a concorrere nelle spese per le pensioni con un contributo annuo di 250 milioni. In quella occasione si riconobbe come da un lato la eccedenza anormale di pensionati, determinatasi in conseguenza delle eccezionali circostanze della guerra e dell'immediato dopo guerra, e dall'altro l'inadeguatezza delle riserve — per le lontane sue origini, che affondano le loro radici fin nelle dissestate gestioni degli Istituti di previdenza preesistenti all'esercizio di Stato — dovessero considerarsi un fatto del tutto estraneo all'eser-

cizio ferroviario e ad una normale condotta della gestione aziendale.

Il principio è stato implicitamente riconfermato nel 1950 (legge 10 ottobre 1950, n. 907), allorchè il contributo del Tesoro venne elevato a 10 miliardi, e nel 1959 in occasione dell'ulteriore aumento di tale contributo a 15 miliardi (legge 24 dicembre 1959, n. 1144).

In effetti, lo squilibrio del « Fondo pensioni per il personale ferroviario » è da attribuire a cause ben determinate.

Tali cause, alle quali si aggiunge quella di carattere generale dell'aumento della vita media, possono così raggrupparsi:

a) insufficienza delle riserve fin dal momento della istituzione del Fondo;

b) progressiva polverizzazione delle riserve stesse per effetto delle svalutazioni monetarie (particolarmente nei periodi bellici e postbellici) alla quale si sono contrapposti l'allineamento delle pensioni ai mutati poteri di acquisto della moneta e i progressivi reali miglioramenti del trattamento di quiescenza, nonchè l'estensione delle pensioni di reversibilità a più vaste categorie di beneficiari (vedasi legge n. 46 del 1958);

e) sproporzionato numero di pensionati dovuto essenzialmente: all'anormale consistenza del personale avutasi in alcuni periodi per motivi extraziendali (guerre, assunzioni straordinarie, eccetera); agli esoneri eccezionali per motivi di carattere politico; ai provvedimenti di sfollamento di carattere generale; alla riassunzione in servizio di esonerati politici di età avanzata e contemporaneo o successivo loro collocamento in quiescenza.

Poichè tali cause sono del tutto estranee all'esercizio ferroviario ed al regime generale nel quale operano tutte le altre Aziende industriali, è necessario, per una più giusta e razionale valutazione dei risultati economici della gestione, che all'Azienda ferroviaria siano rimborsate le maggiori e non dovute spese per il servizio delle pensioni.

Io ritengo che, per una chiarificazione del bilancio, sarebbe necessario che il Tesoro riconoscesse nella sua interezza l'ammontare del contributo all'onere per le pensioni e cioè riconoscesse come onere extraziendale quanto eccede dal normale onere che dovrebbe gravare sulla azienda in funzione della consistenza del personale in servizio.

Organismi internazionali come la Commissione economica per l'Europa (C.E.E.), Organo dell'O.N.U. per lo studio dei problemi economici europei, e la Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (C.E.M.T.) creata per lo studio particolare, sul piano intergovernativo, dei più rilevanti problemi di politica dei trasporti, comuni ai vari Paesi aderenti, per quanto riguarda specificatamente le pensioni, hanno espresso l'avviso che l'onere a carico delle aziende ferroviarie deve essere determinato, analogamente a quanto si verifica per la generalità delle imprese, sulla base degli effettivi attuali di personale e tenendo altresì conto della parte di spesa che, secondo il regime generale delle pensioni, è posta a carico dei bilanci pubblici.

Inoltre l'onere in questione non dovrebbe comprendere la parte relativa alle maggiorazioni di pensione imposte alle aziende per motivi extra professionali; tali maggiorazioni dovrebbero invece essere totalmente poste a carico della collettività e, quindi, del bilancio degli enti pubblici competenti.

La C.E.M.T. ha proposto anche una soluzione ancora più radicale, secondo la quale

l'onere normalizzato per pensioni a carico delle aziende ferroviarie dovrebbe essere calcolato sulla base delle misure vigenti per le imprese che partecipano al regime generale; di conseguenza non dovrebbero financo gravare sulle stesse aziende ferroviarie i vantaggi particolari accordati al personale dipendente in virtù del regime speciale di pensione.

Per una soluzione del problema nei riguardi delle Ferrovie dello Stato, secondo gli studi fatti, il contributo normalizzato a carico della Azienda ferroviaria per le pensioni (calcolato tenendosi anche conto del particolare regime delle pensioni vigenti per le Ferrovie dello Stato che si concretizza in più bassi limiti di età) dovrebbe essere commisurato al quadruplo delle ritenute ordinarie e straordinarie che, per legge, vengono annualmente operate sugli stipendi e sugli altri assegni utili a pensione del personale ferroviario.

Non sono in condizioni di valutare la esattezza del calcolo. Comunque per l'esercizio 1961-62, dato che il contributo normalizzato, determinato come sopra detto, sarebbe di circa milioni 27.000, l'onere anormale, di cui è maggiormente gravato il bilancio ferroviario sarebbe pertanto dell'ordine di circa 45.000 milioni.

Data l'entità di questa cifra e l'influenza che determina sui risultati finanziari di gestione io ritengo che il problema debba essere risolto definitivamente e in questo senso faccio voti e invito il Governo perchè sia affrontato.

#### 4. — I MEZZI

##### 4.1. — L'INFRASTRUTTURA

La rete ferroviaria italiana, costituita da 1.600 chilometri di linee, tre quarti delle quali ancora a semplice binario, risente nella sua struttura generale dell'ambiente geografico in cui essa si sviluppa e delle condizioni di base in cui essa si è formata.

L'area fortemente allungata del Paese, la presenza di aspre catene montane, la costituzione geologica hanno imposto tracciati difficili (le gallerie ferroviarie italiane hanno una estensione complessiva di circa 1.000

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

chilometri; i ponti e viadotti circa 300 chilometri).

La divisione politica del Paese all'epoca della impostazione dei programmi ferroviari ha influito negativamente sulla costituzione del sistema ferroviario, che è nato dalla fusione progressiva di ferrovie locali diverse fra loro per importanza e per caratteristiche costruttive.

Non può trascurarsi questo riferimento alla sua genesi se vuole darsi un giudizio obiettivo sulle caratteristiche strutturali della rete italiana le cui linee per un terzo sono state costruite da oltre 90 anni e per un altro terzo sono state realizzate da 90 a 70 anni fa.

Si deve poi considerare, per metterne in evidenza l'incidenza sulla struttura generale della rete, che, su 16.700 chilometri di linee, ben 12.000 sono a semplice binario (e cioè il 72 per cento).

Di queste circa 3.000 chilometri rivestono notevole interesse perchè si sviluppano su itinerari principali impegnati da treni importanti e a lungo percorso; si citano, ad esempio, la Genova-Ventimiglia, la Bologna-Verona, la Venezia-Trieste, la Ancona-Pescara-San Severo (Foggia), la Tirrenica inferiore nel lungo tratto Vallo della Lucania-Gioia Tauro (tranne il breve tronco a doppio binario fra Sapri e Praja), la Messina-Siracusa e la Messina-Palermo.

Trattasi di linee fondamentali, impegnate da traffici di carattere internazionale e interni di notevolissima portata, che, essendo state, gradatamente, con l'aumentare degli impegni, elettrificate e attrezzate con apparati centrali di manovra degli scambi e segnali — che ne hanno migliorato potenzialità e rendimento — hanno potuto finora sostenere le esigenze del traffico in aumento. Alcune però sono già pervenute alla saturazione della loro potenzialità tanto che la ne-

cessità del loro raddoppio è già scontata da tempo.

*Doppio binario*

L'aumento di potenzialità conseguibile sulle linee a semplice binario, mediante i provvedimenti offerti allo scopo della tecnica ferroviaria (blocco elettrico, apparati centrali elettrici, eccetera), ha dei limiti segnati dalle caratteristiche proprie della circolazione a semplice binario che si accentuano con l'intensificarsi della circolazione.

Quando si è pervenuti a tali limiti, prossimi alla saturazione della potenzialità delle linee, il provvedimento che si rende indispensabile è quello del raddoppio. È questa la realtà che si è presentata sulla linea tirrenica inferiore da Battipaglia a Reggio Calabria, dove è stato intrapreso un piano graduale di raddoppio della linea che è tuttora in corso e per cui occorrerà reperire gli ulteriori finanziamenti per il completamento dell'opera. Altri parziali raddoppi attuati nel recente passato riguardano la strozzatura a semplice binario fra Genova e La Spezia (per la cui completa eliminazione occorre un ulteriore finanziamento); il raddoppio della Gallarate-Arona, sulla linea internazionale Milano-Domodossola; il tronco Varano-Porto San Giorgio come prima fase del raddoppio della linea adriatica Ancona-Pescara; parziali raddoppi sono stati attuati in Sicilia (Catania Acquicella-Bicocca e Termini-Altavilla), su tratti a circolazione intensissima che costituivano strozzature per il traffico.

I seguenti dati relativi ad alcuni tronchi tuttora a semplice binario danno la misura degli incrementi di circolazione verificatisi nell'ultimo decennio e costituiscono un indice significativo del grado di priorità che, per tali tronchi, riveste il problema del raddoppio.

Tronco	Impegno medio in treni giorno		Indice base 1950 = 100
	1950	1960	
Catania C.le-Catania Acquicella . . . . .	61	90	147
Monterosso-Framura . . . . .	73	80	110
Geneva Veltri-Varazze . . . . .	62	80	129
Battipaglia-Villa San Giovanni . . . . .	42	76	180

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Gli impegni di circolazione indicati, che rappresentando valori medi vengono superati nelle giornate di maggior traffico, costituiscono valori limiti per linee a semplice binario, oltre i quali è difficile andare anche adottando i più moderni accorgimenti offerti dalla tecnica ferroviaria.

È in corso da parte del Ministero dei lavori pubblici la variante con raddoppio del tratto Varazze-Savona, nel quadro del completo raddoppio della linea Genova-Ventimiglia.

Tale opera, insieme al raddoppio della linea tirrenica, costituisce uno dei fondamentali interventi che dovranno essere affrontati a breve termine, la Genova-Ventimiglia essendo interessata da traffici internazionali con la Francia, la tirrenica costituendo l'itinerario base dei traffici del meridione e della Sicilia, le cui prospettive di sviluppo sono veramente positive.

*Elettrificazioni*

Grande importanza ha assunto, con lo sviluppo dei traffici il problema dell'elettrificazione delle linee, dalla cui soluzione si è ottenuto finora quel potenziamento indispensabile per far fronte, specie su linee a semplice binario, a intensissimo traffico. Tipico l'esempio delle linee costiere tirrenica inferiore, adriatica e della linea Genova-Ventimiglia che solo mercè la trazione elettrica hanno potuto fronteggiare situazioni di traffico pesantissime.

Come si rileva dalla tabella 19, grandi passi sono stati fatti nel settore dell'elettrificazione nell'ultimo decennio, talchè con le attivazioni intervenute nel corso dell'esercizio 1960-61 si è raggiunto quel livello di 8.000 chilometri che costituisce il 50 per cento dello sviluppo complessivo della rete.

TABELLA 19

## LUNGHEZZA DELLE LINEE

	Al 30 giugno 1939	Al 30 giugno 1951	Al 30 giugno 1958	Al 30 giugno 1959	Al 30 giugno 1960	Indice 1960 base 1950-51 = 100
<i>Lunghezza media rete esercitata</i> . . . . . Km.	16.328	15.720	16.126	16.132	16.163	102,81
<i>Elettrificate</i> . . . . . »	4.856	5.682	6.712	6.863	7.303	128,53
a.d.b. . . . . »	2.707	2.942	3.750	3.759	3.872	131,61
a.s.b. . . . . »	2.149	2.740	2.962	3.104	3.431	125,22
<i>Non elettrificate</i> . . . . . »	11.472	10.038	9.414	9.269	8.859	88,25
a.d.b. . . . . »	9.182	1.192	658	654	564	47,31
a.s.b. . . . . »	2.290	8.846	8.756	8.615	8.295	93,77
<i>Linee a scartamento ridotto</i> . . . . . »	596	594	587	455	292	49,16
<i>Linee marittime (Stretto di Messina)</i> . . . . . »	21,8	21,8	21,8	21,8	21,8	100

L'evoluzione della consistenza degli impianti delle linee elettrificate nell'ultimo decennio risulta dalla tabella seguente da cui, fra l'altro si rileva che dal 1951 al 1960 l'energia

elettrica utilizzata è passata da 1.394 milioni di chilovattore a 3.385 (l'indice in base 1951=100 è stato quindi 243 nel 1960).



## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 20

## CONSISTENZA DEGLI IMPIANTI DELLE LINEE ELETTRIFICATE

	30 giugno 1939	30 giugno 1951	30 giugno 1958	30 giugno 1959	30 giugno 1960	Indice 30 giugno 1960 in base 30 giugno 1951 = 100
Condutture primarie Km. . . . .	8.003	8.895	9.469	9.880	10.069	113,20
Sottostazioni fisse n. . . . .	147	154	181	193	199	129,22
Gruppi di trasformazione con- versione n. . . . .	—	—	326	347	363	—
Potenza installata KVA per 1000 sottostazione fisse . . . . .	674	819	887	929	969	118,31
Sottostazioni ambulanti . . . . .	34	36	48	48	53	147,22
Potenza installata KVA per 1000 Sottostazioni ambulanti	74	78	102	102	112	143,59
Energia elettrica utilizzata per la TE Milioni Kwh . . . . .	1.069	1.394	2.077	2.124	3.385	242,83
Costo complessivo (milioni) . . . . .	131	3.846	9.987	9.955	11.680	303,69
Costo per Kwh . . . . .	0,1228	2,76	4,81	4,69	4,90	177,54

L'elettrificazione è stata naturalmente estesa alle linee principali sulle quali si svolge la maggior parte del traffico, come si rileva dalla tabella seguente, in cui sono stati riportati i valori percentuali della ripartizione del traffico per sistemi di trazione: nel 1959-

1960, in termini di tonnellate-chilometro virtuali rimorchiate, l'88 per cento del traffico complessivo della rete è stato effettuato in trazione elettrica. Valore certamente elevato e indicativo della razionalità della scelta degli itinerari che sono stati elettrificati.

TABELLA 21

## RIPARTIZIONE PERCENTUALE PER SISTEMI DI TRAZIONE

	1938-39	1950-51	1957-58	1958-59	1959-60	Indice 1959-60 in base 1950-51 = 100
<i>Tonnellate-Km. virtuali di treno completo . . . . .</i>	100	100	100	100	100	100
Trazione a vapore . . . . .	49,7	34	19,6	16,9	13,4	39,41
Trazione elettrica . . . . .	48,8	59,5	76,8	78,4	81,7	137,31
Trazione Diesel . . . . .	1,5	1,9	3,6	4,7	4,9	257,89
<i>Tonnellate-Km. virtuali rimorchiate . . . . .</i>	100	100	100	100	100	100
Trazione a vapore . . . . .	44,1	17	15,8	13,7	10,6	62,35
Trazione elettrica . . . . .	55,9	39,3	83,9	85,4	88,2	224,43
Trazione Diesel . . . . .	—	—	0,3	0,9	1,2	—

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

*Impianti di sicurezza*

Progressi sono stati conseguiti anche nel settore degli impianti di sicurezza, come si rileva dalla tabella 22 soprattutto per quanto

concerne l'estensione del blocco elettrico normale, dal 1951 al 1960 da 3.554 chilometri a 5.222 chilometri con un aumento del 47 per cento, e del blocco automatico, il cui sviluppo è aumentato di oltre il 100 per cento, da 275 chilometri a 582 chilometri.

TABELLA 22

## IMPIANTI DI SICUREZZA

	30 giugno 1939	30 giugno 1951	30 giugno 1958	30 giugno 1959	30 giugno 1960	Indice 30 giugno 1960 in base 30 giugno 1951 = 100
<i>Blocco:</i>						
automatico Km. . . . .	399	275	534	555	582	211,64
elettrico manuale Km. . . . .	3.082	3.554	4.867	5.052	5.222	146,93
a settori Km. . . . .	155	151	143	143	143	94,70
<i>Apparati centrali:</i>						
elettrici . . . . .	229	426	619	662	687	161,27
leve n. . . . .	8.918	14.335	21.161	22.616	23.791	165,96
idrodinamici ed elettro- dinamici . . . . .	431	283	270	261	256	90,46
leve n. . . . .	14.050	8.596	8.057	7.818	7.578	88,16
altri tipi n. . . . .	942	58	—	—	—	—
leve n. . . . .	5.761	1.585	—	—	—	—
segnali semaforici n. . . . .	8.615	9.999	9.020	8.569	8.143	81,44
luminosi n. . . . .	—	6.279	9.150	10.072	10.998	175,15

Nel settore degli apparati centrali elettrici per la manovra di scambi e segnali, anche se molto ancora c'è da fare, gli incrementi sono stati apprezzabili: dai 426 apparati con 14 mila leve del 1951, abbiamo ora 687 apparati con 23.800 leve.

L'impiego di moderni apparati centrali, oltre a costituire una necessità per le stazioni impegnate da traffico molto intenso, offre

molteplici vantaggi di carattere tecnico-economico; l'esistenza degli apparati centrali, infatti, con i dispositivi che li completano, costituisce una garanzia di regolarità e di sicurezza e determina sensibili risparmi di personale tali da giustificare economicamente la spesa.

È auspicabile quindi che l'Azienda possa reperire i mezzi finanziari per proseguire la

opera di ammodernamento intrapresa in questo così importante settore dell'esercizio.

*Armamento dei binari*

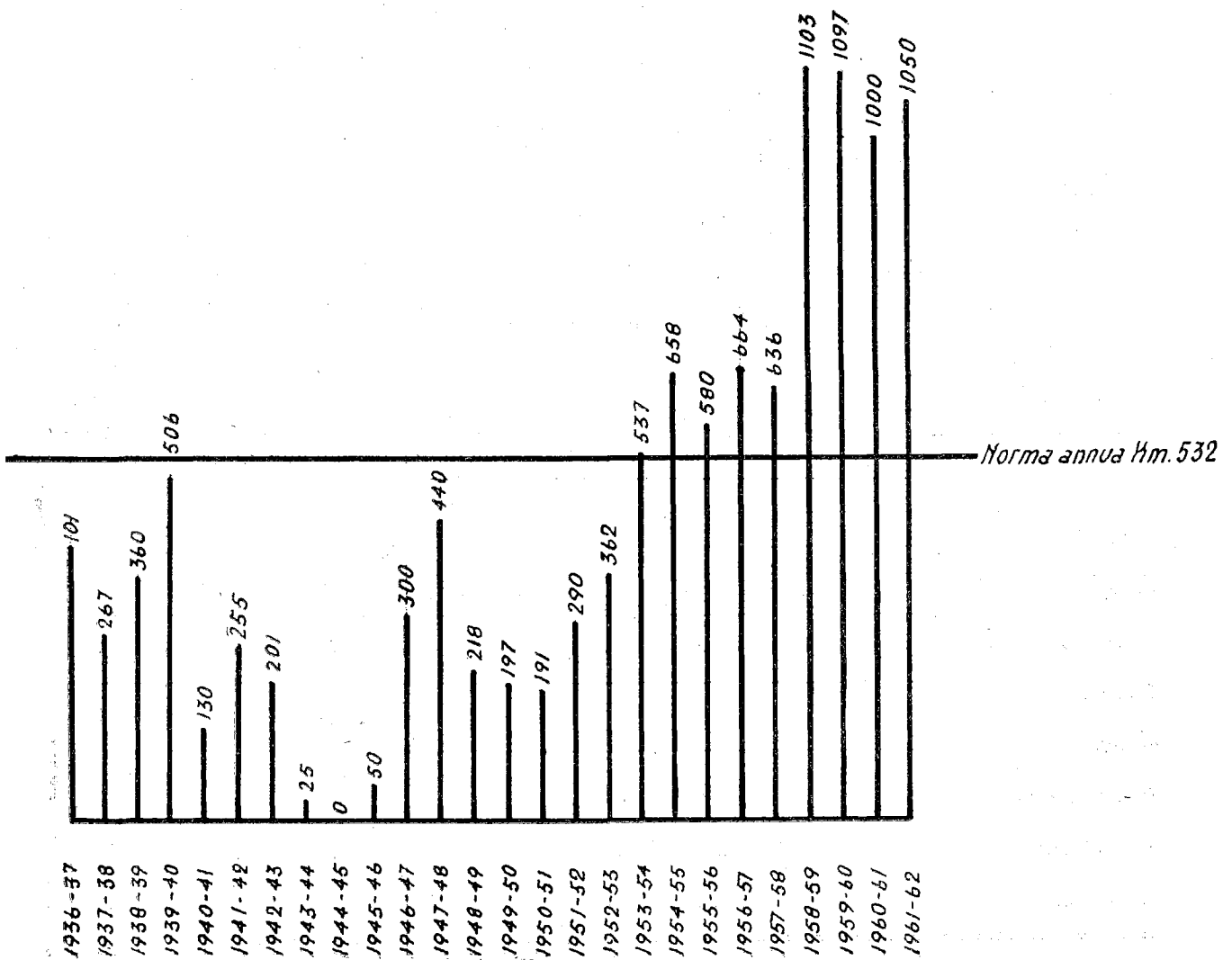
Nel settore dell'armamento delle linee, che costituisce uno degli elementi vitali dell'infrastruttura ferroviaria, e il cui valore patrimoniale supera i 550 miliardi, dopo la stasi quasi completa del periodo bellico e immediatamente postbellico, i rinnovamenti del binario si sono potuti riprendere nel 1947-48

con un ritmo molto inferiore alla norma anteguerra di 530 chilometri l'anno, che solo nel 1953-54 si è potuta di nuovo raggiungere. Ma si deve attendere l'esercizio 1958-59 e i finanziamenti del Piano quinquennale per potere vedere iniziato il recupero del notevole arretrato determinatosi, realizzando rinnovamenti per più di 1.000 chilometri per esercizio. Il grafico annesso mette in evidenza con sufficiente chiarezza l'entità dell'arretrato costituitosi nel rinnovamento dei binari e l'inizio dell'attività di ricupero cui ho fatto cenno.

GRAFICO III

RINNOVAMENTI BINARI ESEGUITI O FINANZIATI

(Km.)



## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Al termine dei lavori finanziati il 75 per cento delle linee della rete fondamentale sarà armato con rotaie pesanti e pienamente rispondenti alle esigenze. Per il rinnovamento del residuo 25 per cento che assume carattere di urgenza si dovranno determinare i finanziamenti necessari.

*Stazioni*

Nel settore delle stazioni un notevole complesso di opere è stato attuato in occasione delle elettrificazioni delle linee, per adeguare i relativi impianti alle caratteristiche di maggiore prestazione offerta da mezzi di trazione elettrica.

Importanti lavori sono stati, inoltre eseguiti e sono in corso nelle stazioni di Napoli Centrale e Milano Porta Nuova per adeguarle

alle nuove maggiori esigenze, quest'ultima, nel quadro delle istanze cittadine, è stata anche spostata in posizione urbanisticamente più idonea.

Malgrado il notevole sforzo finanziario sostenuto, non tutti gli impianti di stazione sono in atto adeguati all'intervenuto aumento dei traffici, talchè ancora numerose stazioni si trovano a dovere fronteggiare con difficoltà le esigenze del traffico. È, d'altra parte, da considerare che le stazioni sia viaggiatori che merci, specie quelle al servizio di località principali, stante la complessità delle operazioni che svolgono, risentono in maniera ancora più tangibile delle stesse linee del peso dell'aumento del traffico.

Le cifre delle tabelle 23 e 24 relative ad alcune principali stazioni sono abbastanza indicative dello sviluppo della situazione perchè occorra aggiungere parole di commento.

TABELLA 23

## IMPEGNO DI ALCUNE PRINCIPALI STAZIONI

## Stazioni viaggiatori

	Quantit. viagg. arrivati e partiti 1959-60 (milioni)	Treni in complesso		Indice 1960 base 1950 = 100	Veicoli manovrati		Indice 1960 base 1950 = 100
		1950	1960		1950	1960	
Torino P.N. . . . .	7,6	230	320	139	781	1.032	132
Milano C.le . . . . .	27,4	479	493	103	1.472	2.115	144
Venezia Mestre . . . . .	4,8	353	591	168	1.598	2.065	129
Genova P.P. . . . .	10,1	272	396	145	471	497	105
Bologna C.le . . . . .	4,1	252	467	185	671	863	135
Firenze S.M.N. . . . .	4,4	249	367	147	387	598	154
Roma Termini . . . . .	24,-	364	481	132	1.048	1.273	121
Napoli C.le . . . . .	5,5	162	248	153	614	768	125

TABELLA 24

## STAZIONI DI SMISTAMENTO

	Carri manovrati		Indice 1960 base 1950 = 100
	1950	1960	
Milano Smistamento . . . . .	2.450	3.230	132
Bologna S. Donato . . . . .	1.460	2.040	140
Roma Smistamento . . . . .	1.380	1.860	135
Venezia Mestre . . . . .	1.600	2.065	129
Torino Smistamento . . . . .	1.240	1.940	156
Messina . . . . .	1.460	1.800	123
Villa S. Giovanni . . . . .	1.020	1.630	160

*Passaggi a livello*

La situazione di esercizio degli attraversamenti ferroviario-stradali, che costituisce da molti anni una fonte di gravi preoccupazioni per le Amministrazioni ferroviarie, si è aggravata in quest'ultimo dopoguerra e va peggiorando per effetto dello sviluppo della motorizzazione stradale, al punto da assumere gli aspetti di una vera e propria crisi.

Sulle strade non solamente si è accresciuto il numero dei veicoli, ma ne è fortemente aumentata la velocità, l'ingombro ed il peso, in particolare per gli autotrasporti merci, elementi questi che, nell'accidentale interferenza con il traffico ferroviario in corrispondenza dei passaggi a livello, possono determinare gravi situazioni di pericolo per gli stessi mezzi ferroviari, specie se di tipo leggero, con possibili risultati disastrosi.

Un confronto fra le conseguenze degli inconvenienti tipici dell'esercizio puramente ferroviario (scontri, investimenti, urti e svii di treni) e quelle degli inconvenienti ai passaggi a livello (urti di treni contro ostacoli agli attraversamenti a raso) nel corso degli ultimi cinque anni, sull'intera rete

delle Ferrovie dello Stato, porta a queste preoccupanti conclusioni:

a) 1/6 dei morti ed 1/2 dei feriti sono dovuti al complesso di tutti gli inconvenienti tipici;

b) 5/6 dei morti ed 1/2 dei feriti sono causati dai soli inconvenienti ai passaggi a livello.

Indiscussa quindi la gravità del problema, che interessa congiuntamente le ferrovie e le aziende addette alle strade, che ha assunto importanza marcata in tutti i Paesi nei quali la motorizzazione ha avuto maggiore sviluppo e di cui aspetti principali vengono da tempo dibattuti presso la Commissione Economica Europea e presso gli Organismi internazionali più qualificati (U.I.C. e A.I.C.C.F.).

Sulla rete delle Ferrovie dello Stato esistono 16.400 passaggi a livello di cui 4.000 circa custoditi sul posto, più di 6.000 manovrati a distanza, 5.000 circa in consegna agli utenti, in quanto privati, e 1.400 circa aperti ed incustoditi.

Detti 16.400 attraversamenti a raso interessano per oltre 5.900 unità la rete ferroviaria fondamentale, per 4.600 unità quella com-

plementare e per 5.900 unità circa quella secondaria.

Per quanto concerne i tipi di strade ordinarie interessate, circa 500 riguardano le statali circa 900 le provinciali, 9.600 le comunali e 5.400 vie private.

Tenuto conto che la rete delle Ferrovie dello Stato ha uno sviluppo complessivo di 16.000 km. esiste in media un passaggio a livello per ogni chilometro di linea.

Tale densità, di per sè stessa elevata, assume valori ancora maggiori su molti tratti (ad esempio fra Napoli e Salerno, si incontra in media un passaggio a livello per ogni 400 metri) ed è, comunque, preoccupante perchè spesso interessa linee ferroviarie di fondamentale importanza che andrebbero esercitate con criteri non diversi da quelli seguiti nella costruzione delle grandi autostrade; basati, cioè, sulla eliminazione totale di qualsiasi interferenza a raso con altre correnti di traffico.

Le cifre indicate sono da sole sufficienti a delineare la vastità e complessità del problema dei passaggi a livello in rapporto ai provvedimenti che è necessario ed urgente adottare per migliorare la situazione attuale.

Tali provvedimenti si possono suddividere, in relazione allo scopo che si propongono, in due categorie:

la prima comprende quelli atti ad apportare migliorie nei sistemi di protezione ed un conseguente aumento di sicurezza per le due circolazioni (sostituzione di barriere di vecchio tipo con altre più moderne, collegamento dei dispositivi di manovra delle barriere con i segnali ferroviari, realizzazione di zone di ricovero, impianto di semibarriere automatiche, eccetera).

La seconda comprende quelli che consentono una soluzione radicale del problema, potendosi con essi raggiungere la definitiva, totale soppressione degli attraversamenti a raso (costruzione di opere sostitutive costituite da cavalcavia, sottovia o semplici deviazioni stradali su altri attraversamenti).

È evidente che, tenuto presente il continuo, sensibile aumento delle due circolazioni (specie di quella stradale), il passaggio a livello costituisce una soggezione destinata ad assumere, con il passare del tempo aspetti

sempre più gravi. È altrettanto evidente che, pur non potendosi disconoscere l'utilità dei provvedimenti migliorativi che non si trascura di adottare dove e per quanto possibile, nei limiti delle possibilità finanziarie (e qui, a tale proposito, è opportuno porre l'accento sul fatto che nonostante l'evolversi in senso crescente dei due traffici, gli incidenti sui passaggi a livello si mantengono ad un livello pressochè costante e non seguono l'incremento che si verifica nel complesso degli incidenti connessi con la circolazione stradale), la soluzione migliore è costituita dalla soppressione degli attraversamenti a raso mediante idonee opere sostitutive.

Sotto tale profilo però poco si è potuto fare finora.

Per quanto riguarda la viabilità statale (che interessa circa 500 passaggi a livello, suscettibile di aumento in relazione all'assorbimento in corso di parte della viabilità provinciale nella rete statale), esiste un programma di soppressioni di circa 300 attraversamenti da attuarsi dall'A.N.A.S. in 10 esercizi finanziari, dal 1960-61 al 1969-70, con i fondi stanziati dalla legge 904 del 1959 relativa all'ammodernamento ed al miglioramento delle strade statali.

Per quel che concerne invece la viabilità provinciale e comunale (che interessa oltre 10.000 passaggi a livello), il problema non è stato affrontato se non con singole, sporadiche iniziative, dell'Azienda delle ferrovie dello Stato o degli Enti locali, che naturalmente sono ben lungi dal risolverlo. Ciò è dovuto essenzialmente, come è facile capire, alla indisponibilità dei rilevanti mezzi finanziari che occorrerebbero per risolvere programmaticamente ed organicamente il problema in tale settore della viabilità.

In misura di minore importanza, ma non per questo trascurabile, si presenta anche la questione dei passaggi a livello privati in consegna agli utenti. Il forte numero degli stessi (circa 5.000) e le trasformazioni sempre più frequenti ed estese dei fondi, per le quali le strade vengono spesso ad assumere caratteristiche di traffico diverse da quelle originarie, impongono ormai l'adozione, anche nei loro confronti, di provvedimenti organici di soppressione.

In definitiva si può concludere che i passaggi a livello, costituiscono un problema che non è di natura esclusivamente ferroviaria, ma anche di viabilità ordinaria, tenuto conto che le condizioni degli attraversamenti a raso diventano sempre più critiche proprio e principalmente per la pressione del traffico stradale in continuo aumento; e che, pertanto, la risoluzione di tale problema di enorme rilevanza economica (la completa abolizione comporterebbe impegni dell'ordine di 600 miliardi) non può poggiare solamente sull'Azienda delle ferrovie dello Stato ma deve essere trovata nell'intervento dello Stato a mezzo di idonei strumenti legislativi. Essi devono prevedere, oltre a stanziamenti su scala nazionale adeguati alle rilevanti spese all'uopo occorrenti, ed alla conseguente creazione di un fondo al quale attingere per la realizzazione, per fasi, di un determinato programma (con priorità per le situazioni più critiche), anche la possibilità di imporre, nell'interesse pubblico generale, soluzioni stradali sostitutive, anche se eventualmente possano determinare maggiori percorsi, soluzioni queste che vengono generalmente osteggiate dagli interessati, ma senza le quali risulterebbe problematica l'attuazione di qualsiasi provvedimento risolutivo.

#### *Considerazioni*

La situazione ancora insoddisfacente in alcuni settori delle attrezzature ferroviarie non deve però far dimenticare quanto finora è stato fatto, nei limiti delle disponibilità finanziarie. Basti ricordare, senza andare molto lontano nel tempo, quanto è stato realizzato nell'ultimo quinquennio nel settore delle nuove elettrificazioni, della trasformazione dal vetusto sistema a corrente trifase 3.700 Volt - 16,7 Hz in quello moderno a 3.000 Volt corrente continua, delle dieselizzazioni, eccetera, provvedimenti che se hanno contribuito ad eliminare parte delle deficienze della Rete non sono stati sufficienti a far conseguire quel vero e proprio potenziamento strutturale che renda la Rete stessa idonea ad assolvere alle esigenze di un moderno sistema di trasporti.

Non va dimenticato che gli impianti della rete fondamentale italiana sono oggi unitariamente utilizzati ad un alto livello di intensità.

È da tenere presente, al riguardo, che (fra le Reti ferroviarie dei 6 Paesi della Comunità Economica Europea più Svizzera ed Austria, confinanti con l'Italia), mentre per estesa di linee elettrificate, l'Italia con il suo 50 per cento rispetto allo sviluppo complessivo della rete si trova al 2° posto con l'Olanda (50 per cento), dopo la Svizzera (100 per cento), seguita con notevole scarto dal Lussemburgo (25 per cento), Belgio (18 per cento), Francia (16 per cento) e Germania (11 per cento); graduando, invece, le diverse reti secondo l'ordine decrescente della percentuale di doppi binari rispetto al totale esercitato (Belgio 55 per cento, Lussemburgo 50 per cento, Olanda 47 per cento, Francia 43 per cento, Germania 42 per cento) l'Italia, con il suo 28 per cento passa all'ultimo posto.

A tutt'oggi la mancanza di adeguate assegnazioni di fondi per investimenti patrimoniali e l'impossibilità pratica di conseguire altrimenti un aumento dei proventi del traffico, ha impedito non solo di portare a compimento l'indispensabile « riclassamento » generale della Rete ma anche di affrontare, con la dovuta lungimiranza, il problema dell'ammodernamento dei vecchi tracciati, del raddoppio delle arterie vitali per l'economia del Paese, che sono ancora a semplice binario, del potenziamento degli impianti ormai al limite delle rispettive possibilità d'esercizio.

Tale situazione di base impone grossi problemi alla Azienda delle ferrovie dello Stato in quanto tutti i provvedimenti già realizzati e quant'altro si sta eseguendo, non sono affatto sufficienti ad assicurare alla Rete un aumento di efficienza pari al ritmo con cui crescono le esigenze dei traffici, specie se si tiene conto, oltre che delle necessità interne, anche dell'urgenza di risalire il forte divario esistente, in rapporto alle esigenze, fra la potenzialità ferroviaria di cui già oggi dispone l'Italia in raffronto agli altri Paesi della Comunità Europea.

#### 4.2. — IL PARCO

##### *Mezzi di trazione*

L'evoluzione della consistenza del parco dei mezzi di trazione nel corso degli ultimi anni si può rilevare dai dati riportati nella tabella 25.

TABELLA 25

## MEZZI DI TRAZIONE A DISPOSIZIONE DELL'ESERCIZIO

	Al 30-6 1939	Al 30-6 1951	Al 30-6 1958	Al 30-6 1959	Al 30-6 1960	Indice 1960 base 1951 = 100
Locomotive a vapore . . . . .	3.056	3.265	1.772	1.527	1.524	46,68
Locomotive Diesel da treni . . . . .	—	59	80	21	23	} 240,68
Locomotive Diesel da manovra . . . . .	—	—	—	90	119	
Locomotive elettriche a.c.c. . . . .	594	906	1.073	1.111	1.196	132,01
Locomotive elettriche a.c.a. . . . .	603	523	508	506	529	101,15
Elettrotreni . . . . .	13	16	18	19	19	118,75
Elettromotrici . . . . .	138	237	306	329	348	146,83
Autotreni . . . . .	—	5	5	5	5	100 —
Automotrici e autofurgoni . . . . .	636	686	897	938	988	144,02
Coppie automotrici TEE . . . . .	—	—	9	9	9	—
Automotrici da manovra . . . . .	—	219	216	241	240	109,59
Automotori di piccola potenza (fino a 149 CV)	—	—	216	216	—	—
Carrello automotori di media potenza (da 150 a 250 CV) . . . . .	—	—	40	41	—	—
Locomotive Diesel . . . . .	—	—	80	95	—	—

Alla riduzione del numero delle locomotive a vapore, più che dimezzato nel corso dell'ultimo decennio, ha fatto riscontro, per effetto delle elettrificazioni e della estensione del sistema diesel, un aumento nella dotazione dei mezzi elettrici e dei mezzi diesel, ciò che costituisce un indice positivo dell'odierna maggiore efficienza e potenzialità del parco dei mezzi di trazione rispetto al passato.

*Materiale rimorchiato*

Nel settore del materiale rimorchiato la attuale disponibilità è di circa 8.000 carrozze (con un incremento di circa il 12 per cento rispetto al 1951) e di 125 mila carri F.S. (cui devono aggiungersi 8.760 carri privati). Nella tabella 26 sono indicate alcune cifre di dettaglio relative a tale settore.



TABELLA 26

## VEICOLI A DISPOSIZIONE DELL'ESERCIZIO

	Al 30 giugno 1939	Al 30 giugno 1951	Al 30 giugno 1958	Al 30 giugno 1959	Al 30 giugno 1960	Indice 1960 base 1951 = 100
Carrozze . . . . .	7.243	7.088	7.880	8.000	7.921	111,75
Rimorchi per automotrici . . . . .	—	—	—	116	123	—
Rimorchi per elettromotrici . . . . .	—	—	—	151	174	—
Bagagliai e postali . . . . .	4.473	3.066	3.037	3.000	3.002	97,91
Bagagliai-rimorchio per automotrici . . . . .	—	—	—	20	35	—
Carri F.S. . . . .	135.487	126.883	119.540	122.140	124.724	98,29
Carri riscaldatori . . . . .	331	364	345	341	337	92,58

Il numero dei posti disponibili, in base alla consistenza attuale del materiale viaggiatori, è il seguente:

	Quantità	Posti
Carrozze . . . . .	7.920	559.000
Rimorchi AT e ET . . . . .	400	22.000
Automotrici e autotreni . . . . .	985	65.000
Elettromotori ed elettrotreni . . . . .	370	30.000
		<u>676.000</u>

Tale disponibilità di posti non si presenta in effetti rispondente alle mutate ed accresciute esigenze del traffico viaggiatori, specie dei periodi di punta.

*Necessità di nuovi mezzi*

Una integrazione di materiale si renderà quindi necessaria per pervenire ad un miglioramento della situazione e portare la disponibilità ad almeno 710.000 posti; ciò indipendentemente dalle necessità di sostituzioni di

materiale antiquato e dalle maggiori occorrenze qualitative e quantitative per le esigenze dello sviluppo del traffico.

Uno studio recente dell'Azienda delle ferrovie dello Stato farebbe ammontare a circa 835.000 posti l'occorrenza di materiale viaggiatori che si dovrà conseguire nel prossimo avvenire se si vorrà rispondere adeguatamente alle richieste del pubblico viaggiante.

Anche nel settore del parco merci la situazione va migliorata sia qualitativamente che quantitativamente.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Dal punto di vista qualitativo basta tenere presente che oltre 36 mila carri hanno un'età superiore a 40 anni (e altri 25 mila raggiungeranno i 40 anni entro il prossimo decennio) e quindi presentano caratteristiche tecniche tali da non soddisfare alle moderne esigenze, non solo dell'esercizio ferroviario ma anche dell'utente.

Tali carri, il cui mantenimento in servizio sarebbe tecnicamente sconsigliabile e anche antieconomico, andranno sostituiti con carri « Standard », di tipo unificato sul piano europeo, i quali, avendo una capacità di contenimento del 40 per cento maggiore rispetto ai nostri vecchi carri, consentiranno, con un minore numero di unità, di svolgere un servizio più economico e redditizio.

Si dovrà, inoltre, provvedere al potenziamento qualitativo e quantitativo del parco per adeguarlo alle maggiori necessità derivanti dallo sviluppo del traffico. Studi recenti dell'Azienda fanno prevedere, per tale scopo, una maggiore occorrenza di circa 14.000 carri di caratteristiche moderne per capacità e portata.

Naturalmente nella costruzione di nuovi carri dovrà essere tenuta presente la convenienza di adottare materiali a carrelli per il loro migliore comportamento in marcia in

qualsiasi condizione di carico, le economie di trasporto, e le più favorevoli condizioni che tale tipo di rodaggio presenterebbe anche in vista dell'adozione dell'aggancio automatico (problema quest'ultimo di portata europea tuttora in esame presso gli organismi internazionali interessati che dovrà essere avviato a soluzione di cui non si può ignorare l'esistenza).

*Realizzazioni del passato e necessità avvenire*

Dopo questa rapida puntualizzazione della situazione del materiale ferroviario che ho cercato di rendere il più possibile obiettiva per presentare le condizioni del parco nella sua realtà attuale, ho il dovere di esporre anche quello che è stato fatto finora per migliorare la situazione.

Quanto dirò, basato su una concreta esposizione di cifre, sarà sufficiente per escludere il giudizio di immobilismo dell'Amministrazione ferroviaria che qualche volta ricorre in ambienti poco informati.

Dalla ripresa post-bellica ad oggi (per essere esatti dal 1945 al 30 aprile 1961) è stato immesso in servizio il materiale nuovo indicato nella tabella 27.

TABELLA 27

## MATERIALE ROTABILE ORDINATO E CONSEGNATO

Rotabili	Materiale consegnato			Materiale ordinato non consegnato al 30-4-1961
	dal 1945 al 1950	dal 1951 al 1961	In complesso	
Locomotive elettriche . . . . .	150	327	477	155
Locomotive diesel . . . . .	—	92	92	177
Elettrotreni . . . . .	—	7	7	—
Automotrici elettriche . . . . .	42	89	131	19
relativi rimorchi . . . . .	31	145	176	23
Automotrici termiche . . . . .	75	350	425	10
relativi rimorchi . . . . .	7	143	150	—
Carrozze . . . . .	1.341	920	2.261	319
Bagagliai e postali . . . . .	180	155	335	—
Carri di vario tipo . . . . .	24.361	9.653	34.014	1.647
di cui: refrigeranti . . . . .	2.000	1.026	3.026	294

Dopo le immissioni di materiale del periodo della ricostruzione, veramente notevole specie nel settore del materiale rimorchiato (24.360 carri e 1.340 carrozze costruite dal 1945 al 1950), la mancanza di disponibilità finanziaria determinò una flessione nel settore delle nuove costruzioni di materiale, protrattasi all'incirca fino al 1956.

Da tale epoca un nuovo impulso si ebbe, in relazione alle maggiori disponibilità di mezzi finanziari che furono dedicati in prevalenza al settore dei mezzi di trazione elettrici e diesel, nel quadro dei programmi di elettrificazioni e dieselizzazioni.

Non può obiettivamente parlarsi, quindi, di immobilismo nel settore delle nuove costruzioni di materiale ferroviario; pur dovendo riconoscersi che, stante il basso livello strutturale in cui si trovò il parco ferroviario alla fine della guerra, quanto finora realizzato non è stato sufficiente a portare il parco stesso a quel giusto « standard » quantitativo e qualitativo, necessario per un servizio moderno ed efficiente e corrispondente allo aumento di traffico che si è determinato.

Nuovi investimenti saranno quindi necessari se si vuole che la rete ferroviaria, stante la sua funzione strumentale, stia a passo con

il progresso economico generale del Paese e non ne costituisca invece una remora.

#### 4.3. — INVESTIMENTI PATRIMONIALI E RELATIVI ONERI FINANZIARI

##### *Investimenti patrimoniali*

Nel presentare, come ho cercato di fare in questa mia esposizione, un quadro quanto più possibile completo, anche se necessariamente schematico, della situazione dell'Azienda ferroviaria in questo inizio degli anni « sessanta », che dovrebbero vedere il riassetto strutturale e organizzativo delle ferrovie italiane, non posso tralasciare di indicare quale è stato l'impegno finanziario sostenuto dal dopoguerra ad oggi.

Le somme spese per ciascun esercizio dal 1941-45 al 1959-60 risultano, nella tabella 28, ripartite nei tre conti principali: ricostruzione, patrimoniale e Cassa del Mezzogiorno.

Le cifre indicate si riferiscono alle somme effettivamente spese in ciascuno degli esercizi. Trattasi di 877 miliardi, di cui 505 conto ricostruzione, 302 conto patrimoniale e 70 conto Cassa del Mezzogiorno, esclusi i rinnovamenti.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGI E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 28

## SPESE PER INVESTIMENTI, RICOSTRUZIONE E PATRIMONIALE 1944-45 - 1959-60

ESERCIZIO	LAVORI IN CONTO			TOTALE
	Ricostruzione	Patrimoniale	Cassa Mezzogiorno	
1944-45 . . . . .	4.085,8	—	—	4.085,8
1945-46 . . . . .	22.942,9	—	—	22.942,9
1946-47 . . . . .	53.300,7	2.208,4	—	55.509,1
1947-48 . . . . .	92.788,3	11.049,7	—	103.838 —
1948-49 . . . . .	117.439,1	17.701,8	—	135.140,9
1949-50 . . . . .	74.171 —	10.596 —	—	84.767 —
1950-51 . . . . .	34.600,4	7.174,2	—	41.774,6
1951-52 . . . . .	20.452,2	15.991,1	—	36.443,3
1952-53 . . . . .	23.945,9	9.529,6	142,3	33.617,8
1953-54 . . . . .	22.925,1	16.290,2	3.915,4	43.130,7
1954-55 . . . . .	17.425,6	23.662 —	14.956,9	56.044,5
1955-56 . . . . .	10.652,9	28.805 —	15.322,9	54.780,8
1956-57 . . . . .	4.694,2	25.956 —	10.914,2	41.567,4
1957-58 . . . . .	2.613 —	23.995 —	7.896,8	34.504,8
1958-59 . . . . .	1.439 —	50.733 —	7.631,6	59.803,6
1959-60 . . . . .	1.861,4	58.176 —	9.118,8	69.156,2
TOTALE . . . . .	505.337,5	301.868 —	69.898,9	877.107,4

N.B. - Sono esclusi i rinnovamenti del materiale rotabile.

GRAFICO IV

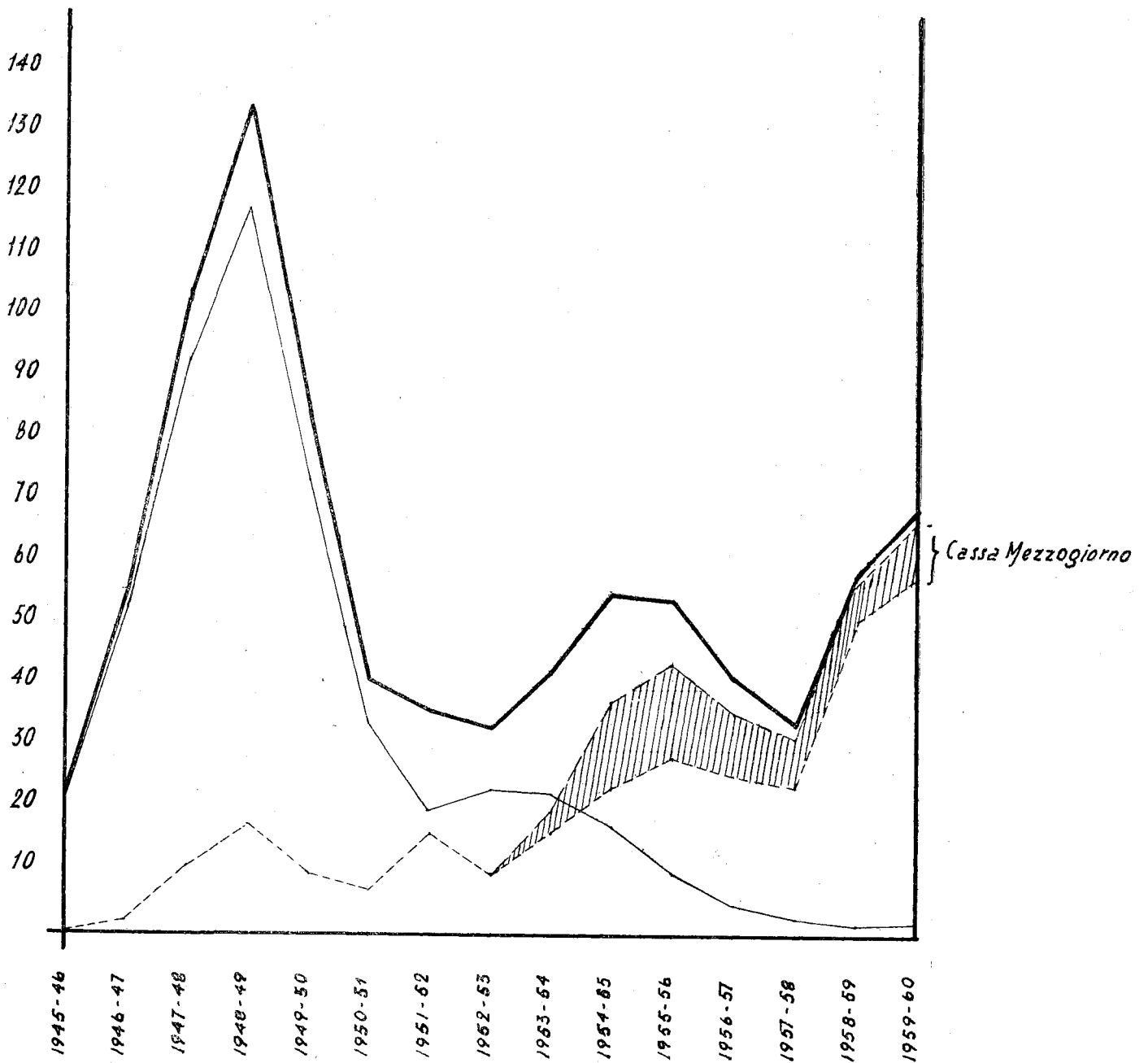
SPESE PER INVESTIMENTI PATRIMONIALI E RICOSTRUZIONE

(in lire correnti)

— Investimenti conto ricostruzione

- - - Investimenti conto patrimoniale

— Investimenti totali



## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

È da tenere presente, però, che una notevole aliquota dei finanziamenti di cui ha potuto disporre l'Azienda, esaurita la fase della ricostruzione, è stata reperita attraverso dei prestiti dal mercato finanziario italiano ed estero come si può rilevare dalla tabella 29 in cui sono stati indicati i finanziamenti di cui

l'Azienda ha potuto usufruire dal 1944-45 al 1959-60 separandoli nelle due categorie di finanziamenti: gratuiti (assegnazioni del Tesoro) e a carico del bilancio delle Ferrovie dello Stato (prestiti del mercato che l'Azienda deve ammortizzare).

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 29

FINANZIAMENTI PER INVESTIMENTI PATRIMONIALI E RICOSTRUZIONE  
REALIZZATI DAL 1944-45 AL 1960-61

ESERCIZIO	FINANZIAMENTI		
	Gratuiti	A carico del Bilancio F.S.	TOTALE (1)
1944-45 . . . . .	4.127,5	185 -	4.292,5
1945-46 . . . . .	42.044,5	4.278 -	46.322,5
1946-47 . . . . .	89.010,5	14.869,3	103.879,8
1947-48 . . . . .	102.069,8	20.851,4	122.921,2
1948-49 . . . . .	101.924 -	12.355,8	114.279,8
1949-50 . . . . .	58.944,7	3.254,1	62.198,8
1950-51 . . . . .	53.861 -	26.005,9	79.867,9
1951-52 . . . . .	6.778,7	2.008,8	8.787,5
1952-53 . . . . .	91.876,9 (2)	27.954,7	119.831,6 (2)
1953-54 . . . . .	18.779,3	21.939,6	40.718,9
1954-55 . . . . .	19.166,7	27.579,9	46.746,6
1955-56 . . . . .	13.883	35.012,1	48.895,1
1956-57 . . . . .	5.316	35.874	41.190
1957-58 . . . . .	21.161,5 (3)	-	21.161,5 (3)
1958-59 . . . . .	4.866,3	33.400	38.266,3
1959-60 . . . . .	29.159,1	32.700 -	61.859,1
Spese iscritte in bilancio . . . .	662.969,5	298.249,6	961.219,1
Somme autorizzate . . . . .	7.850 -	222.200 -	230.050 -
TOTALE . . . . .	670.819,5	520.449,6	1.191.269,1

(1) Sono compresi gli investimenti per la Centrale di Monastero e sono esclusi i rinnovamenti.

(2) Di cui 75.000 milioni conto Cassa del Mezzogiorno.

(3) Di cui 15.000 milioni conto Cassa del Mezzogiorno.

Fanno parte dei finanziamenti gratuiti per esempio i fondi messi a disposizione dalla Cassa del Mezzogiorno, i fondi speciali per le sistemazioni ferroviarie di Milano, Napoli e Trieste, il fondo speciale di 24 miliardi (Prestito nazionale); sono invece a titolo oneroso per l'Azienda, oltre ai finanziamenti ottenuti in passato dal C.C.O.P. i finanziamenti del Prestito svizzero (28,6 miliardi) e quelli del Piano quinquennale (1<sup>a</sup> fase 125 miliardi, 2<sup>a</sup> fase 150 miliardi).

Sul problema dei relativi oneri finanziari che gravano sul bilancio ordinario dell'Azienda, espongo le seguenti considerazioni di fondo.

#### *Oneri finanziari per l'ammortamento degli investimenti patrimoniali*

Il problema degli oneri finanziari per investimenti patrimoniali è stato trattato a suo tempo dalla Commissione Berruti e devo ritenere anche di recente dalla Commissione Longo che hanno esaminato i diversi aspetti del problema ferroviario che possono a mio avviso riassumersi nei seguenti termini.

L'Azienda ferroviaria deve effettivamente sostenere a carico del proprio bilancio di gestione tutti gli oneri per il così detto ammortamento tecnico e per il rinnovamento di detti beni, ma non deve sostenere a suo carico anche gli oneri relativi ai nuovi investimenti patrimoniali necessari per incrementare o potenziare il patrimonio ferroviario.

Secondo la legge istitutiva l'Azienda è soltanto consegnataria del patrimonio ferroviario avuto in dotazione od acquistato nel corso della sua gestione.

Come tale, è tenuta a sopportare l'onere delle manutenzioni e dei rinnovamenti per la sua conservazione in normale efficienza.

Sul bilancio aziendale gravano, inoltre, anche gli oneri finanziari per l'ammortamento delle spese sostenute per i nuovi investimenti patrimoniali, oneri che attualmente sono rilevanti e tendono all'aumento per effetto degli ammodernamenti e dei potenziamenti della rete, realizzati o da realizzare.

Questa duplicazione di oneri (non giustificabile economicamente, e che poté essere consentita nel lontano passato, quando la posizione di assoluto monopolio delle ferrovie e

le prospettive di sviluppo, nel particolare regime delle concessioni, la fecero ritenere ammissibile), incide sul bilancio dell'esercizio alternandone le risultanze finanziarie e nascondendo le reali risultanze economiche della gestione.

D'altra parte, è da considerare che il patrimonio ferroviario, al pari di quello stradale, si è andato costituendo come complesso di beni strumentali da porre al servizio della collettività, per fini che in gran parte trascendono la sfera degli interessi meramente economici, dato il prevalente carattere di servizio pubblico delle ferrovie; così che i criteri che hanno, in modo preminente, presieduto alla scelta degli investimenti, sono stati sovente ispirati più ad esigenze di carattere economico generale o di carattere sociale che non a criteri di redditività aziendale. Ciò compromette la possibilità di poter ricavare dall'uso di questi beni, oltre ai costi inerenti al mantenimento e al rinnovamento delle opere, anche l'onere per gli ammortamenti dei capitali investiti.

È pertanto necessario che anche questo essenziale problema venga risolto ponendo a carico del bilancio dello Stato gli oneri finanziari relativi ai prestiti contratti e da contrarre per investimenti patrimoniali.

Dovrebbe questo essere uno dei provvedimenti da adottare per il risanamento della Azienda. In caso diverso, non sarà possibile avere un bilancio di gestione che rispecchi effettivamente i risultati economici.

## 5. — PROBLEMI ECONOMICI

### 5.1. — IL PROBLEMA TARIFFARIO

Nelle due tabelle riassuntive 8 e 10 dei dati statistici caratteristici del traffico viaggiatori e merci ho indicato anche i dati relativi al prodotto medio per viaggiatore-chilometro e per tonnellata-chilometro.

Per consentire un raffronto con i corrispondenti dati medi del 1938-39, possiamo servirci dei consueti metodi di valutazione, calcolando il prodotto medio a viaggiatore-chilometro di tale esercizio in base al coefficiente di variazione del costo della vita, e il prodotto medio



a tonnellata-chilometro in base al coefficiente di variazione dei prezzi all'ingrosso nel mercato interno.

Secondo tale valutazione il prodotto medio 1938-39 risulterebbe, in lire attuali, di lire 9,20 a viaggiatore-chilometro e di lire 10,90 a tonnellata-chilometro.

Il raffronto di tali dati con quelli del 1959-1960, in cui si è avuto un prodotto medio di lire 5,10 a viaggiatore-chilometro e di lire 8,81 a tonnellata-chilometro indica che, in tale anno, il traffico viaggiatori e merci, per effetto della inadeguata rivalutazione delle tariffe rispetto all'anteguerra, ha reso assai meno di quanto rendeva nel 1938-39, mentre le spese di gestione sono aumentate con ben diverso ritmo; ciò che ha costituito uno dei fattori determinanti del persistente squilibrio tra costi e ricavi, e quindi del *deficit* del bilancio.

Con gli aumenti che andranno in vigore il 1° luglio 1961 la situazione tariffaria delle Ferrovie dello Stato verrà indubbiamente a

migliorare pur restando ad un livello, comparativamente agli altri Paesi, che può considerarsi ancora il più basso d'Europa.

In merito a tali comparazioni è stato sollevato il dubbio sulla possibilità di raffrontare tra loro le tariffe dei vari Paesi, tenuto conto del diverso reddito medio delle diverse aree economiche. A tale obiezione si può rispondere che, nel caso particolare, non si tratta di mettere in evidenza l'adeguatezza delle tariffe ferroviarie rispetto a detti redditi medi, ma di confrontare diversi livelli tariffari sul presupposto di una certa uniformità dei servizi e del complesso degli sforzi che in tutti i Paesi si sostengono per produrre il servizio di trasporto.

Prima dell'attuale, l'ultimo provvedimento tariffario generale ha avuto luogo in Italia nel 1956. Dal 1956 ad oggi quasi tutti gli altri Paesi europei hanno invece adottato aumenti anche rilevanti, come si rileva dalla tabella 30.

TABELLA 30

## AUMENTI TARIFFARI NEI PRINCIPALI PAESI, ADOTTATI DOPO IL 1956

PAESI	Tariffe viaggiatori		Tariffe merci	
	% di aumento	Data del provvedimento	% di aumento	Data del provvedimento
AUSTRIA . . . . .	30 %	Gennaio 1961	25 %	Gennaio 1961
BELGIO . . . . .	3 %	Marzo 1959	3 %	Marzo 1959
DANIMARCA . . . . .	10 %	Settembre 1959	10 %	Luglio 1959
FINLANDIA . . . . .	28 %	Novembre 1957	—	—
FRANCIA . . . . .	16 %	Aprile 1959	21 %	{ Gennaio 1958 Gennaio 1959
			5 %	Dicembre 1960
GERMANIA . . . . .	8,70 %	Aprile 1958	—	—
	25 %	Dicembre 1960	5 %	Gennaio 1960
INGHILTERRA . . . . .	23 %	{ Marzo 1960 Dicembre 1960	10 %	Agosto 1957
JUGOSLAVIA . . . . .	15 %	Gennaio 1959	20 %	Gennaio 1960
LUSSEMBURGO . . . . .	20 %	Agosto 1957	—	—
OLANDA . . . . .	—	—	10 %	Aprile 1957
SPAGNA . . . . .	60 %	{ Gennaio 1958 Gennaio 1960	48 %	Aprile 1957
		Dicembre 1956		
SVEZIA . . . . .	17 %	{ Aprile 1958 Gennaio 1960	15 %	Febbraio 1958
SVIZZERA . . . . .	8 %	Ottobre 1959	—	—

Tale diverso sviluppo degli adeguamenti tariffari in Italia e altrove deriva dal fatto che mentre negli altri Paesi gli adeguamenti di tariffe si attuano con relativa facilità e idoneo tempismo, in relazione all'andamento dei costi, da noi da vari anni si incontrano forti resistenze per valutazioni di carattere generale e politico, resistenze che sono accentuate dal regime giuridico della competenza a decidere in materia di tariffe.

Le norme in vigore prescrivono infatti, per ogni decisione di aumento generale, il benessere dei settori economici e politici interessati (Ministeri economici, C.I.P., Regioni).

Allo stato delle cose, pertanto, all'aumento dei prezzi che è stato deciso, dovrebbe seguire una modifica nel regime giuridico della materia tariffaria, che consenta all'Azienda delle ferrovie dello Stato una maggiore tempestività d'azione nell'adeguamento delle tariffe alle mutevoli condizioni del mercato in cui essa opera, in armonia con quanto si richiede da una impresa industriale e commerciale.

Varie considerazioni vengono sovente fatte tutte le volte che si accenna ad aumenti di tariffe: l'incidenza sul costo dei prodotti e quindi il riflesso negativo sul costo della vita, il modesto reddito individuale medio italiano

in rapporto al livello tariffario, la perdita di traffico che potrebbe derivare per le Ferrovie.

Tali considerazioni che investono problemi di economia generale o di carattere sociale (alle quali potrebbero aggiungersi altre istanze in relazione alla politica di incentivi per le Regioni sottosviluppate) riguardano il quadro della politica economica generale del Paese. Una volta che, in tale quadro, viene deciso l'indirizzo da seguire, il divario che tale indirizzo determina fra le tariffe imposte e il livello economico di esse viene a costituire un onere extra-aziendale che deve essere rimborsato all'Azienda.

Non può trascurarsi, infatti, che i prezzi dei beni e servizi, per quanto debbano essere adeguati al livello di vita esistente nell'area economica in cui sono venduti, non possono essere disgiunti dai costi, sempre che si voglia garantire l'equilibrio economico della Azienda che tali beni o servizi produce. Anche l'Azienda ferroviaria, malgrado la sua struttura pubblica, non può ignorare questa legge.

Nè d'altra parte si ritiene di potere riconoscere validità all'obiezione che l'aumento delle tariffe ferroviarie, specie per quanto riguarda il settore delle merci, potrà determinare conseguenze di rilievo sull'andamento dei costi di produzione delle altre attività produttive.

E ciò, sia perchè le ferrovie oggi, a differenza di quanto avveniva in passato, assicurano solo una parte non prevalente dei trasporti merci del Paese (circa il 30 per cento), sia perchè in effetti l'incidenza delle tariffe ferroviarie sul prezzo delle merci, anche per quelle che si servono esclusivamente del mezzo su rotaia, è talmente limitata che le conseguenze di un ritocco tariffario, come è stato più volte dimostrato, appaiono in definitiva del tutto trascurabili.

Circa l'ultima obiezione sulla possibile perdita di traffico, più direttamente attinente all'attività dell'Azienda, a prescindere dal fatto che adeguamenti tariffari gradualmente e ben congegnati, data la situazione del mercato interno e internazionale dei trasporti, difficilmente potranno avere, come dimostra la passata esperienza, effetti negativi duraturi, non posso evitare di considerare che, per

qualsiasi impresa, un indiscriminato aumento di vendite, il quale, oltre a tutto, la obbligherebbe a potenziare le sue attrezzature, finirebbe con il costituire un danno irreparabile, se dette vendite avvenissero permanentemente sotto costo.

Ciò sta accadendo, malgrado gli interventi del Tesoro, per l'Azienda ferroviaria la quale è stata e ancora oggi continua ad essere, costretta a vendere a prezzi che non è essa a stabilire, servizi che sovente le vengono imposti, anche se chiaramente antieconomici, a costi (la cui decrescenza all'aumentare del traffico ha pure determinati limiti) sulle cui componenti solo in minima parte si può operare all'interno dell'Azienda.

Se le tariffe ferroviarie devono servire per trasmettere impulsi alla vita economica e sociale del Paese, appare opportuno qualificare, senza possibilità di equivoci, il carattere extra-aziendale della operazione e riconoscere all'Amministrazione ferroviaria il rimborso dei maggiori introiti che essa avrebbe potuto realizzare attraverso manovre tariffarie giudicate valide sul piano dell'economia della Azienda.

In caso contrario nessun significato economico può essere attribuito al bilancio ferroviario e l'Azienda dovrebbe essere sottratta a quella ingiustificata polemica che al riguardo si è andata facendo via via più accesa.

L'efficienza delle Ferrovie dello Stato, qualora esse vengano riguardate solo sotto il mero profilo del servizio pubblico, non dovrebbe allora essere misurata, come a suo tempo ebbe anche occasione di rilevare l'allora Ministro dei trasporti, onorevole Armando Angelini, in termini di avanzo, pareggio o disavanzo, bensì in termini di produttività e di buona amministrazione.

Per concludere sull'argomento tariffe vorrei aggiungere che le tariffe merci in vigore sulle Ferrovie dello Stato presentano ancora un notevole grado di complessità che contrasta con le esigenze dei tempi moderni.

Esse sono inoltre ancora basate in buona parte sul principio della tassazione a valore, che presuppone una situazione di monopolio, situazione da gran tempo superata.

Tale fatto determina inconvenienti non lievi, tra cui l'incentivo per il trasportatore stradale di sottrarre alla Ferrovia le merci

maggiormente tassate (cosiddetta scrematura del traffico).

Un correttivo a tale sistema, con l'adozione di criteri più aderenti alle effettive condizioni del mercato, e con una notevole semplificazione della nomenclatura merceologica, è già stato adottato con la riforma del 1952.

Per un ulteriore ammodernamento delle tariffe, nel senso di una loro semplificazione e dell'adozione di criteri di tassazione in relazione alla onerosità del trasporto, anziché al valore della merce, sono già stati svolti importanti studi, sia sul piano internazionale (Union Internationale Chemins de fer), sia dagli uffici tecnici dell'amministrazione ferroviaria, i quali hanno già approntato progetti di notevole arditezza.

L'adozione di progetti del genere, richiedendo però il sacrificio di determinate categorie economiche, porrebbe problemi di natura politica ed economica di notevole portata che occorre bene ponderare.

## 5.2. — POLITICA DEI CONTRATTI NEL TRAFFICO MERCI

La rigidità del sistema tariffario merci delle ferrovie italiane, che prevede prezzi uguali, a parità di distanza, su qualsiasi relazione di traffico, non permette alle ferrovie di difendere il proprio traffico in un sistema di competizione quale è quello che caratterizza oggi il mercato dei trasporti terrestri in Italia.

A correttivo di tale rigidità le Ferrovie dello Stato attuano una politica di concessioni tariffarie rivolta all'acquisizione ed alla difesa del traffico.

Tale politica — che viene attuata nel quadro e nei limiti previsti dalla legge n. 9 del 25 gennaio 1940 — consente alle ferrovie di intervenire attraverso opportune modifiche del prezzo, che vengono stabilite in relazione alle possibilità del mezzo concorrente ed alla buona utilizzazione dei veicoli, intesa essa sia nei riguardi dello sfruttamento della portata che della lunghezza del ciclo dei trasporti.

In quest'Aula è talvolta risuonata l'affermazione che la politica concessionale delle ferrovie nel settore del traffico merci tende a favorire i grossi complessi industriali, così detti monopolistici.

Nulla di più errato.

Le Ferrovie — è ovvio — cercano il traffico dove lo trovano. Se le grosse industrie posseggono le più grosse aliquote di traffico è chiaro che all'acquisizione di esse la concorrenza stradale volge la sua azione intensa, per assicurarsi contratti a lunga scadenza e con larghe possibilità di ottenere i carichi nei viaggi di ritorno.

Di qui la necessità per le ferrovie di offrire un trattamento tariffario talvolta più favorevole per evitare la perdita di ingenti traffici.

I grossi complessi industriali non sorgono in vista di facilitazioni tariffarie per i loro traffici, nè quelli esistenti si limitano e prosperano per la politica concessionale delle ferrovie. Aggiungo che in questi complessi sono largamente rappresentate le aziende a capitale statale.

Ma la politica delle ferrovie non si esaurisce ai traffici delle grandi aziende. Dovunque ci siano traffici remunerativi che possono essere sottratti alla concorrenza, le ferrovie intervengono nel tentativo di una favorevole acquisizione. I contratti che esse mantengono con le medie e piccole industrie sono numerosissimi.

Poiché trattasi, come ho accennato all'inizio, di una attività che consente alle ferrovie di adeguarsi alle esigenze del mercato, la politica concessionale tiene conto di vari fattori: della congiuntura economica, dell'andamento delle grandi correnti di rifornimento delle materie prime e dei prodotti, della disponibilità dei veicoli del tipo richiesto dai traffici da servire.

Questa necessità consiglia alle ferrovie di dare ai contratti validità di breve durata, frequentemente inferiore ad un anno e normalmente di durata annuale.

Tutti i contratti prevedono una clausola che consente alle ferrovie di disdettare gli accordi qualora intervengano nel mercato mutamenti tali da fare ritenere non più necessario il ritocco del prezzo ordinario.

## 5.3. — STRUTTURA DEL TRAFFICO E COORDINAMENTO.

Lo sviluppo del traffico merci per ferrovia, in questo dopoguerra, al contrario di quanto è avvenuto per il traffico viaggiatori, non ha

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

avuto in Italia una evoluzione proporzionata a quella dell'economia generale del Paese.

Posti, infatti, uguali a 100 i valori 1938, gli indici delle correlative entità significative di tale fenomeno, riportati nella tabella 31,

sono stati: 129 per il traffico merci (in tonnellata-chilometro) contro 178 del prodotto lordo nazionale; 221 per il traffico viaggiatori (in viaggiatori-chilometro) contro 179 del reddito nazionale.

TABELLA 31

PRODOTTO LORDO NAZIONALE E TRAFFICO MERCI REDDITO NAZIONALE  
E TRAFFICO VIAGGIATORI

(Indici 1938 = 100)

ANNO	Prodotto lordo	Traffico merci in Tonn. Km.	Reddito nazionale	Traffico in viagg. Km.
1938	100	100	100	100
1950 . . . . .	112	91	113	171
1951 . . . . .	119	104	121	181
1952 . . . . .	122	110	123	185
1953 . . . . .	129	109	130	192
1954 . . . . .	135	115	137	185
1955 . . . . .	144	121	146	194
1956 . . . . .	151	127	152	209
1957 . . . . .	160	126	161	214
1958 . . . . .	168	117	169	220
1959 . . . . .	178	129	179	221

Poichè il servizio viaggiatori è meno redditizio di quello merci, la combinazione produttiva F.S. dei due fondamentali settori del traffico non è economicamente favorevole. Ciò è tanto più evidente se si confronta l'indice italiano della struttura del traffico con quello degli altri Paesi europei. Tale indice (rapporto fra unità chilometriche viaggiatori e unità chilometriche complessive; in simboli

$\frac{\text{viagg.-Km.}}{\text{viagg.-Km.} + \text{tonn.-Km.}}$ ), che mette in evidenza la più o meno redditizia combinazione produttiva del traffico, assume, infatti, per le Ferrovie dello Stato valori fra i più elevati delle ferrovie europee e tende ad aumentare, allontanandosi dai valori che caratterizzano le reti ferroviarie francese e germanica, le cui linee generali le rendono comparabili con la nostra rete.

TABELLA 32

## INDICE DI STRUTTURA DEL TRAFFICO

( Rapporto  $\frac{\text{Viagg.-Km.}}{\text{Viagg.-Km.} + \text{Tonn. Km.}}$  )

ANNO	ITALIA (F.S.)	FRANCIA (SNCF)	GERMANIA (DB)
1929 . . . . .	0,35	0,38	—
1938 . . . . .	0,49	0,43	—
1950 . . . . .	0,65	0,38	0,41
1955 . . . . .	0,61	0,36	0,41
1959 . . . . .	0,65	0,41	0,47

Molteplici sono le cause del più moderato sviluppo del traffico merci su rotaia in Italia, le più dovute e fattori obiettivi esterni (come la conformazione e posizione geografica del Paese, la struttura della rete, lo stadio di sviluppo economico, le caratteristiche del sistema produttivo); ma tali fattori non sono

sufficienti a spiegare il divario con quelle ferrovie europee, che come si è detto, sono più comparabili con le Ferrovie dello Stato, e che, come risulta dalla tabella 33, hanno un traffico merci di entità di gran lunga superiore.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 33

## CONFRONTO FRA LE TONN. KM. DELLE SOTTOINDICATE FERROVIE

Anni	Settori di traffico	T o n n . - K m .							
		I t a l i a		F r a n c i a		Germania Federale		Paesi Bassi	
		milioni	%	milioni	%	milioni	%	milioni	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1954	Ferrovie (a) . . .	12.941	30,48	41.460	69,03	43.605	63,56	3.373	56,67
	Strade (b) . . .	29.511	69,52	18.600	30,97	25.000	36,44	2.579	43,33
	TOTALE . . .	42.452	100 —	60.060	100 —	68.605	100 —	5.952	100 —
1957	Ferrovie (a) . . .	14.296	29,38	53.600	71,47	51.839	64,13	3.398	51,17
	Strade (b) . . .	34.365	70,62	21.400	28,53	20.000	35,87	3.243	48,83
	TOTALE . . .	48.661	100 —	75.000	100 —	80.839	100 —	6.641	100 —
1958	Ferrovie (a) . . .	13.072	27,09	52.900	69,70	45.917	60,48	3.124	49,82
	Strade (b) . . .	35.185	72,91	23.000	30,30	30.000	39,52	3.146	50,18
	TOTALE . . .	48.257	100 —	75.900	100 —	75.917	100 —	6.270	100 —
1959	Ferrovie (a) . . .	19.328	35,18	53.400	67,34	47.831	59,92	3.210	46,60
	Strade (b) . . .	35.608	64,82	25.900	32,66	32.000	40,08	3.679	53,40
	TOTALE . . .	54.936	100 —	79.300	100 —	79.831	100 —	6.889	100 —

(a) Fonte: O.N.U. - Bulletin annuel de statistiques de transports européens 1960 - tableau 15 - I dati sono relativi alle Reti (F.S. = Italia; S.N. C.F. = Francia; D. B. = Germania Federale; N. S. = Paesi Bassi).

(b) - Fonte: O.N.U. - come sub a) tableau 19.

In effetti, il fattore fondamentale che ha influito sull'andamento del traffico merci in Italia e inciso sulla distribuzione del traffico ai diversi sistemi di trasporto, in maniera non conforme a quanto è avvenuto negli altri Paesi europei, è da ricercare nella concorrenza esercitata dall'autotrasporto merci su strada.

Uno sguardo alla precedente tabella relativa alla ripartizione del traffico merci per ferrovia e per strada secondo i dati ripresi dall'« Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe » dell'O.N.U. (edizione 1960), conferma tale assunto, e dimostra come il gioco delle forze economiche così come, in pratica, si è finora manifestato nel mercato dei trasporti non ha consentito alle Ferrovie dello Stato di ricondurre i traffici su strada alle loro dimensioni naturali, in modo da dare al settore dei trasporti quell'equilibrio che oggi manca.

Da ciò scaturisce la necessità di un maggior coordinamento nel campo dei trasporti terrestri, al fine di orientare verso la strada o la rotaia i traffici per i quali ciascuna risulta più dotata dal punto di vista economico.

Un sistema di trasporto che risponda al principio del minimo costo per la collettività, rispetti la libera scelta dell'utente e soddisfi alle necessità di sviluppo dell'economia nazionale, non può prescindere dalla parità delle condizioni di partenza delle varie tecniche anche per quel che si riferisce agli oneri per le infrastrutture.

Tutto ciò presuppone, tra l'altro, una adeguata possibilità di azione commerciale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, una sufficiente libertà di adattamento tecnico circa l'estensione della rete e le condizioni di esercizio delle linee e degli impianti, un allineamento dei vari settori dei trasporti per quanto concerne gli obblighi e gli oneri di servizio pubblico, la disciplina del lavoro, eccetera. Il raggiungimento di tali obiettivi dovrebbe consentire di attenuare le disparità esistenti fra ferrovia e mezzi concorrenti, contribuendo al determinarsi di una concorrenza su basi competitive, e a un risanamento strutturale del traffico ferroviario.

Un maggiore coordinamento è auspicabile altresì per quanto concerne gli investimenti per le infrastrutture nazionali per i trasporti, non solo quindi per la strada e la rotaia, ma

anche per i porti, per gli aeroporti e per le vie d'acqua interne. Uno sviluppo equilibrato delle infrastrutture è, infatti, una delle premesse fondamentali per conseguire quel coordinamento sotto l'aspetto tecnico di cui si è detto.

È interessante, a questo riguardo, considerare quanto è stato fatto in questa materia nei due Paesi che sono più direttamente comparabili con l'Italia.

In Francia nel settore del trasporto merci l'iscrizione a un registro dei pubblici autotrasportatori è condizione necessaria per la effettuazione dei trasporti in conto terzi: esso è tenuto da un Comitato tecnico compartimentale, sotto il controllo del Ministero dei lavori pubblici e dei trasporti; l'iscrizione comporta l'indicazione della portata complessiva in tonnellate riconosciuta all'autotrasportatore nelle diverse zone.

La determinazione annuale dei contingenti supplementari di tonnellaggio è operata dal Ministero dei lavori pubblici e dei trasporti, distintamente per la zona lunga e la zona corta (entro un raggio di 100-150 chilometri dal Comune di residenza dell'impresa).

L'autorizzazione per l'autotrasportatore nella « zona lunga » avviene nel limite in cui il trasporto ferroviario non è in grado di assicurare le stesse condizioni offerte dal trasporto stradale. Circa le tariffe da applicare è prevista la necessità di un accordo fra gli autotrasportatori e la S.N.C.F.

Per quanto riguarda il problema generale delle tariffe è stabilito l'obbligo di una tarifficazione uniforme per l'autotrasporto professionale, nonchè l'obbligo della pubblicazione delle tariffe stesse.

Dal 1956 sono stati istituiti fogli di via, libretti di bordo e libretti di noleggio per i trasporti merci stradali delle diverse specie; la finalità dei documenti attiene al controllo fiscale nonchè all'osservanza delle misure di coordinamento, per quanto riguarda sia il rispetto delle zone di licenza, che il rispetto delle relazioni di traffico protette, degli orari lavorativi, eccetera.

Anche la Germania occidentale distingue i trasporti merci secondo le distanze. Così dispone la legge 17 ottobre 1952, che regola l'intera materia degli autotrasporti merci, in conto proprio e in conto terzi.



Il trasporto a piccole distanze è quello limitato entro un raggio di 50 chilometri in linea d'aria dalla località di partenza degli autoveicoli (con criterio diverso da quello adottato in Francia dove, come si è visto, la distanza è misurata dal Comune in cui l'impresa ha la propria sede). Ogni altro trasporto è considerato a lunga distanza.

Il trasporto a lunga distanza è consentito in base a licenza. Il numero di queste è contingentato. Le licenze non sono trasferibili, ed hanno durata determinata.

Le condizioni e tariffe degli autotrasportatori stabilite, con carattere di obbligatorietà, dal Ministero dei trasporti, sono pubblicate. Una particolare procedura contenziosa è prevista per il caso di trasgressione dei limiti tariffari, sia per eccesso che per difetto.

Un capitolo apposito della legge disciplina il trasporto in conto proprio al quale si applica la nota distinzione fra trasporto a grande e a piccola distanza. Tale distinzione comporta, per il traffico a grande distanza, l'obbligo della compilazione di particolari documenti di viaggio; il medesimo obbligo è accolto ai trasporti in conto terzi, eseguiti, su qualsiasi distanza, con mezzi di peso superiore a 1 tonnellata. I documenti servono evidentemente ai fini fiscali per la determinazione dell'imponibile agli effetti della imposta sul valore dei trasporti, nonché ai fini statistici.

Il trasporto in conto proprio non è soggetto a licenza. Disposizioni particolareggiate, però, individuano e delimitano le caratteristiche del trasporto in conto proprio, per evidenti scopi di tutela degli autotrasportatori in conto terzi.

Anche per il trasporto in conto terzi sulle piccole distanze è previsto l'obbligo di una licenza. Norme più elastiche regolano la materia delle tariffe per i trasporti a piccola distanza. In sostanza, si prevede la sola determinazione di prezzi massimi nonché la competenza degli organi locali. L'inosservanza delle tariffe comporta il ritiro della licenza; la norma vale anche per i trasporti a lunga distanza.

#### 5.4. — ONERI EXTRA-AZIENDALI

Nei capitoli del bilancio relativo alle entrate, alcune aliquote dell'ammontare degli introiti sono costituite dal rimborso del Tesoro all'Azienda ferroviaria di oneri finanziari che questa sostiene per prestazioni che essa è chiamata a soddisfare per esigenze di carattere extraaziendale.

L'argomento è troppo importante e discusso perchè si possa trascurare di fare un cenno sul più recente assetto che è stato dato alla materia che, debbo dire subito, non ha risolto in pieno il problema.

Punto di partenza può essere considerata la legge 26 novembre 1957, n. 1155, la quale stabilì che l'Azienda delle Ferrovie dello Stato doveva:

essere rimborsata delle minori somme introitate in dipendenza di concessioni di trasporti gratuiti o di riduzioni di tariffe praticate per motivi d'interesse generale, nonché delle spese che essa sostiene per esigenze estranee alla sua gestione economica;

ricevere specifiche sovvenzioni a pareggio dei disavanzi di gestione delle linee per le quali il rapporto fra le spese e le entrate è superiore a tre e che sono mantenute in esercizio per riconosciuti motivi economici e sociali di interesse generale e per ragioni riguardanti la difesa dello Stato.

Con tale legge veniva quindi avviato a soluzione il problema, discusso in Italia fin dall'inizio dell'esercizio di Stato, di mantenere o meno a carico del bilancio dell'Azienda ferroviaria quegli oneri che l'Azienda stessa sostiene, sia sotto forma di maggiori spese, sia sotto forma di minori entrate, non per motivi attinenti alla propria gestione in senso strettamente tecnico-economico, ma per obblighi e vincoli ad essa imposti in forza di leggi o di provvedimenti di altra natura, in seguito, cioè, ad orientamenti di politica sociale ed economica diretti a soddisfare determinate esigenze.

Il principio della reversibilità degli oneri extra-aziendali sui bilanci delle Amministrazioni interessate è stato, per effetto di tale provvedimento legislativo, uno dei più efficaci per la chiarificazione dei risultati del

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

bilancio ferroviario e per la conoscenza dell'onere dei servizi resi dalle Ferrovie dello Stato per conto dello Stato e per l'adempimento di funzioni sociali.

Colla predetta legge n. 1155 del 1957, stante la generica elencazione dei predetti oneri, si delegò il Governo a specificare, mediante apposito decreto del Presidente della Repubblica, gli oneri oggetto di rimborso e di sovvenzione ed i criteri di massima che avrebbero dovuto adottarsi per la loro valutazione. Le norme di applicazione della legge n. 1155 del 1957 vennero stabilite col decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1959, n. 411.

Il reintegro all'Azienda delle ferrovie dello Stato degli oneri extra-aziendali per gli eser-

cizi 1957-58, 1958-59 e 1959-60 è stato fatto nella misura globale e forfettaria rispettivamente di 40, 52 e 50 miliardi. Solo a partire dall'esercizio 1960-61, la valutazione degli oneri extraziendali è stata fatta, in applicazione delle norme del citato decreto del Presidente della Repubblica 29 giugno 1959, n. 411, nella misura di 70.385,4 milioni.

Per l'esercizio 1961-62, il relativo importo aumenta a milioni 70.647,2 segnando un aumento di milioni 261,8.

Nella tabella 34 sono indicate, con riferimento ai rispettivi titoli di rimborso, le valutazioni degli oneri in parola per gli esercizi 1960-61 e 1961-62.

TABELLA 34

## RIMBORSO ONERI EXTRA-AZIENDALI

(in milioni di lire)

	Esercizio 1960-61	Esercizio 1961-62	Variazioni
1) Oneri per trasporti gratuiti o a tariffa ridotta . . . . .	26.700	26.700	—
2) Oneri per l'effettuazione del trasporto degli effetti postali . .	7.300	7.300	—
3) Oneri finanziari per la ricostruzione . . . . .	4.300,1	4.317,2	+ 17,1
4) Disavanzi d'esercizio delle linee a scarso traffico . . . . .	32.085,3	32.330	+ 244,7
	70.385,4	70.647,2	+ 261,8

Non si può dire, che il problema della chiarificazione dei risultati della gestione dell'Azienda ferroviaria, sia stato completamente risolto con la iscrizione in bilancio dei rimborsi dovuti alle Ferrovie dello Stato, nella misura attuale.

In realtà i limiti nei quali è stato circoscritto il problema della legge n. 1155 del 1957 e, più ancora, dal decreto presidenziale, che ha dettato le norme di attuazione della legge stessa, sono stati più restrittivi di quanto

una obiettiva valutazione economica avrebbe dovuto imporre.

Sono restati, infatti, fuori della portata delle leggi:

la possibilità di compensare l'Azienda ferroviaria delle perdite connesse con la limitazione alla quale è sottoposta la manovra dei prezzi e, quindi, l'adeguamento delle tariffe ai costi d'esercizio ed alla situazione del mercato;

gli oneri relativi ai passaggi a livello che gravano per intero sul bilancio ferroviario e che, invece, come è stato ammesso anche dal Comitato trasporti della Commissione Economica Europea e come avviene in altri Paesi europei, dovrebbero in parte figurare fra le spese per la viabilità ordinaria.

Inoltre, per quanto concerne le concessioni gratuite di viaggio e le riduzioni di tariffa, il rimborso è stato disposto in misura molto restrittiva. Tutto ciò a prescindere dai gravi problemi delle pensioni e degli ammortamenti finanziari di cui tratto in altro capitolo.

Il problema di una corretta valutazione degli oneri che gravano sull'Azienda ferroviaria per esigenze di carattere extraaziendale non può essere ulteriormente rinviato se si vuole pervenire a quella chiarificazione delle risultanze di bilancio che tutti auspichiamo.

Nel momento in cui dal Governo viene affrontato, con la volontà di risolverlo, il grave problema ferroviario e in cui si è coerentemente orientati sul criterio di caratterizzare la gestione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato come una sana impresa industriale, non può trascurarsi il fondamentale principio del rimborso completo di tutti gli oneri che la Azienda incontra per le prestazioni rese per motivo politico, sociale e di interesse generale quanto queste risultino antieconomiche sotto l'aspetto aziendale. Si dovrà in sostanza, sulla base degli intendimenti che lo ispirano, adeguare la portata della legge n. 1155 del 1957.

#### 5.5. — LA PARTECIPAZIONE AZIONARIA DELLA AZIENDA DELLE FERROVIE DELLO STATO

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato partecipa direttamente o indirettamente al capitale finanziario di organismi nazionali e internazionali dotati di propria personalità giuridica. La partecipazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato a detti organismi non è dettata da fini di lucro, ma da motivi prettamente funzionali, alcuni dei quali si sono manifestati od hanno preso rilievo con il passaggio dalla situazione di monopolio a quella di una sempre più accentuata concorrenza.

È infatti evidente l'interesse delle Ferrovie allo sviluppo del turismo, per l'incremento

che ne consegue al loro traffico (partecipazione C.I.T., C.I.A.T.), alla mediata gestione di autolinee sostitutive e integrative di servizi ferroviari, allo sviluppo di ogni traffico che operi in un clima di collaborazione, alla esecuzione di trasporti da porta a porta (partecipazione I.N.T.), di trasporti combinati (partecipazione C.E.M.A.T.), di trasporti tecnicamente idonei per la conservazione di merci deperibili (INTERFRIGO).

Il problema dell'approvvigionamento di energia in quantità adeguata al crescente sviluppo della trazione elettrica e la necessità di ottenerla a prezzo conveniente motivano la partecipazione alla Larderello, al Consorzio elettrico del Buthier, alla S.T.E.S., mentre con la partecipazione alla EUROFIMA viene facilitato il reperimento dei finanziamenti necessari per il costante ammodernamento del materiale ferroviario.

Come si vede, trattasi di prestazioni od attività accessorie, sussidiarie o collaterali al trasporto, alcune delle quali avrebbero potuto essere svolte direttamente dalle Ferrovie dello Stato, ma che si è preferito affidare invece ad organismi autonomi, per la possibilità di un'azione più snella, rapida e svincolata dalle lunghe e laboriose procedure che il carattere statale dell'Azienda avrebbe imposto, sia perchè talune attività avrebbero condotto l'Azienda troppo al di là del normale campo di attività di vettore, sia perchè le Ferrovie dello Stato hanno raggiunto dimensioni tali per cui la produzione diretta anche di questi servizi, si sarebbe appalesata antieconomica.

Le Ferrovie dello Stato partecipano anche indirettamente, tramite la C.I.T., al capitale azionario delle C.I.T.-Estere, che operano nei principali Paesi europei, in U.S.A. e nel sud-America (Argentina, Brasile, Uruguay).

Data la funzione di agenzie di viaggio che tali organismi svolgono nei Paesi esteri, utilissima ai fini di una azione di propaganda per l'avviamento del turismo in Italia, è auspicabile che, in collaborazione con l'E.N.I.T., la C.I.T. possa sempre più essere sostenuta per una azione più produttiva per l'incremento del turismo verso l'Italia.

Tenuto conto del carattere strumentale e funzionale di dette Società, è opportuno che nei Consigli di amministrazione e nei collegi sindacali si abbia la partecipazione suffi-

ciente di funzionari dell'Azienda per una efficace politica di sostegno degli interessi della Azienda stessa.

## 6. — PROBLEMI TECNICI

### 6.1. — L'ANDAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE

L'andamento del servizio viaggiatori sotto l'aspetto della regolarità è un argomento sempre d'attualità per chi si serve del treno e su cui si riscontra sovente una sorprendente concomitanza di vedute fra i viaggiatori seduti nello stesso scompartimento (per i quali i treni sono sempre in ritardo!).

In effetti, come dimostrato dalle statistiche, la irregolarità di circolazione è minore di quanto comunemente si sostiene: il 50 per cento dei treni a lungo percorso arriva a destino o in orario o con ritardi inferiori a 6 minuti e solo il 20 per cento arriva con ritardo superiore a 20 minuti. La situazione è senz'altro migliore per i treni locali come dimostra il fatto che oltre il 40 per cento di essi arriva in orario e solo il 4 per cento riporta ritardi superiori ai 20 minuti.

Le cifre esposte attenuano la diffusa opinione sull'irregolare andamento dei treni anche se non soddisfano chi dal sistema ferroviario nazionale giustamente desidera ottenere la massima regolarità nel rispetto dell'orario.

Non può ignorarsi che molte cause che influiscono sull'andamento dei treni sono da ricercare nelle sempre maggiori esigenze degli utenti che le ferrovie cercano di soddisfare come, per esempio, il rilevante numero

di carrozze in servizio diretto interno e internazionale, il notevole numero di coincidenze fra i treni, l'esistenza di un sempre crescente numero di treni a lunghissimo percorso, che attraversano la Penisola da una estremità all'altra. Tutti questi fattori danno, alla impostazione dell'orario, rigidità e complessità notevoli, determinando l'inevitabile trasferimento dell'irregolare andamento di circolazione da un treno all'altro e da una linea all'altra.

Questi elementi non debbono essere ignorati quando si intende giudicare con obiettività dell'andamento della circolazione dei treni, anche se è giusto che ogni sforzo venga rivolto per il conseguimento della massima regolarità nell'andamento dei treni.

Altre cause di irregolarità sono connesse con l'esecuzione dei lavori in corso sulle linee per il loro ammodernamento per cui è dato prevedere che, al compimento di tali lavori, con la cessazione dei relativi rallentamenti, la situazione dovrà migliorare sensibilmente.

### 6.2. — LA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO

La notevole sensazione destata nell'opinione pubblica da alcuni incidenti ferroviari fatalmente ravvicinati nel tempo mi inducono a esporre alcune considerazioni sull'importante problema della sicurezza ferroviaria anche se precisazioni ufficiali e officiose, con ampia documentazione statistica, hanno già puntualizzato la effettiva portata del fenomeno.

Una valutazione obiettiva dei dati statistici, riportati nella tabella 35, consente di escludere che sia in atto un deterioramento della sicurezza dell'esercizio ferroviario.

TABELLA 35

## INCIDENTI DI ESERCIZIO SULLE FERROVIE DELLO STATO

ESERCIZIO	Numero incidenti tipici	VIAGGIATORI DECEDUTI			Numero incidenti tipici per milione di treni-km.	Numero viaggiatori deceduti per 10 milioni di viaggiatori-km.
		in seguito a		Totale		
		incidenti tipici	altri incidenti			
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	
1950-51 . . . . .	276	8	63	71	1.510	0,0336
1951-52 . . . . .	277	—	41	41	1.431	0,0191
1952-53 . . . . .	271	26	55	81	1.368	0,0360
1953-54 . . . . .	245	—	57	57	1.167	0,0256
1954-55 . . . . .	293	—	40	40	1.342	0,0177
1955-56 . . . . .	345	1	46	47	1.512	0,0195
1956-57 . . . . .	317	1	47	48	1.372	0,0193
1957-58 . . . . .	289	—	63	63	1.247	0,0251
1958-59 . . . . .	333	4	41	45	1.422	0,0175
1959-60 . . . . .	378	16	43	59	1.519	0,0220
luglio 1960 + marzo 1961 (*)	283	21	28	49	1.474	0,0223

(\*) Dati provvisori.

I valori relativi (numero di incidenti per milioni di treni-chilometro e numero di viaggiatori per ogni 10 milioni di viaggiatori-chilometro) dell'ultimo esercizio non presentano, infatti, scarti apprezzabili rispetto all'andamento generale e risultano nei limiti dei valori registrati nel decennio.

I dati indicati riguardano gli incidenti tipici ferroviari (e cioè scontri, investimenti, svii e urti di treni, esclusi quelli a passaggio a livello) e pertanto comprendono anche gli inconvenienti per urti di treni di lieve o tra-

scurabile entità, contro ostacoli vari come frane, alberi, attrezzi, eccetera.

È da rilevare altresì che fra le vittime di « altri » incidenti, che sono i più numerosi, sono compresi quelle dovute a qualsiasi causa direttamente o indirettamente connessa con il servizio ferroviario, costituite nella quasi totalità delle vittime della propria imprudenza (incauto attraversamento di binari, caduta da treni in marcia, eccetera).

Pur non potendo attribuire altro che valore orientativo, data la mancanza di omogeneità

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nelle rilevazioni delle singole reti, ritengo opportuno esporre l'andamento degli « incidenti » della nostra rete comparato con quello degli altri Paesi europei.

Nel confronto con le altre reti europee, le ferrovie italiane mostrano indici che stanno non solo nei limiti delle altre reti ma sono compresi fra i valori minori.

TABELLA 36

## INCIDENTI FERROVIARI ANNO 1959

PAESE	Collisioni e svii		Viaggiatori deceduti per qualsiasi causa	
	numero	per milioni di treni-Km.	numero	per 10 milioni di viagg.-Km.
Italia . . . . .	187	0,78	42	0,92
Germania . . . . .	589	1,04	85	0,02
Austria . . . . .	127	1,76	20	0,03
Belgio . . . . .	85	1,03	4	—
Spagna . . . . .	656	6,08	27	0,03
Francia . . . . .	229	0,58	59	0,02
Svizzera . . . . .	105	0,89	18	0,04

TABELLA 37

NUMERO DEI VIAGGIATORI MORTI O FERITI  
IN INCIDENTI TIPICI DI ESERCIZIO

(dalla statistica internazionale dell'U.I.C.)

	Austria		Francia		Germania		Inghilterra		Spagna		Italia	
	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti
1951 . . . . .	20	32	20	76	22	361	43	704	16	333	—	8
1952 . . . . .	2	40	3	29	17	380	?	?	11	40	2	19
1953 . . . . .	—	8	10	17	1	155	?	?	2	—	25	49
1954 . . . . .	4	53	34	61	22	436	10	425	8	57	—	7
1955 . . . . .	9	36	1	24	3	375	—	486	—	10	—	17
1956 . . . . .	3	15	14	62	3	391	40	747	15	71	2	35
1957 . . . . .	—	35	79	144	16	212	—	467	20	38	14	44
1958 . . . . .	—	3	—	5	8	269	92	824	—	9	1	22
1959 . . . . .	—	7	1	9	—	225	17	957	7	13	3	15
Anno 1960. . . . .											23	41
Primi 4 mesi 1961 (1) . . . . .											18	25

(1) Periodo in cui si è verificato il sinistro di Cassano d'Adda e l'incendio in galleria di Bonassola.

Non ritengo che sia necessario riportare alcuna documentazione statistica comparativa (anche perchè quelle disponibili non presentano carattere di sufficiente attendibilità, data la disparità delle fonti e i diversi criteri di rilevazione adottati) per dimostrare che il mezzo ferroviario è il più sicuro in rapporto a qualsiasi altro mezzo di trasporto.

Gli incidenti ferroviari destano, però, sempre tanta sensazione nell'opinione pubblica e ciò dipende generalmente dalla spettacolarità di alcuni di essi (qualche volta fatalmente ravvicinati nel tempo), dal rilievo che la stam-

pa va sempre più dando a tali eventi e dal fatto che, data la sua maggiore mobilità, sempre più la popolazione è cointeressata all'andamento dei pubblici servizi.

È da considerare anche il fattore psicologico, che opera nel giudizio di responsabilità che si dà per i diversi incidenti, che risiede nel fatto che, mentre nella valutazione degli incidenti relativi agli altri mezzi di trasporto le responsabilità vengono disperse (attribuendole ai conducenti, alle infrastrutture, a deficienze meccaniche, a elementi atmosferici, a particolari circostanze di traffico, eccetera),

nel caso dell'incidente ferroviario queste diverse responsabilità vengono concentrate tutte sull'Azienda gerente del servizio; cosicchè essa è chiamata in causa, sotto l'aspetto di imputata al verificarsi di ciascuna contingenza sfavorevole più o meno grave.

Fattori umani e mezzi materiali concorrono all'esplicazione dell'esercizio ferroviario e alla salvaguardia della sua sicurezza.

Agli uni e agli altri vengono dedicate le maggiori cure dell'Azienda ferroviaria.

Selezione psicotecnica, istruzione professionale, corsi di perfezionamento, vigilanza sull'operato del personale sono le condizioni di base per il conseguimento della maggiore efficienza del fattore umano.

Perfezionamento e ammodernamento dei mezzi tecnici, sviluppo degli apparati centrali, blocco automatico, comandi centralizzati, sono le condizioni di base, non solo per un esercizio più produttivo, ma per un esercizio sempre più sicuro. L'adozione di tali moderni apparati consente, infatti, di elevare il grado di sicurezza dell'esercizio in quanto permette di neutralizzare in misura elevatissima le eventuali per quanto varie deficienze del fattore umano.

È quindi, ancora, da raccomandare, che una aliquota sensibile degli investimenti per l'ammodernamento delle attrezzature ferroviarie sia dedicata a tale settore così importante e redditizio.

## 7. PROBLEMI DI CARATTERE TECNICO-ECONOMICO

### 7.1. — IL RIDIMENSIONAMENTO DELLA RETE

Un problema che sta richiamando, in modo molto vivace, l'interesse dell'opinione pubblica e della stampa, e la cui entità va ricondotta entro le sue giuste proporzioni, è quello della chiusura delle linee a scarso traffico.

Premetto che in tutti i Paesi europei è concordemente riconosciuta la convenienza, anche da un punto di vista di economia generale, di sopprimere le linee a traffico limitato, sostituendo il servizio ferroviario con autoservizi che si dimostrano più adatti a servizi di modesta entità, sia per maggiore adattabilità delle prestazioni alle variazioni del traffico, sia per la minore incidenza delle spese fisse sui costi di servizio. Ad esempio

l'Olanda, uno dei pochi Paesi che ha raggiunto l'attivo del suo bilancio ferroviario, dal 1930 ad oggi ha chiuso all'esercizio il 32 per cento dello sviluppo delle sue linee ferroviarie, il 68 per cento delle stazioni viaggiatori e il 18 per cento delle stazioni merci.

La soluzione di questo problema va affrontata anche dalle ferrovie italiane non solo per le economie di esercizio che sarebbe possibile realizzare ma anche, e soprattutto, per poter concentrare mezzi e personale disponibili sulle grandi direttrici di traffico, sulle quali gli incrementi di traffico sono tali che, malgrado i provvedimenti man mano adottati, si riesce a fronteggiarli con notevole difficoltà.

D'altra parte è nell'interesse generale accelerare l'attuazione dei programmi di chiusura delle linee a scarsissimo traffico laddove sia dimostrata la possibilità di servire ugualmente bene le popolazioni interessate, ricorrendo ai servizi sostitutivi su strada; interesse generale anche sotto l'aspetto dell'alleggerimento per il Tesoro del rimborso del *deficit* di bilancio delle linee passive. Io insisto nel riferirmi alle linee di scarsissimo traffico e cioè a quelle linee che agiscono in zone dove, o per assoluta mancanza di produttività, o perchè gli interessati hanno già fatto la loro scelta orientandosi per i trasporti su strada sia per le merci che per le persone. Naturalmente è escluso che venga attuata la chiusura indiscriminata e in blocco delle linee deficitarie.

Le indagini e gli studi, condotti dall'Azienda delle Ferrovie dello Stato da lungo tempo, sono stati rivolti, infatti, da una parte ad individuare quelle linee per le quali gli interessi delle zone attraversate non sono rivolti verso la ferrovia ma verso la strada e per le quali la chiusura delle linee stesse nessun danno economico potrebbe arrecare sul piano generale (per il fatto che le zone interessate hanno già trovato nell'automezzo la soluzione al loro problema del trasporto); e, dall'altra, a valutare le prospettive avvenirie dell'economia delle aree di influenza delle linee oggi passive, per accantonare qualsiasi decisione di chiusura, laddove tali prospettive lasciano intravedere future possibilità di ripresa dell'attività del trasporto per ferrovia.

Con tali opportune valutazioni, nulla ritengo si possa affermare sulla entità delle linee che si giudicherà opportuno chiudere.



Circa poi l'alternativa della gestione dei servizi sostitutivi automobilistici da parte dell'Azienda o della iniziativa privata, la questione potrà essere risolta nella sede e al momento opportuno; al riguardo, io ritengo che, salvo casi particolari, le Ferrovie dello Stato potranno sempre gestire i servizi sostitutivi servendosi della organizzazione I.N.T., che è di proprietà delle stesse Ferrovie dello Stato.

Concludo riferendomi alla recente dichiarazione dell'onorevole Spataro, il quale, nel corso di una intervista, ha affermato: « Non sopprimeremo una sola linea ferroviaria senza la preventiva assoluta certezza di poterla sostituire con un servizio che, per rapidità, elasticità, comodità e costo rappresenti un miglioramento e non un peggioramento per il pubblico viaggiante; tendiamo alla gestione economica ma non dimentichiamo i nostri doveri sociali ».

A tale affermazione dell'onorevole Ministro aggiungo una mia esortazione, onorevoli colleghi: appoggiamo le iniziative del Ministro dei trasporti e del Governo in questa azione di ridimensionamento della rete ferroviaria, i cui risultati, non potranno che essere positivi sia per la Azienda delle ferrovie dello Stato, sia per l'Erario, sia, aggiungo, per le popolazioni interessate: un buon servizio automobilistico, più elastico, più frequente, è la soluzione più adatta per le relazioni di scarso traffico; e questo è un ferroviere che ve lo afferma. Se necessario si miglioreranno le strade; se vi sono le condizioni si manterrà la linea per il solo servizio merci gestendola come un raccordo industriale, effettuando i trasporti quando veramente esistono i carri da trasportare.

Da parte degli oppositori alla chiusura di linee a scarso traffico si fa presente che su tali linee viaggiano lavoratori, impiegati, studenti con tariffe speciali.

Io penso che la istituzione di servizi automobilistici sostitutivi non debba gravare su tali categorie di viaggiatori ed in questo senso prego il signor Ministro di volere dare assicurazioni.

Una decisione va presa e presto, in quanto non è possibile continuare a tenere in piedi delle linee, per le quali in attesa di decisioni, non si provvede a rinnovamenti delle attrezzature. Ma se di tali linee (il che dovrebbe

escludersi) si vorrà decidere il mantenimento, si deve tenere presente che si dovranno stanziare anche le somme occorrenti per la loro rimessa in efficienza e per il loro mantenimento ad un giusto livello di manutenzione.

In Sicilia per incarico del Ministro del tempo personalmente trattai col Presidente della Regione per la chiusura di un notevole complesso di linee secondarie. Non mancarono le proteste; oggi si può affermare che le popolazioni interessate sono soddisfatte dei servizi automobilistici sostitutivi, anche perchè in parecchie zone il servizio automobilistico permette i diretti collegamenti dai centri abitati a volte distanti parecchi chilometri dalle stazioni ferroviarie.

Anche nel settore della chiusura di stazioni e di fermate e della loro disabilitazione parziale per determinati servizi, quando siano scarsamente o punto utilizzate, l'Azienda incontra opposizioni locali quasi sempre ingiustificate quanto tenaci, ancorchè nessun danno derivi sostanzialmente alle popolazioni da una limitazione delle prestazioni ferroviarie.

## 7.2. — MANUTENZIONE E RINNOVAMENTI

Nel bilancio ferroviario, al pari di qualsiasi altra impresa industriale, sono stanziati annualmente i fondi per le manutenzioni degli impianti fissi, del materiale rotabile e delle attrezzature, e per i rinnovamenti.

La valutazione di questi fondi, originariamente stabilita per legge in base alla lunghezza della rete esercitata ed al traffico, successivamente, per effetto delle svalutazioni monetarie e della conseguente inadeguatezza dei relativi parametri, è stata fissata, anno per anno, in sede di formazione del bilancio preventivo dell'Azienda.

L'insufficienza delle tariffe da una parte e le crescenti spese per il personale in servizio ed in quiescenza dall'altra, hanno ristretto le disponibilità residue del bilancio da riservare alle manutenzioni ed ai rinnovamenti.

Per queste ragioni l'Azienda ha dovuto attingere oltrechè alle entrate ordinarie anche a quelle straordinarie, limitando i programmi alle esigenze essenziali della sicurezza e della regolarità dei servizi.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 38

## SPESE DI RINNOVAMENTO E MANUTENZIONE (ordinaria e straordinaria)

(in lire attuali)

	Previsione di bilancio	Spese a carico esercizio	Spese a carico fondi speciali	Totale		Assi-Km.		Somme stanziato per asse-km.	
				Miliardi	Indice	Quantità (milioni)	Indice	Valore assoluto	Indice
Media triennio 1937-38, 1938-39 1939-40 . . . . .	—	79,1	—	79,1	100	6.138	100	12,9	100
1950-51 . . . . .	47,3	51,6	9,4	61-	77-	6.070	98,9	10	77
1951-52 . . . . .	52,5	52,8	9,4	62,2	78,5	6.428	104,7	9,7	75
1952-53 . . . . .	54,6	56,7	5,3	62-	78,3	6.548	106,7	9,5	73,5
1953-54 . . . . .	58,9	64,3	7,7	72-	90,9	6.972	113,5	10,3	80
1954-55 . . . . .	69,9	70,6	3,1	73,7	93,1	7.257	118,2	10,1	78
1955-56 . . . . .	69,9	84,1	3,1	87,2	110,1	7.688	125,2	11,3	87,5
1956-57 . . . . .	80,1	83,8	4-	87,8	110,9	7.779	126,7	11,3	87,5
1957-58 . . . . .	85,3	78,2	3,4	81,6	103,1	7.763	126,5	10,5	81
1958-59 . . . . .	90,2	74-	13,1	87,1	110,1	7.676	125-	11,3	87,5
1959-60 . . . . .	81,6	84,4	18-	102,4	129,4	8.484	138,2	12	93
TOTALE . . . . .	690,3	700,5	76,5	777-	—	—	—	—	—
Media decennio . . . . .	69,03	70,05	7,65	77,70	97-	—	—	—	—
Per cento . . . . .	—	90	10	100	—	—	—	—	—

Dovrebbe infine evitarsi la costruzione di nuove linee ferroviarie che per il loro tracciato e per la situazione generale delle aree interessate non possono prevedibilmente assumere caratteristiche di traffico tali da giustificare il mezzo ferroviario.

A questo riguardo è, anzi, da considerare che, in atto le nuove costruzioni ferroviarie sono affidate ad un ufficio del Ministero dei lavori pubblici, mentre all'Azienda delle ferrovie dello Stato resta il compito della esecuzione dei lavori relativi al raddoppio e alle

varianti delle linee esistenti, lavori che assumono una importanza e una consistenza tecnica e finanziaria superiore a quelle inerenti a nuove linee, che di solito sono di modesta importanza.

Tenuto conto poi che le linee costruite dal Ministero dei lavori pubblici vengono consegnate alle Ferrovie dello Stato per la gestione, sembra senz'altro più razionale, ai fini di un migliore coordinamento, sia programmatico che di progettazione ed esecuzione, che tutta la materia relativa alle nuove

costruzioni ferroviarie venga affidata alla Azienda ferroviaria.

Nel decennio dal 1950-51 al 1959-60, come risulta dalla tabella 38, sono state dedicate alla manutenzione ai rinnovamenti del materiale mobile e degli impianti fissi in media circa 78 miliardi l'anno, cifra non certo elevata se rapportata al valore patrimoniale complessivo gestito dall'Azienda ferroviaria che viene calcolato dell'ordine di 4.000 miliardi.

Il 90 per cento della somma dedicata alle manutenzioni e ai rinnovamenti è stato coperto con le spese a carico dell'esercizio, mentre per il 10 per cento si è dovuto ricorrere ai fondi speciali stanziati per l'ammodernamento della rete (riducendo quindi proporzionalmente i relativi programmi).

La ripresa di traffico delineatasi nella primavera del 1959 e la successiva rapida espansione economica del Paese favorita dagli accordi del M.E.C., hanno posto l'Azienda ancora impreparata, di fronte ad un crescente traffico, fino ad eguagliare e superare la potenzialità di molte linee e ad impegnare fortemente tutto il parco del materiale rotabile, rendendo indilazionabile non solo il recupero dell'arretrato di manutenzione e rinnovamento ma anche l'attuazione di una serie di provvedimenti per il potenziamento dell'infrastruttura.

Così, mentre si dava esecuzione, a ritmo accelerato alla prima fase del piano quinquennale, con l'impiego di 125 miliardi di nuovi fondi, veniva sollecitamente impostata anche la seconda fase per altri 150 miliardi.

Tali iniziative tendenti al ripristino di un giusto *standard* di efficienza e alla determinazione delle condizioni necessarie per far fronte alle esigenze del traffico in ripresa, presuppongono l'impostazione di idonee provvidenze per il mantenimento delle condizioni di efficienza negli anni avvenire.

Le somme stanziare nel bilancio di previsione per manutenzioni e rinnovamenti anche quest'anno si erano dovute limitare a 61,8 miliardi.

Tale indicazione di spesa peraltro, doveva considerarsi provvisoria, come detto esplicitamente anche nella nota preliminare al bilancio, in attesa della definizione dei provvedimenti necessari per il riassetto finanziario del bilancio stesso.

Una prima iniziativa è stata presa in sede governativa per una speciale assegnazione di 20 miliardi ad integrazione degli stanziamenti per la manutenzione. Il provvedimento si trova all'esame del Parlamento inquadrato nella proposta di legge per la variazione di bilancio 1960-61.

La somma disponibile per l'esercizio 1961-1962 per manutenzioni e rinnovamenti sarà quindi di 81,8 miliardi, più una aliquota di 14 miliardi da ricavare dalle maggiori entrate determinate dall'aumento delle tariffe. Si avrà quindi una disponibilità di 95,8 miliardi, corrispondente alle occorrenze valutate per detto esercizio 1961-62.

Altra iniziativa allo studio è quella tendente a stabilire per legge l'aliquota delle spese di bilancio da stanziare per manutenzione e rinnovamenti, in rapporto alle entrate.

Sarebbe infatti un rimedio illusorio e controproducente quello di perseguire, attraverso una limitazione degli stanziamenti per le manutenzioni e i rinnovamenti, una politica rigidamente informata al contenimento del disavanzo, in quanto queste spese non possono essere sottoposte a limitazioni e rinvii senza compromettere la regolarità e la sicurezza dell'esercizio e senza costituire notevoli aggravii supplementari per gli esercizi futuri.

Solo commisurando i fondi per le manutenzioni ed i rinnovamenti agli effettivi fabbisogni annuali si potrà assicurare, la conservazione e l'efficienza delle linee e degli impianti.

### 7.3. — IL PROBLEMA FERROVIARIO COME PROBLEMA EUROPEO

Il problema delle ferrovie, quale si è presentato, in tutta la sua portata, all'interesse del Paese non è un problema nuovo nè solo italiano.

La critica situazione delle ferrovie europee, i cui risultati finanziari come risulta dalla tabella 39, presentano, meno che per l'Olanda e Svizzera, tutte un disavanzo di esercizio, è da tempo attentamente seguita dagli organismi internazionali ferroviari (U.I.C.) e politici (C.E.M.T.), oltre che dai settori specializzati degli organismi internazionali a carattere europeo (C.E.E., M.E.C., C.E.C.A.).

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 39

## RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE PRINCIPALI FERROVIE EUROPEE (anno 1959)

(in milioni di unità monetarie nazionali)

PAESI	Movimento effett.		Risultati d'eser.		Rapporti fra spese e entrate		
	Entrate	Spese(a)	Avanzo	Disavan.	Senza rimborso per oneri extra aziendali	Con rimborso accordato per tali oneri	Con totale rimborso di tali oneri
1	2	3	4 = 3-2	5 = 3-2	6 = $\frac{3}{2}$	7	8
Germania Federale . . . . .	7.139	7.754	—	615	1,09	1,05	0,91
Austria . . . . .	4.833	6.612	—	1.779	1,36	1,36	1,08
Belgio . . . . .	10.013	15.757	—	5.744	1,57	1,18	1,09
Danimarca . . . . .	592	674	—	82	1,14	1,14	1,14
Spagna . . . . .	9.163	11.488	—	2.325	1,25	1,25	1,15
Francia . . . . .	609.961	728.593	—	118.632	1,19	1,04	0,98
Grecia . . . . .	401	674	—	273	1,68	1,68	1,32
Italia . . . . .	272.417	382.289	—	109.872	1,40	1,14	0,98
Lussemburgo . . . . .	1.251	1.406	—	155	1,12	1,07	0,71
Norvegia . . . . .	426	599	—	173	1,41	1,41	1,36
Paesi Bassi . . . . .	505	495	10	—	0,98	0,98	0,95
Portogallo . . . . .	781	981	—	200	1,26	1,26	1,23
Svezia . . . . .	1.397	1.451	—	54	1,04	0,97	1,08
Svizzera . . . . .	966	956	10	—	0,99	0,99	0,93

Fonte: U.I.C. - Etude sur la normalisation des comptes des Chemins de fer - Tableau II.

(a) - Spese effettive di esercizio separate dalle spese da imputare ad altri conti non strettamente d'esercizio

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 40

ENTITA' DEI TRAFFICI VIAGGIATORI E MERCI  
DELLE RETI FERROVIARIE C.E.E.

PAESI	Viaggiatori					Merci						
	1958		1959			1958		1959				
	Viaggiatori (migliaia)	Percorr. media (km)	Viagg.-km (milioni)	Viaggiatori (migliaia)	Percorr. media (km)	Viagg.-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	Percorr. media (km)	Tonn.-km (milioni)	Tonn. (migliaia)	Percorr. media (km)	Tonn.-km (milioni)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Italia . . . . .	374.365	68,6	25.670	374.845	68,7	25.753	46.921	278,6	13.072	50.101	286 -	14.328
Francia . . . . .	552.551	58,5	31.314	567.873	56,3	31.965	211.933	250 -	52.880	212.720	251 -	53.370
Germania Fed. . . . .	1.639.296	(1) 26 -	42.593	1.605.604	(1) 26,4	(1) 42.338	(1) 275.947	173,6	47.917	(1) 281.947	177,8	(3) 50.137
Belgio . . . . .	227.970	37,7	8.602	216.224	37,2	8.036	58.433	100,8	5.889	41.988	103,6	6.118
Lussemburgo . . . . .	11.409	21,8	(2) 249	10.546	19,9	210	16.859	34,5	583	17.304	34,2	594
Olanda . . . . .	186.585	40 -	7.466	187.292	39,6	7.416	23.598	132,3	3.124	24.575	130,6	(3) 3.210
Totale C.E.E. . . . .	2.992.176	39,6	116.894	2.962.348	39 -	115.718	633.691	194,8	123.465	628.635	203,2	127.757
Austria (4) . . . . .	157.422	39,3	6.187	158.600	39,8	6.309	6.819	160,6	1.520	6.643	158,2	1.120
Svizzera (4) (5) . . . . .	221.625	31,2	6.912	223.176	31,3	6.996	3.236	137,4	1.112	3.508	139 -	1.205

I dati relativi ai paesi della C.E.E. sono stati desunti da: Memorandum sull'ordinamento da dare alla politica comune dei trasporti, volume allegati, C.E.E. Bruxelles, 10 aprile 1961.

(1) Compreso il traffico stradale e marittimo gestito dalla D.B.

(2) Compreso il traffico stradale gestito dalle C.F.L.

(3) Comprende solo il traffico con carri completi.

(4) Fonte: U.I.C. - Statistique Internationale des Chemins de fer, 1958 e 1959.

(5) Solo C.F.F. (Chemins de fer fédéraux).

Fondamentale e sempre valida sul piano europeo e specificamente italiano la ben nota risoluzione n. 10, sulla situazione finanziaria delle ferrovie adottata a Parigi il 16 maggio 1957, con la quale la C.E.M.T. ebbe ad indicare i rimedi più idonei per conseguire il risanamento di tale situazione.

I rimedi in parola sono stati così raggruppati:

a) valutazione separata degli oneri anormali delle reti (normalizzazione dei conti); eliminazione di quelli sui quali è possibile agire; imputazione degli altri oneri ai bilanci pubblici nella misura in cui essi non sono compensati da esoneri fiscali;

b) ammodernamento tecnico delle reti, soprattutto per i loro traffici principali;

c) evoluzione delle reti verso una gestione più commerciale e contemporanea, *massima riduzione dei loro obblighi di servizio pubblico*, contrazione e concentrazione dei loro servizi, possibilità di ricorrere alla tecnica automobilistica, specie per i trasporti terminali, ricorso ai mezzi di trasporto combinati;

d) condizioni di eguaglianza, per quanto possibile, in materia di spese di infrastrutture, tra la ferrovia e i suoi concorrenti;

e) clima di cooperazione atto a portare ad accordi fra vettori;

f) eventuali interventi di carattere fiscale diretti ad eliminare la distorsione tra ferrovia e concorrenti quando obblighi di pubblico servizio continuino ad essere imposti alle prime, ovvero quando le ferrovie stesse non abbiano potuto ancora adottare il loro esercizio alle conseguenze della loro nuova libertà commerciale.

La C.E.M.T. suggeriva inoltre a ciascun Paese di applicare, tra i suddetti rimedi, quelli che meglio si adattano alle rispettive situazioni ed ai rispettivi bisogni.

Sul problema della normalizzazione dei conti solo in alcuni paesi le domande di normalizzazione sono state più o meno soddisfatte nella misura a fianco di ciascuno indicata, misura che rispecchia, per il 1959, il rapporto tra la normalizzazione richiesta e quella accordata (che per l'Italia è stata

di 0,55): Belgio (0,74); Francia (0,71); Germania (0,16); Lussemburgo (0,12); oltre la Svezia e la Jugoslavia per le quali non si hanno elementi precisi.

I crediti di investimento posti a disposizione di varie Amministrazioni hanno consentito la prosecuzione dei programmi di elettrificazione e di dieselizzazione nonché di quelli di ammodernamento dell'infrastruttura e del materiale rotabile, sia pure, sovente, ad un ritmo meno rapido di quello desiderato.

Il problema delle evoluzioni verso una maggiore libertà commerciale (la cui soluzione consiste nel conseguire la attenuazione degli obblighi a trasportare, alla pubblicazione delle tariffe eccetera) nella grande maggioranza dei Paesi è ancora nella fase di studio.

Da segnalare in linea generale la nuova convenzione di Berna (C.I.M.) che prevede per le ferrovie la possibilità di stipulare accordi particolari non pubblicati con riserva dell'assenso dei Governi.

Per quanto concerne le altre raccomandazioni (che rientrano tutte nel quadro di una coesistenza fondata sulla possibilità di una equa concorrenza dei diversi mezzi di trasporto: uguaglianza delle spese di infrastrutture e delle condizioni di lavoro, equilibrio dei carichi fiscali, regime dei trasporti per conto proprio eccetera) sono stati conseguiti finora alcuni risultati. In Austria e in Francia i rialzi del livello generale delle tariffe merci ferroviarie sono stati collegati con il rialzo delle tasse fiscali gravanti su determinate categorie di trasporti stradali per camion. In Belgio le Ferrovie sono state autorizzate a effettuare trasporti stradali come qualsiasi autotrasportatore professionale. Alcuni Paesi hanno istituito tariffe pubblicate per gli autotrasporti (Germania e Francia) o si orientano a farlo (Belgio).

In campo legislativo, dopo la legge svizzera, entrata in vigore il 1° luglio 1958 (che contempla indennizzi per disavanzi derivanti da prestazioni in favore dell'economia generale, sovvenzioni al fine di migliorare le installazioni tecniche e per le dotazioni relative agli autoservizi sostitutivi), è stata emanata, il 1° agosto 1960, anche la legge belga che dispone un ulteriore ampliamento della li-

bertà di gestione, di cui già godeva l'Azienda ferroviaria.

Inoltre il Governo britannico ha presentato al Parlamento il noto « Libro Bianco » consacrato particolarmente alle misure più appropriate per risanare la situazione di quelle ferrovie, mentre in altri due grandi Paesi si stanno esaminando le proposte elaborate da due Commissioni ufficiali: Commissione Brand per la Germania e rapporto Rueff-Armand per la Francia.

Nell'ambito del M.E.C., comunque, è indubitabile che, oltre ai risultati già ottenuti sulla via dell'applicazione del Trattato di Roma (approvazione del regolamento delle discriminazioni), ulteriori traguardi potranno essere raggiunti allorché saranno concordate le regole di una politica comune di trasporti.

Al riguardo, come è noto, si stanno accelerando i tempi in campo comunitario, e, proprio di recente, è stato diramato dalla Commissione C.E.E. un « Memorandum » sull'orientamento da dare alla politica comune dei trasporti, documento che dovrà servire di base per le prossime trattative tra i Paesi del M.E.C.

V'è infine da mettere in evidenza che la C.E.M.T., onde accelerare quanto più possibile l'applicazione nei vari Paesi della propria risoluzione n. 10, ha dato incarico al Comitato dei Supplenti di esaminare, in collaborazione con l'U.I.C., la maniera più appropriata per conseguire l'attuazione di rimedi indicati nella risoluzione stessa.

L'U.I.C., da parte sua, ha già presentato un progetto di memoria sui problemi ferroviari che è stato discusso in seno alla C.E.M.T. nel marzo scorso ed entro il prossimo luglio trasmetterà al Comitato dei Supplenti della stessa C.E.M.T. la memoria definitiva.

## 8. — ALTRE QUESTIONI

### 8.1. — GLI UFFICI STUDI DELL'AZIENDA

Presso il Servizio materiale e trazione, a Firenze, sono in attività due distinti Uffici studi ai quali sono rispettivamente affidati i progetti dei mezzi di trazione (locomotive a

vapore ed elettriche, elettromotrici ed elettrotreni e i relativi rimorchi) e del materiale rotabile rimorchiato (carrozze e carri).

Gli attuali Uffici studi provengono dalla fusione avvenuta con l'esercizio di Stato, dell'Ufficio d'Arte di Torino costituito dalla Rete dell'alta Italia nel 1872 e dell'Ufficio studi di Firenze costituito nel 1880 dalla Società per le Strade ferrate meridionali.

Si tratta dunque di organismi di antica e non ingloriosa tradizione. Non ingloriosa, perchè assai cospicuo è stato il contributo che essi hanno dato al progresso di questo ramo nella tecnica ferroviaria. Dalle locomotive a vapore gruppo 530 Ferrovie dello Stato, prime nel mondo con preriscaldatore d'acqua, del 1881, da quelle del gruppo 500 della Rete adriatica, progettate dall'Ufficio di Firenze, una delle quali, nel 1900, trainò da Parigi a Le Havre un treno di 130 tonnellate alla velocità di 126 chilometri orari stabilendo allora il primato di velocità ferroviaria, alle carrozze a cassa metallica, prime in Europa, agli elettrotreni ETR 200 (ancora in servizio) uno dei quali nel 1938 stabilì il medesimo primato tra Bologna e Milano con velocità media di 178 chilometri orari e massima di 203; dalle locomotive elettriche a carrelli ad aderenza totale progettate nel 1937-38, che sono servite di modello largamente imitato da costruttori stranieri, all'ETR 300, il Settebello, progettato a Firenze in tutte le parti meccaniche ed elettriche è tutta una catena ininterrotta di realizzazioni in massima parte coronate da brillante successo.

La tradizione è rappresentata da archivi contenenti in centinaia di migliaia di disegni, buona parte della storia di questa tecnica; è rappresentata da uomini che hanno fatto i capelli bianchi in questa particolare e difficile attività, e che gradualmente e purtroppo lentamente trasmettono la loro esperienza ad altri più giovani.

Da questo complesso di uomini e di organizzazione le Ferrovie dello Stato hanno tratto le possibilità di perseguire una politica di unificazione del materiale che dà cospicui vantaggi nell'istruzione del personale, negli approvvigionamenti, negli immobilizzi di parti di ricambio e soprattutto nella elasticità di utilizzazione in esercizio, e ne hanno tratto la possibilità di studiare a fondo i propri

problemi e di crearsi gli strumenti per risolverli senza dipendere da interessi estranei.

Ma se si pone mente allo stato attuale di questi Uffici e a quello che sarebbe desiderabile che fossero, non si può non constatare, con rammarico, un grande divario. Occorre infatti pensare alla differenza che corre tra una locomotiva a vapore di 900 cavalli del 1900 e una locomotiva elettrica da 5.600 cavalli dell'epoca attuale. Questa differenza può essere misurata considerando che per la costruzione della prima bastavano 400 o 450 disegni, mentre per la seconda ne occorrono 1300 o 1400, per non parlare dei 4000 occorsi per il Settebello. E le nozioni necessarie per compilarli si attingono in campi ugualmente accresciuti in vastità e complessità. Se si vuole che le Ferrovie possano insistere nella direttiva della unificazione del materiale, è necessario che gli Uffici studi vengano potenziati come i tempi richiedono rinviandoli con l'immissione di nuovi ingegneri, di disegnatori e di tecnici.

\* \* \*

In sede di progettazione del nuovo ordinamento del Servizio lavori si è riconosciuto indispensabile prevedere la costituzione — presso la Direzione del servizio — di appositi organi che, senza essere distolti dai compiti impegnativi e indilazionabili inerenti alla normale gestione dei lavori e dell'esercizio, si dedicassero soltanto agli studi ed alle ricerche, anche sperimentali, nei molteplici campi della tecnica che interessano le varie attività del Servizio stesso.

In base alla passata esperienza e tenuto anche conto delle soluzioni adottate da altre Amministrazioni si è rinunciato a costituire un unico ufficio studi e si è preferito, invece, prevedere unità distinte per le diverse branche, da poter affiancare, ad immediato contatto o nell'ambito stesso dei corrispondenti organi operativi per far sì che i gruppi di studiosi specializzati intenti a seguire il rapido ed incessante evolversi delle varie tecniche, abbiano modo di fare costante riferimento alle applicazioni di natura ferroviaria, in generale, ed agli specifici problemi aziendali, in particolare.

Tali tecnici specializzati dovranno altresì dedicarsi a rendere più costante e più fattiva la collaborazione ai vari organismi di carattere permanente, nazionali ed internazionali, di studio e di ricerca nel campo ferroviario curando altresì la partecipazione ai vari Convegni e commissioni spesso radunati per lo studio di particolari problemi e provvedendo, soprattutto, a predisporre gli strumenti per utilizzare concretamente, le soluzioni scelte per i vari problemi studiati.

Le nuove unità di studio sono state strettamente proporzionate alla entità del lavoro che dovranno svolgere. Si è così previsto un ufficio che si affiancherà a quello tradizionale che si occupa dei lavori dell'armamento per affrontare compiti inerenti agli studi, alle ricerche ed ai progetti dell'armamento. Nel campo dell'armamento si è avuta in questi ultimi anni una profonda evoluzione. Tale evoluzione non ha portato solo a nuovi tipi di armamento e a nuove caratteristiche di apparecchi del binario ma ha creato la necessità di approfondire una quantità di altri problemi connessi con il progresso stesso; dalla saldatura delle rotaie agli apporti di metallo, alla tempera delle testate, alla regolazione termica per l'adozione del binario continuo, alla individuazione dei difetti con ultrasuoni, alla meccanizzazione delle lavorazioni, all'adozione di nuove tecniche di lavorazione e di mezzi di misura più perfetti in relazione alle più alte velocità di esercizio eccetera.

Per seguire invece lo sviluppo e l'utilizzazione delle varie tecniche che interessano il corpo stradale e le opere d'arte, è stato ritenuto sufficiente prevedere la costituzione di due nuovi « nuclei di studi e ricerche » nell'ambito degli uffici che già si occupano, rispettivamente, del corpo stradale e dei ponti.

Un altro organo di studio di carattere particolare, previsto nel nuovo ordinamento del Servizio è infine la « Sezione organizzazione, Metodi di lavoro e Scuole professionali » che, posta alla diretta dipendenza del Direttore del Servizio, dovrà curare, il costante aggiornamento delle strutture organizzative, lo snellimento delle procedure, il decentramento dei compiti, la razionalizzazione dei metodi di lavoro, il perfezionamento professionale del personale ed ogni altro intervento, istruzione



o norma che valga a migliorare la efficienza funzionale e la economicità di tutte le unità operative degli uffici centrali e periferici.

Le unità di studio previste, sia pure con organici numericamente modesti, saranno in grado di assolvere gli importanti compiti loro attribuiti a condizione che riesca possibile reperire i funzionari ingegneri, capaci e sperimentati, indispensabili per il loro funzionamento; non ci si può nascondere che questo ultimo problema non si presenta di facile soluzione.

\* \* \*

Come per il Servizio lavori il servizio impianti elettrici per le molteplici attività che svolge, attività peraltro che possono riassumersi nei principali quattro seguenti settori e precisamente:

energia e trazione elettrica;  
segnalamento e sicurezza;  
telecomunicazioni;  
illuminazione, forza motrice e meccanismi vari.

Non ha avuto ragione di organizzare e porre in atto un unico Ufficio studi i cui componenti avrebbero dovuto riunire in sé la conoscenza specifica di settori troppo tra loro diversi rivestendo così un carattere troppo eclettico che avrebbe contrastato con le finalità dell'Ufficio stesso.

Ciò pertanto il Servizio impianti elettrici per ciascuno dei suddetti quattro specifici settori, la cui singola ampiezza di attività è già di per se stessa ben notevole ed impegnativa, nei rispettivi Uffici tecnici centrali, affida lo studio dei vari e complessi problemi tecnici di competenza ad appositi esperti ingegneri che hanno questo esclusivo incarico.

Detti esperti curano, tra l'altro, di mantenere attivi e continui i rapporti e gli scambi di notizie con i corrispondenti esperti esteri e nazionali non trascurando di seguire con tutta la dovuta cura la letteratura tecnica al riguardo, nonchè prendendo attiva parte ai lavori delle Commissioni e degli organi nazionali ed internazionali all'uopo creati per lo studio di tali argomenti.

I risultati conseguiti si sono dimostrati ben in armonia alle necessità ferroviarie e se

talvolta le stesse non sono state pienamente soddisfatte lo si può attribuire esclusivamente alla insufficienza dei mezzi finanziari dei quali l'Azienda dispone.

In proposito:

1) per quanto riguarda l'energia e gli impianti fissi della trazione elettrica anche di recente si sono potuti introdurre numerosi potenziamenti ed ammodernamenti quali ad esempio i telecomandi, la protezione selettiva di buona parte della rete primaria che si estende sulla quasi totalità dell'intera Nazione e che costituisce elemento essenziale per l'interconnessione con i maggiori Enti e Società elettriche italiane;

2) per quanto si riferisce agli impianti di segnalamento e sicurezza si può affermare che la progettazione degli schemi elettrici di principio da tenere come base nella esecuzione pratica degli impianti di apparati centrali elettrici e del blocco è stata sempre effettuata dall'Ufficio tecnico delle Ferrovie e che la collaborazione da parte delle ditte appaltatrici si è sempre limitata alla definizione con le dirigenze locali dei particolari esecutivi dei singoli impianti.

Anche nell'applicazione di sistemi già adottati presso ferrovie estere l'attività del suddetto Ufficio contribuisce a ulteriori perfezionamenti, quali ad esempio « l'autocomando » nel « C.T.C. » di Bologna, che ha consentito l'effettuazione da parte dei treni stessi dei comandi degli itinerari di un complesso numero di bivi;

3) nel campo delle telecomunicazioni va ricordato come le Ferrovie dello Stato per prime in Italia e avvalendosi della più avanzata tecnica, abbiano affrontato il problema della teleselezione telefonica automatica da utente a utente, su scala nazionale, studiando e realizzando gli opportuni adattamenti delle reti in cavo e in linea aerea costruite precedentemente e dimensionate per compiti ben meno impegnativi di quelli imposti dalla teleselezione.

Impianti radio per le comunicazioni con le navi traghetto, impianti radar sulle stesse navi, impianti di TV industriale e reti di telescrittori nei grandi parchi di smistamento, impianti radio e telefonici a servizio delle squadre che lavorano in linea, non sono più

nella fase sperimentale, ma il loro sviluppo è solo limitato da deficienze di stanziamenti.

Nel campo dei meccanismi non va taciuta la estesa applicazione agli esistenti impianti di pesatura dei carri, di dispositivi per rendere automatica la pesatura e la registrazione del peso, accelerando questo servizio e liberandolo da incertezze, errori e negligenze.

Sono altresì da ricordare gli impianti di pesatura dei carri in moto, in corso di realizzazione, ai quali si chiederà un importante acceleramento del ciclo di utilizzazione dei carri.

Particolari studi si sono fatti anche per rinnovare gli impianti di illuminazione elettrica delle stazioni adottando in misura larga la fluorescenza, sperimentando particolari sistemi di specifico impiego ferroviario e in rapporto alle disponibilità finanziarie si sono risolti brillantemente i problemi della illuminazione realizzando delle economie di esercizio e con ottimo risultato pratico.

## 8.2. — L'ISTITUTO SPERIMENTALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

L'Istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato — fondato nel 1905 dall'Ingegnere Riccardo Bianchi — è la prima organizzazione scientifico-tecnica sorta con l'Amministrazione statale delle Strade ferrate. Il suo compito, fin dalla fondazione, è quello della ricerca, del controllo, del collaudo sui materiali di ogni specie, anche nell'interesse della industria e dei terzi in genere che ne facciano richiesta. Pur essendo un organo delle Ferrovie dello Stato, l'Istituto sperimentale fu avviato, fin dalla sua origine, al servizio di altri Enti statali (Ministero interni, Marina mercantile, Azienda della strada, Difesa, eccetera).

A questa fisionomia dell'Istituto, vieppiù progrediente per l'entità delle richieste che ad esso pervengono, non è più correlativa — oggidi — una sua organizzazione moderna e più efficiente nei riguardi dei metodi e quindi dei mezzi indispensabili ad organismi del genere. L'opera dell'Istituto per il progredimento dei materiali (dai metalli ai tessuti, dai materiali ad apparecchiature di elettrotecnica ed elettrotecnica a quelli dei trasporti d'ogni tipo, dai materiali da costruzione non

metallici alle vernici, dai lubrificanti alla difesa dalle corrosioni, eccetera) è di fondamentale importanza nel quadro dell'economia nazionale, ivi congiunta quella primaria dei trasporti. È da questi materiali che parte ogni altra attività della tecnica applicativa ed è su questi materiali, sulla loro produzione e sul loro impiego razionale, che è basata un'altra percentuale di utile economico, nonché di sicurezza delle macchine e degli impianti.

Riferendoci a questa rinnovantesi vitalità dell'opera dell'Istituto — unico in Italia nel campo dei materiali — necessita procedere alla integrazione dei suoi strumenti e delle sue apparecchiature. Ciò è indispensabile onde pervenire alla risoluzione delle seguenti esigenze:

1) al potenziamento del normale lavoro di esame, prove, collaudo per provvedere all'aumento delle richieste, tenuto conto che la media annua dei campioni è di circa 20.000 con un totale di circa 100.000 determinazioni e permanente tendenza all'aumento;

2) lo sviluppo della moderna ricerca applicata ai materiali in relazione al rapidissimo progresso che si verifica particolarmente in alcuni rami della tecnica.

Se l'Istituto sperimentale non si potesse attrezzare secondo i nuovi metodi strumentali e tenere aggiornate le apparecchiature esistenti, si ridurrebbe, tra breve, specie dal lato chimico-fisico, ad un laboratorio di normali analisi chimiche e di usuali prove meccaniche ed elettriche. E ciò sarebbe di grave danno per l'Azienda delle ferrovie dello Stato che sarebbe costretta in molti casi, con spese assai maggiori, a ricorrere all'opera di laboratori estranei, l'opera dei quali non può sempre offrire tutte le desiderabili garanzie sotto vari aspetti.

Connesso con quello delle apparecchiature è il problema dei locali, estremamente grave in quanto l'attuale edificio della vecchia stazione di Roma Trastevere — ove ha sede l'Istituto e che per l'Istituto fu adattato più di cinquant'anni fa — è saturo oltre ogni possibilità.

L'alto interesse per l'Azienda di una migliore attività dell'Istituto è connesso con

il fatto che di fronte alle ingenti somme che l'Azienda spende attualmente per l'approvvigionamento dei materiali, la spesa annua dell'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato (350 milioni annui) costituisce un'aliquota esigua, considerato che si assicura il collaudo qualitativo dei materiali; il miglioramento delle caratteristiche dei materiali; le ricerche sperimentali sui materiali, il loro comportamento in opera e la soluzione delle questioni che nascono dall'esercizio per i suoi sviluppi scientifico-tecnici e le prescrizioni (Capitolati) dei materiali per il loro approvvigionamento.

Non è necessario insistere sull'importanza di tali compiti per una efficiente conduzione aziendale sotto l'aspetto tecnico ed economico, per rendersi conto che è opportuno e conveniente un adeguato potenziamento dell'Istituto e di ciò l'Azienda delle ferrovie dello Stato dovrà tenere conto, come risulta che ha già fatto, nella predisposizione dei piani di adeguamento delle proprie attrezzature tecniche.

### 8.3. — CENTRI DI ELABORAZIONE ELETTRONICA E MECCANOGRAFICA

Come la maggior parte delle Aziende più progredite nei diversi settori dell'industria, le Aziende ferroviarie si sono da tempo orientate verso l'adozione di moderni sistemi di elaborazione meccanografica ed elettronica.

Le Ferrovie dello Stato dispongono oggi di 7 centri meccanografici ed elettronici a disposizione dei Servizi, Personale, Ragioneria, Commerciale, Trazione e Affari Generali.

Sono in corso studi per l'ammodernamento e unificazione dei centri meccanografici di Firenze (Trazione e commerciale), per l'adozione dell'elaborazione elettronica sulla gestione delle pensioni e per il trasferimento al centro elettronico della elaborazione dei dati relativi allo scambio dei carri con l'estero.

Non sto qui ad illustrarvi l'utilità, direi la necessità, dell'adozione dei più moderni sistemi di elaborazione elettronica per la gestione di una grande Azienda; la importante letteratura esistente al riguardo e l'indirizzo seguito dalle più lungimiranti aziende nazio-

nali ed estere mi esime dal dilungarmi in tale esposizione.

Una sola osservazione ritengo debba essere fatta: è necessario insistere in questa direzione, ancora molta strada l'Azienda ferroviaria deve percorrere per portarsi al giusto livello in questo settore, mirando soprattutto ad un concentramento di attività in pochi centri della massima potenzialità ed efficienza che sono in definitiva quelli di maggiore rendimento e più economici.

La maggior parte delle aziende ferroviarie europee si sono orientate verso l'accentramento dei vari centri di elaborazione elettronica e meccanografica esistenti utilizzando a tale scopo i calcolatori più capaci e rapidi forniti dalla tecnica.

Le Ferrovie Svizzere (S.B.B.) hanno di recente attivato un centro di calcolo elettronico dotato di complesso I.B.M. 7070. Le Ferrovie Germaniche (D.B.) hanno attivato, di recente, un complesso calcolatore I.B.M.

Le Ferrovie Francesi (S.N.C.F.), che hanno attualmente in servizio 12 centri meccanografici ed elettronici, per accentrare e semplificare il lavoro, in esito a studi condotti per oltre un quinquennio, e dopo aver visitato le installazioni presso altre aziende ferroviarie, hanno acquistato un complesso di calcolo denominato « Gamma 60 » tra i più potenti oggi esistenti che è entrato recentemente in servizio (novembre 1960) e che assorbirà buona parte dei lavori attualmente effettuati dai centri meccanografici.

Anche le Ferrovie dello Stato sono orientate verso la centralizzazione coordinata della elaborazione elettronica delle informazioni periferiche dei vari servizi, nei loro diversi settori tecnico, amministrativo e contabile, con attrezzature consistenti in un grande centro di elaborazione centralizzata e del complesso delle apparecchiature terminali per la raccolta e il convogliamento delle informazioni dalla periferia al centro. È augurabile che presto si realizzi.

### 9. — L'AUTONOMIA DELL'AZIENDA FERROVIARIA

La necessità di una riforma che consentisse all'Azienda 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, negli ultimi quindici anni, maggiormente sentita e condivisa da una larga categoria di studiosi, di tecnici, di economisti che, concordi, hanno riconosciuto il carattere industriale e commerciale della Azienda e quindi la opportunità di una autonomia funzionale che le desse la semplicità e la snellezza delle Aziende industriali, attribuendo al Ministro il controllo politico-economico della gestione.

Ritengo opportuno ricordare, a questo riguardo che, quando nel 1905, le principali reti ferroviarie italiane furono affidate alla gestione statale, alle Ferrovie dello Stato, che pur operavano in condizioni di monopolio di fatto, fu concessa una adeguata autonomia di gestione.

Dal 1905 al 1924, l'autonomia dell'Azienda non fu mai posta in discussione e le Commissioni che in quel periodo si occuparono del problema ferroviario (la Commissione Finali nel 1911 e la Commissione Chimicri nel 1917) ne ribadirono la necessità, definendo anzi come segue le attribuzioni dell'organo ministeriale e quelle dell'Azienda:

al Ministro il potere dirigente (in senso lato);

al Consiglio di Amministrazione il potere deliberante;

al Direttore generale il potere esecutivo.

Ciononostante, nel 1924, dopo la gestione del Commissario straordinario, l'autonomia dell'Azienda fu praticamente soppressa con una riforma che, non fu attuata perchè l'autonomia avesse dato luogo ad inconvenienti, ma soltanto per seguire la concezione politica dell'epoca, ispirata a criteri di accentramento e di inserimento diretto dello Stato in molte attività.

Il risultato pratico fu, ad ogni modo, che proprio quando (1928-30) le ferrovie si trovarono a dover lottare contro la crescente ed accanita concorrenza dell'automobilismo industriale, esse avevano perso quella elasticità di azione che sarebbe stata invece indispensabile per far fronte alla situazione.

L'attuale struttura giuridica delle Ferrovie dello Stato non trova riscontro in quella delle altre ferrovie europee le quali, pur quando non hanno forma prettamente privatistica (come le ferrovie Olandesi) o di società nazionale (come le ferrovie Francesi, Belghe e Lussemburghesi) ma quella di ferrovie dello Stato, già godono di una autonomia molto marcata (come le ferrovie Svizzere, Tedesche ed Inglesi); e, ciononostante, hanno allo studio od in corso di attuazione, riforme destinate ad aumentarla (così in Germania ed in Gran Bretagna) sotto la spinta di una incalzante realtà, che le strade ferrate debbono ovunque affrontare.

Un recente studio condotto dalla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti — C.E.M.T. — dimostra che peso decisivo sui risultati finanziari favorevoli delle ferrovie Olandesi (le uniche in attivo in Europa, assieme a quelle Svizzere, dotate pure di molta autonomia) ha l'ampia autonomia della quale esse godono.

Il fatto che l'Azienda debba perseguire finalità di carattere pubblico e di interesse generale non esclude, anzi richiede, che queste finalità siano soddisfatte con gli strumenti più consoni alle esigenze del sistema dei trasporti in particolare e del sistema economico in generale. Per cui, se l'esame obiettivo porta a ritenere più conforme agli interessi generali l'adozione di una forma di organizzazione più efficiente, anche se dotata di maggiore autonomia nei confronti dell'Amministrazione dello Stato è giusto che si segua tale via.

Il doppio aspetto che le Aziende ferroviarie presentano, — in quanto *imprese industriali e commerciali* per la produzione e la vendita di « servizi » e *servizio pubblico* e di interesse generale per la importanza fondamentale che rivestono per la collettività — non può nè deve costituire un impedimento per l'Azienda chiamata a svolgere tali compiti. È proprio tale duplice aspetto che suggerisce l'unica soluzione adeguata:

— in quanto aziende intese a produrre e vendere un servizio, le ferrovie dovranno avere la massima autonomia di gestione e seguire quella organizzazione, quei metodi e quelle procedure che adottano, per collaudata esperienza, le imprese industriali e commer-

ciali al fine di produrre meglio ed al minor costo;

— in quanto servizio pubblico, occorre dare agli organi dello Stato i necessari poteri per far sì che l'Azienda persegua quelle sostanziali finalità di interesse pubblico, che stanno alla base dell'intervento dello Stato medesimo nell'esercizio delle ferrovie.

Tale è del resto la formula adottata dalle principali ferrovie esistenti; tale è la formula che gli Stati adottano ormai per interventi anche più importanti, sotto il profilo dell'interesse pubblico e di quello ferroviario.

Essa è meno costosa per la collettività, permette di meglio aderire alle esigenze della clientela ed è pure preferibile sotto l'angolo visuale del servizio pubblico.

#### CONSIDERAZIONI RIASSUNTIVE E CONCLUSIONI

Onorevoli Senatori, ho cercato di esporre al vostro esame qual'è l'attuale posizione dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato nei vari settori che ne costituiscono la struttura; la efficienza dei mezzi strumentali; materiale rotabile e infrastruttura; il rapporto di efficienza fra i mezzi e la pressione del traffico che sempre più agisce su determinati itinerari fondamentali.

Ritengo opportuno ora sintetizzare rapidamente le varie fasi della azione svolta e dalla Azienda e dal Governo dalla fine della guerra a oggi, perchè concordemente, io mi auguro, si possa concludere che l'azione che ancora si deve svolgere per ottenere che la Azienda stessa sia messa nelle condizioni di assolvere in pieno i compiti che le esigenze dello sviluppo economico del Paese richiedono è in corso e in fase di attuazione. Intendo naturalmente riferirmi ai trasporti che graviteranno sulla rete ferroviaria e per i quali, sono convinto, per molti decenni ancora la ferrovia deve disimpegnare una funzione insostituibile da altri mezzi di trasporto, pur tenendo conto, da una parte, dell'imponente sviluppo che sempre più si afferma nel campo dei trasporti su strada e dell'aviazione e, dall'altra, dei programmi di navigazione interna e della costruzione di oleodotti.

#### *Periodo della ricostruzione.*

Dal grafico IV risulta evidente qual'è stato l'impegno finanziario assunto dal Governo particolarmente dal 1946-47 al 1955-56. Ancora oggi si muovono critiche all'opera preziosa della ricostruzione e si dimentica il clima politico e sociale del periodo in cui si operò.

Dice l'illustre nostro collega senatore Corbellini in una sua relazione: « Occorreva riaprire i traffici per ridare al Paese la possibilità di una rapida ripresa quando le strade ordinarie erano ancora interrotte e i mezzi automobilistici e i carburanti mancavano, quasi inesistente la navigazione marittima mercantile di bandiera italiana ».

Ricordo ancora con commozione i ferrovieri, macchinisti, personale dei treni, impiegati di tutte le categorie che con entusiasmo e spirito di sacrificio si prestavano volontariamente trasformandosi in manovali, operai, assistenti, per concorrere a ripristinare la possibilità di servizio ferroviario nel più breve tempo possibile.

Il senatore Corbellini, da uomo responsabile espone lealmente quali furono le conseguenze determinate da una situazione di necessità assoluta.

« Molti impianti fissi, in generale le più impegnative opere d'arte delle infrastrutture distrutte o avariate, i vecchi tracciati, l'armamento delle linee, i mezzi strumentali per la sicurezza della circolazione furono ricostruiti e riparati quasi sempre sugli schemi precedenti, senza impegnative innovazioni e laboriose varianti ».

Ricordo che mancavano le rotaie. L'industria non era in condizione di fornirle in rapporto al fabbisogno. In un tratto di linea in cui il traffico era limitato ricordo che si impiegarono spezzoni di rotaie di quattro metri.

Qualche tronco di linea ricostruita avrebbe potuto essere sostituita con servizi di autolinee. Mancavano le strade idonee e gli automezzi. Quanto esposto, spiega perchè alla distanza di appena un decennio dalla ricostruzione il complesso ferroviario si presentò non adeguato dal punto di vista tecnologico ed economico alle nuove esigenze perchè superato e invecchiato.

L'attuale Direttore generale delle ferrovie Ingegnere Severo Rissone eminente tecnico, tutto proteso nello sforzo di potenziamento della rete, presentando il primo piano quinquennale esprimeva fra l'altro i concetti sopra indicati nel sottoporre all'esame dell'Autorità politica il programma del piano stesso.

*Ulteriore intervento del Governo per il potenziamento della rete.*

Il piano di investimento di circa 160 miliardi finanziato con mutui contratti col C.C.O.P. realizzato in quattro anni, dal 1952 al 1955, per un ammontare netto di milioni 144.151,5.

Di questi, 99 miliardi furono destinati a finanziamento in conto patrimoniale e circa 45 a lavori di ripristino in conto ricostruzione.

La Cassa del Mezzogiorno ha finanziato opere ferroviarie nell'Italia meridionale e insulare per un totale di 90 miliardi.

Dal Tesoro, a titolo gratuito, un complesso di sovvenzioni straordinarie per la sistemazione di impianti a Napoli, Milano P.N., Trieste, raddoppio linea Battipaglia-Reggio per complessivi miliardi 47,5.

Prestito svizzero per il finanziamento di lavori per lo sviluppo e la elettrificazione di linee che collegano l'Italia con la Svizzera per 200 milioni di franchi svizzeri.

Piano quinquennale per l'ammodernamento della rete:

Prima fase approvata nel marzo 1958 e che comprende un finanziamento, a mezzo mutui, per miliardi 125, e l'anticipata utilizzazione degli stanziamenti di bilancio ordinario per il rinnovamento degli impianti fissi per il complessivo importo di miliardi 50.

Seconda fase, approvata con legge dicembre 1959, finanziamento a mezzo operazioni di mutuo per 150 miliardi, e anticipata utilizzazione sui fondi ordinari di bilancio da iscriversi per cinque anni, dal 1960 al 1964, per rinnovamenti binari e materiale rotabile per 25 miliardi.

Dei 275 miliardi (125 + 150) del piano quinquennale sono stati contratti mutui per 110 miliardi fino al 1960-61 e saranno contratti gli altri per 165 negli esercizi del 1961-1962 al 1964-65.

\* \* \*

Il piano quinquennale la cui realizzazione sarà completa entro i primi mesi del 1962 allorchè sarà eseguita anche la trasformazione del sistema di trazione elettrica in corrente continua sulle linee Alessandria-Genova e Genova-Savona rappresenta, senza dubbio, un notevole passo che l'Azienda avrà compiuto per recuperare gli arretrati costituitisi nei settori delle attrezzature fisse e del parco.

Ma siamo ancora lontani dalla realizzazione di quanto è necessario per la eliminazione di strozzature a semplice binario su itinerari a grande traffico, adeguamento del materiale rotabile, carri, carrozze, locomotori elettrici, e diesel, sistemazione di piazzali di grandi stazioni, estensione di moderni apparati centrali elettrici per manovre scambi e segnali, eccetera.

Si iniziarono, a seguito della approvazione della seconda fase del piano quinquennale, e si completarono gli studi per un vasto piano pluriennale che inquadrava in una armonica visione di insieme e di gradualità quanto fosse necessario per il potenziamento radicale e completo della rete.

Naturalmente tutti i Ministri che si sono seguiti furono propugnatori della soluzione definitiva del grave problema della Azienda. Si arrivò così al 1960 e il Ministro responsabile del settore dei trasporti, onorevole Spataro, impostò il problema nella forma più completa.

Come è noto fu nominata dal Governo una particolare Commissione di esperti in materia di economia aziendale perchè esaminasse in pieno la situazione economico-finanziaria per uno stabile assestamento nel futuro della Azienda e quindi rafforzamento e potenziamento delle strutture tecniche in modo organico e definitivo con un piano di investimenti.

Riforma dell'ordinamento dell'Azienda per realizzare una autonomia reale di gestione.

Il Consiglio dei ministri, nella seduta del 23 giugno, su proposta del Ministro dei trasporti approvò i provvedimenti per la sistemazione della Azienda ferroviaria.

Come si rileva dal comunicato, i provvedimenti mirano a dare all'Azienda ferroviaria la più ampia autonomia assicurandole con-

temporaneamente i mezzi finanziari per ammodernare e potenziare i suoi impianti, per rinnovare la sua organizzazione e per assestare durevolmente la sua situazione economica. Insieme alla proposta di legge che adeguava il suo ordinamento alle esigenze di una moderna azienda industriale, è stato approvato l'impiego di 800 miliardi per sostituire il vecchio materiale rotabile con i mezzi più moderni aumentandone anche la quantità, per migliorare e rinnovare i binari, per introdurre i più moderni apparati elettrici per la sicurezza e la regolarità della circolazione dei treni, per attuare un programma di soppressione di P. L., per completare il raddoppio di alcune linee principali a grande traffico.

Per consentire un acceleramento dei lavori e delle commesse all'industria è prevista l'autorizzazione ad eseguire la prima fase di 500 miliardi in tre anni.

Segue il comunicato indicando il provvedimento dell'aumento delle tariffe, il provvedimento per sopprimere concessioni di viaggio gratuito e l'approvazione di direttive per un ridimensionamento della rete.

Onorevoli Colleghi, io penso che tutti voi vogliate prendere atto dell'opera fattiva, tenace e produttiva svolta dal Ministro dei trasporti, onorevole Spataro e delle decisioni tempestive del Governo per la realizzazione rapida di problemi che si agitavano da anni, molti anni.

Ho esposto quanto si sia discusso sulla necessità di ripristinare l'autonomia della Azienda stroncata e annullata nel 1924.

Mi auguro che i relativi provvedimenti legislativi siano presto sottoposti all'esame dei due rami del Parlamento. Provvedimenti che saranno evidentemente esaminati, discussi, ma che, nella sostanza, non potranno non essere approvati.

Riferendomi a quanto esposto in materia di personale, rinnovo la viva preghiera al Governo perchè si risolva il problema del reperimento dei tecnici. Non si potrebbero affrontare i gravi compiti di lavori e di realizzazioni tempestive che scaturiranno dai finanziamenti approvati dal Governo se non si potesse disporre di adeguato numero di tecnici capaci.

Ho già scritto e ripeto che ho assoluta certezza della necessità, per l'economia del Paese,

che sussista per moltissimi decenni ancora una rete ferroviaria, ma potenziata nei mezzi, nella organizzazione strutturale, nelle infrastrutture, per essere veramente produttiva.

Con questa prospettiva sorge in me la domanda: sono sufficienti gli ottocento miliardi?

Non mi pongo la domanda. Sono convinto che la forza delle cose finisce coll'imporre la concretezza della realtà. Non si potrà certamente limitare agli 800 miliardi ora decisi il complesso degli investimenti, se i fatti dimostreranno che non sono sufficienti per realizzare quanto è indispensabile.

Esprimo anche la certezza che una coraggiosa politica di ridimensionamento, pur seguendo i criteri già esposti, e di organizzazione produttiva, debba mettere, in avvenire non lontano, l'Azienda in condizione di correre al suo potenziamento.

\* \* \*

Onorevoli Senatori, ho cercato di esporre gli argomenti relativi allo stato di previsione di cui ci occupiamo, mettendo in evidenza i problemi più importanti e che a parere della 7<sup>a</sup> Commissione meritano maggiore rilievo.

Lo sviluppo economico e produttivo del Paese, così legato al problema dei trasporti non può che fare auspicare che i programmi già approvati per la viabilità e le autostrade per quanto si riferisce ai trasporti per strada, e quanto è stato approvato dal Consiglio dei Ministri per l'Azienda delle ferrovie dello Stato, abbiano la più sollecita realizzazione. Che si completi rapidamente il programma di ammodernamento delle Ferrovie in concessione e principalmente che si realizzi quanto sarà fissato nei rapporti delle Ferrovie dello Stato sulla base della prima fase di investimenti di 500 miliardi da eseguire in tre anni. Non conosco naturalmente quanto sarà stabilito, ma mi auguro che sia approntato il completamento del raddoppio della Battipaglia-Reggio e della Genova-Ventimiglia.

Sono sicuro che l'opera fattiva del ministro Spataro e di tutti i collaboratori determinerà concreti risultati positivi.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

I collaboratori, onorevoli colleghi, sono tutti, dai massimi dirigenti ai più umili esecutori. Tutti, e dell'Ispettorato della motorizzazione civile e trasporti in concessione, e della numerosa, massiccia famiglia dell'Azienda delle ferrovie dello Stato; io non posso chiudere questa mia esposizione sull'attività del Ministero dei trasporti senza rivolgere un pensiero al personale tutto. Sono stati illustrati i numerosi e delicati compiti che sempre più aumentano di mole e di responsabilità dell'Ispettorato e a tali compiti si dedicano tutti con capacità e zelo. Mi è gradito ricordare il direttore generale ingegner Firpo che proprio in questi giorni lascia l'Amministrazione dopo quaranta anni di servizio. Funzionario che tutti quelli che hanno avuto la possibilità di conoscere ricorderanno proprio per il suo buon senso, per la sua capacità e per la intelligente comprensione nell'affrontare i tanto numerosi problemi. Un augurio vivo e cordiale per il nuovo direttore, ingegner Carlucci.

Consentitemi, onorevoli colleghi, che un particolare saluto io rivolga al personale tutto dell'Azienda delle ferrovie dello Stato. Dal direttore generale ingegner Rissone, tecnico di gran valore, ai suoi diretti collaboratori, al personale tutto dell'esercizio.

La vita del ferroviere è dura. Per le responsabilità che si accumulano sui dirigenti massimi, per le singole responsabilità che gravano anche sui più umili esecutori. Una certa campagna di stampa, che ha assunto un tono di vero autolesionismo nazionale, ha ritenuto di potere mettere anche in dubbio il senso del dovere dei ferrovieri legando questa affermazione ad una serie di incidenti che disgraziatamente si sono addensati in un recente periodo. È possibile che si commettano degli errori. Sono centocinquantamila circa i ferrovieri addetti all'esercizio. Spesso l'errore è tragicamente fatale per chi lo ha commesso. Le statistiche già esposte in precedenza dimostrano che le Ferrovie italiane si trovano fra le migliori di quasi tutte le ferrovie del mondo. Per queste ragioni io ritengo sia mio dovere inviare da questa solenne assise un saluto a tutta la grande famiglia dei ferrovieri italiani che, malgrado le difficoltà in cui operano, fanno, e sono sicuro, continueranno a fare il loro dovere.

Ritengo quindi di poter proporre al Senato l'approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1961-62 e del disegno di legge relativo.

FLORENA, *relatore*



## RELAZIONE DI MINORANZA

ONOREVOLI SENATORI. — Non v'è dubbio che il dibattito, che oggi affrontiamo sul bilancio dei Trasporti, trova, finalmente, il Paese sensibilizzato sui problemi che riguardano i trasporti in generale e le ferrovie statali in particolare.

Ci sembra veramente giunto, quindi, il momento più favorevole per affrontare e risolvere tutto il complesso problema dei trasporti terrestri e, in questo più ampio contesto, quello delle ferrovie statali, manifestatosi particolarmente urgente dopo gli ultimi luttuosi incidenti.

Infatti, i recenti disastri ferroviari hanno improvvisamente messo in luce tutti i malanni che, da tempo, travagliano le Ferrovie dello Stato.

Dopo quelle sciagure, un vero coro di proteste si è levato da tutta la stampa nazionale, denunciando le cattive condizioni in cui si trovano le nostre ferrovie.

« Materiale da museo » ha scritto un quotidiano. « La messa a punto delle ferrovie non può essere più rimandata » scrive, a caratteri di scatola, il « Corriere della Sera ». « Linee e materiale inadeguati causa dei disastri ferroviari », « È necessario combattere la vecchiezza del materiale rotabile delle ferrovie », rilevano altri giornali.

E le citazioni potrebbero continuare.

Ma, se è pur vero che quelle denunce, partendo spesso da organi legati a doppio filo ai grandi complessi monopolistici interessati nel problema dei trasporti hanno, per fine ultimo e non confessato, quello di colpire la Azienda di Stato, è vero anche che esse non possono essere ignorate perchè, se ne sono false ed interessate le conclusioni, quasi sempre le premesse rispondono a dati di fatto inoppugnabili.

È certo, ad esempio, che non a caso, la sciagura di Bonassola è avvenuta in un galleria antiquata ed a binario unico; nè a caso, il 18 dicembre dello scorso anno, un cerchio del rapido Milano-Trieste si è spaccato, provocando il deragliamento del convoglio.

L'onorevole Spataro, Ministro dei trasporti, sebbene sollecitato, attraverso la Presidenza del Senato, a rispondere ad interpellanze ed interrogazioni che, numerose, sono state presentate, non ha inteso, o — più probabilmente — non ha potuto, dare giustificazioni e, in una dichiarazione rilasciata al settimanale « Oggi », per tranquillizzare l'opinione pubblica, non ha saputo far meglio che affermare non potersi parlare, circa gli ultimi incidenti, che di fatalità.

È vero, anche alla fatalità non può non concedersi un certo margine. Tuttavia, parlare di fatalità, dopo tutta una serie di sciagure, è una troppo comoda scappatoia che non serve a diradare il grave senso di smarrimento che, purtroppo, si è diffuso fra gli utenti della ferrovia e, più in generale, nell'opinione pubblica.

La verità è, invece, che questo susseguirsi di sciagure ferroviarie ad altro non può addebitarsi se non alla cattiva politica seguita dai passati e dall'attuale Governo.

#### ORIENTAMENTI PER UNA NUOVA LINEA DI POLITICA DEI TRASPORTI

Per una più confacente politica dei Trasporti, a nostro avviso, sarebbero occorsi ed occorrono:

a) coordinamento degli investimenti pubblici e privati, secondo rigorosi criteri di priorità settoriale, temporale e territoriale;

b) coordinamento dei trasporti su strada, su rotaia e per via d'acqua, realizzato in base alle esigenze dello sviluppo economico del Paese, e non di interessi particolari, con l'obiettivo di contribuire, anche attraverso la politica dei trasporti, alla eliminazione degli squilibri economici e sociali esistenti tra le varie regioni del Paese, ed evitare antieconomiche sovrapposizioni dei sistemi di trasporto;

c) maggiori investimenti a favore dell'Azienda ferroviaria, allo scopo di conseguire un effettivo ammodernamento della rete, secondo le esigenze economiche dei territori interessati, e di garantire la sicurezza dei trasporti sulla base di un reale progresso tecnico;

d) eliminazione del sistema dell'autofinanziamento da parte dell'Azienda ferroviaria;

e) chiarificazione dei conti di gestione delle ferrovie;

f) riforma di struttura dell'Azienda ferroviaria;

g) creazione di un sistema di vie d'acqua interne, laddove ne esistono le condizioni oggettive, e potenziamento del cabotaggio costiero;

h) gestione pubblica del sistema dei trasporti, con l'esclusione delle Aziende private nelle ferrovie secondarie, nei trasporti extraurbani e nella navigazione per vie d'acqua interne e loro sostituzione con aziende pubbliche appartenenti allo Stato o agli Enti locali, in applicazione del dettato dell'articolo 43 della Costituzione della Repubblica.

Purtroppo, non solo si è seguita una linea politica diametralmente opposta — e che dubitiamo assai il Governo vorrà abbandonare per il futuro — ma ci si è fin qui affidati ad un liberismo economico, non solo sorpassato dalla dinamica del tempo, ma che, per non avere assolutamente i necessari presupposti per essere applicato, ha grandemente favorito particolari e ben individuati interessi privati a carattere monopolistico, a tutto danno dell'economia del Paese.

Dirò di più: come diretta conseguenza della subordinazione della politica statale dei trasporti agli interessi monopolistici, abbiamo visto, particolarmente negli ultimi anni,

espandersi settori — come quello delle autostrade — il cui sviluppo risponde a tali interessi, e trascurati, oltre l'azienda ferroviaria di Stato, anche il miglioramento e lo sviluppo della rete stradale ordinaria, del piccolo cabotaggio costiero e della navigazione interna.

Particolare importanza assume anzi quest'ultimo problema, ove si pensi al basso costo del trasporto delle merci per via d'acqua, ed al fatto che nostri prodotti potrebbero raggiungere i mercati esteri a prezzi competitivi, solo che minore fosse l'incidenza del costo del trasporto.

La principale di queste opere, quella che di gran lunga tutte sovrasta, è l'auspicata grande idrovia Venezia-Milano-Locarno, alla quale la Commissione di Trasporti della Comunità Economica Europea ha riconosciuto il carattere di « interesse europeo ».

Ebbene, data l'attesa delle popolazioni delle zone sottosviluppate della valle Padana, noi chiediamo che il Governo, nel suo insieme, si impegni in modo inequivocabile su questa importante opera di progresso civile.

Il potenziamento della rete idroviaria, è vero, rientra nella competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma noi sentimmo la necessità di trattarne anche in questa sede poiché non vediamo che la possibilità — e la necessità — di risolvere solo in modo unitario il sempre invocato coordinamento dei mezzi di trasporto.

Al Ministero dei trasporti, in particolare, non sarebbe dovuta sfuggire l'enorme importanza dello sviluppo della navigazione interna, nel quadro di una razionale cooperazione dei mezzi di trasporto.

Nè solo per mere ragioni di convenienza economica e di sviluppo dei traffici nelle zone sottosviluppate devesi attendere all'incremento delle vie di navigazione interna e al loro coordinamento con gli altri mezzi di trasporto, ma altresì per l'inderogabile necessità di decongestionare il traffico stradale e di integrare questo e quello ferroviario con quello fluviale, assegnando a ciascuno una funzione di complementarietà rispetto agli altri e istituendo servizi cumulativi tra strada, rotaia e vie navigabili.

Grande rilievo merita anche la mancanza di un piano razionale d'impiego dei servizi

autostradali, mancanza che crea sovrapposizioni antieconomiche fra strada e rotaia e dispendio dannoso di capitali ed energie in innaturali concorrenze.

Inoltre, questo stato di cose ha creato il preoccupante fenomeno di pluriservizi insistenti sulle zone più redditizie e del quasi completo abbandono di intere province e di intere regioni. Infatti, succede che le domande di concessioni vengano avanzate dagli imprenditori soltanto quando ne è evidente la convenienza economica, e ciò raramente succede nelle zone depresse, specie montane, o nel Mezzogiorno.

L'aver concesso all'iniziativa privata questo ampio campo di scelta ha svuotato l'istituto della concessione di ogni contenuto sostanziale, con la conseguenza che, per esempio, tra il 1955 ed il 1957 — malgrado il piano di sviluppo del Mezzogiorno e malgrado lo sforzo finanziario, spesso notevole, degli Enti locali per la costruzione delle strade — nell'Italia meridionale, isole comprese, gli autobus-km. sono aumentati di appena 55 milioni 553.344 unità contro le 165 milioni 984.988 unità del centro-nord.

Ora v'è da chiedersi: intende finalmente il Governo assumere iniziative di politica dei trasporti atte ad evitare che questo fenomeno vieppiù si aggravi, pregiudicando, e forse rendendo impossibile per il futuro, un armonico sviluppo dei trasporti nelle varie regioni d'Italia?

Nel quadro della soggezione della politica statale dei trasporti agli interessi monopolistici, il punto più oscuro, e più difficilmente controllabile, è quasi certamente la parte riservata ai monopoli elettrici, fornitori di energia alle Ferrovie dello Stato o acquirenti di energia prodotta dalle centrali di proprietà delle Ferrovie dello Stato.

In questo argomento, le stesse relazioni di maggioranza hanno lamentato che manchi una indicazione dei prezzi unitari di costo dell'energia prodotta dalle centrali appartenenti alle Ferrovie dello Stato e dei prezzi di acquisto per l'energia comperata.

Nè maggiori delucidazioni sono venute dalle dichiarazioni del Ministro, in sede di discussione del bilancio dei trasporti dello scorso anno.

L'onorevole Spataro, rispondendo infatti ai rilievi mossi in proposito affermò avere le Ferrovie dello Stato prelevato energia elettrica dall'industria privata per 449 milioni kwh, al prezzo medio di 6 lire al kwh, « anche mediante scambi di energia ».

Tenuto conto che l'energia prelevata da centrali di proprietà delle Ferrovie dello Stato è costata un prezzo medio di lire 2,95 al kwh, come giustificare il prezzo di 6 lire al kwh pagato all'industria privata, con la quale, oltretutto, l'energia è stata scambiata?

Sul quantitativo di energia prodotta, sui costi di detta energia, sul prezzo di acquisto e di cessione, regna il più fitto mistero; mistero voluto dai monopoli elettrici e che costituisce un loro orientamento costante per tenere celati i propri profitti.

Dai pochi dati noti, comunque, è possibile indicare, per approssimazione, in circa 7 lire il costo unitario medio dell'energia acquistata, in circa 2,50 quello dell'energia prodotta, ed in circa 2 lire il prezzo dell'energia venduta.

È evidente che si tratta di un grosso regalo che viene fatto ai gruppi elettrici da una azienda di Stato.

#### PROBLEMA DEGLI INVESTIMENTI A FAVORE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Tralasciando, tuttavia, almeno per il momento, di estendere la nostra critica a tutta la politica generale perseguita dal Governo in materia di trasporti terrestri, porremo l'accento, in particolare, sulle necessità dell'Azienda ferroviaria, poichè essa rappresenta il nucleo fondamentale del sistema dei trasporti terrestri e, innanzi tutto, sul problema degli investimenti, sempre richiesti dall'opposizione e dalla Direzione generale delle ferrovie, e mai ottenuti nella misura atta a veramente ammodernare e potenziare.

Basta leggere, ad esempio, il piano quinquennale presentato dalla Direzione generale delle ferrovie, per rendersi conto del disaggio in cui si trova l'Azienda per la maniera come, dal Tesoro, è stato affrontato il delicato problema del suo finanziamento.

E ancora, in un articolo, sempre a cura della Direzione Generale delle ferrovie, apparso nel gennaio 1959 sulla rivista « Ingegneria Ferroviaria », ed in cui si tratta del potenziamento della rete, si sostiene che « occorre concentrare gli sforzi:

a) nell'ammmodernamento degli impianti e delle linee a più intensa circolazione;

b) nel potenziamento delle linee adducenti ai transiti ferroviari internazionali;

c) nell'incremento del parco rotabile, sia dal lato quantitativo che da quello qualitativo, onde ottenere una consistenza numerica adeguata alla consistenza del traffico viaggiatori e merci, e per poter disporre di mezzi moderni, tecnicamente più efficienti ed indiscutibilmente più economici nell'esercizio ».

Tuttavia, siamo convinti che, per renderci conto appieno di quel pur chiaro ed inequivocabile linguaggio, occorra brevemente rifarsi alla storia del piano quinquennale.

Quel piano, in seguito divenuto quinquennale, era nato come piano decennale e comportava una richiesta di mille miliardi: 200 miliardi, o giù di lì, da spendere nei primi due anni, ed il rimanente nei successivi otto.

Lo stesso Piano Vanoni comportava, per l'Azienda Ferroviaria, un investimento di 700 miliardi in un decennio.

Ma la « linea Pella », che è andata sempre più contenendo ogni pur necessario investimento a favore dell'azienda, ridusse quella richiesta a soli 250 miliardi.

Nè si sono voluti ascoltare i suggerimenti partiti dai vari congressi internazionali, ai quali pure, ed ufficialmente, hanno partecipato i nostri Ministri dei trasporti.

Ci basta citare, a riprova del nostro assunto, la conclusione quarta alla quale giunse la 18ª sessione dell'Associazione internazionale del Congresso delle strade ferrate, svoltasi a Madrid dal 29 settembre al 7 ottobre 1958.

Essa dice:

« Il ritardo nel rinnovamento e nell'ammmodernamento degli impianti rende più grave la posizione tecnica e finanziaria delle ferrovie di fronte ai concorrenti.

Ne risulta un aumento progressivo dei disavanzi, aumento che, a sua volta, compor-

ta sovente una pressione sugli ammortamenti ».

Conclusione, cotesta, che avrebbe dovuto indirizzare la nostra politica dei trasporti verso un diverso orientamento.

Ed invece, come dicevamo, siamo rimasti legati ad una concezione antiquata e, in ultima analisi, di favore verso l'autostrada.

Ben diversamente, è doveroso farlo notare, le cose vanno in altri Paesi.

Rileviamo, ad esempio, sempre dalla rivista « Ingegneria Ferroviaria », che nell'Unione Sovietica è stato recentemente approvato un programma di sviluppo ferroviario comprendente, tra l'altro, l'elettrificazione di 20 mila chilometri di strada ferrata in cinque anni, e che negli Stati Uniti, dove pure le ferrovie non hanno subito alcun danno dagli eventi bellici, negli ultimi quindici anni sono stati investiti, per la strada ferrata, ben 194 miliardi di dollari per ampliamenti e miglione.

Questa somma corrisponde ad un investimento quotidiano di oltre 35 milioni di dollari, pari a circa 22 miliardi di lire italiane.

È vero che lo sviluppo economico di questi due grandi Paesi non è paragonabile col nostro, ma, dalle cifre citate, si può ben ricavare un indice dell'importanza e della considerazione in cui vi viene tenuto lo sviluppo ed il potenziamento delle ferrovie.

D'altra parte, anche in Paesi la cui economia è dell'ordine di grandezza della nostra, i problemi ferroviari stanno trovando adeguate soluzioni.

Infine, si è sempre detto che la ricostruzione della rete, a tutto il 1949, era compiuta. Ma confessiamo che molto perplessi ci lasciò una affermazione dell'ex direttore generale delle Ferrovie, il quale, celebrando il cinquantenario dell'Azienda, così scriveva:

« Occorre ricostruire in via definitiva i manufatti riparati con carattere di provvisorietà e di precarietà ».

Ebbene, le ultime sciagure ferroviarie ci fanno sospettare che quei lavori compiuti « con carattere di provvisorietà e di precarietà » non abbiano ancora trovato il loro definitivo completamento.

Insegni, per tutti, il crollo a Tortona, nel novembre scorso, di un ponte ferroviario pochi minuti dopo il passaggio di un treno.

Con un migliore e più decoroso orizzonte si presenta l'autotrasporto all'utente.

È vero che l'autotrasporto non ha tanti adempimenti da compiere quanti ne ha, invece, l'Amministrazione delle Ferrovie; è vero che ancora non si è compiuta una ricerca onesta sugli oneri gravanti sull'Azienda ferroviaria e su quelli gravanti sugli autotrasporti; è vero che gli autotrasportatori fanno compiere al proprio personale turni di lavoro veramente bestiali ed antiumani; è vero ancora che gli autotrasportatori si agevolano grandemente del mancato coordinamento fra strada e rotaia; è vero che tutto ciò crea una posizione di vantaggio dell'autotrasporto nei confronti della ferrovia; sono indubbiamente vere tutte queste cose, ma chiediamoci anche, e chiediamocelo onestamente: gli autotrasportatori, per i loro mezzi di esercizio, hanno il borsellino stretto così come lo ha il Governo per l'azienda ferroviaria?

Dai dati resi noti dal Consiglio economico europeo, in ordine all'incremento del parco automobilistico dei 17 Paesi del Consiglio economico dei Ministri dei trasporti, si rileva che quel parco dalle 9 milioni 285 mila 971 unità del 1951, è passato alle 16 milioni 24 mila 463 unità del 1955 con un incremento di circa il 73 per cento.

E siamo, come dicevo, appena al 1955.

Purtroppo ci siamo dovuti fermare a quella data nelle nostre ricerche, per mantenerci ad informazioni di fonte sicura, ma sappiamo che il settore automobilistico è in continuo incremento.

Per quanto riguarda il nostro Paese, dalle cifre concernenti le iscrizioni al Pubblico registro rileviamo che le immatricolazioni di autocarri vanno sempre più aumentando ciascuno anno rispetto al precedente.

Per i primi dieci mesi del 1958, ad esempio, ufficialmente risulta che quelle immatricolazioni sono aumentate di circa 1.200 unità rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Ed i competenti del ramo informano che si tratta di rinnovamento del parco automobilistico; rinnovamento, aggiungono subito, imposto dalle esigenze della concorrenza, la quale comporta l'uso di veicoli di portata sempre maggiore, onde ottenere minori spese di esercizio.

È ovvio che lo stesso rinnovamento s'impone per la strada ferrata e gli investimenti devono essere tali da garantire un vero potenziamento dell'Azienda.

## AUTOFINANZIAMENTO

Ma, oltre la politica della lesina sempre praticata nei riguardi delle nostre Ferrovie, deve richiamare tutta la nostra attenzione il sistema di erogazione, da parte del Tesoro, dei fondi a favore delle ferrovie.

Diciamo questo perchè è evidentemente errato il principio dell'autofinanziamento, sempre adottato.

Ma, purtroppo, è entrato nella consuetudine che, sia i fondi somministrati dal Tesoro alle ferrovie dello Stato per i normali investimenti patrimoniali, che i prestiti obbligazionari stipulati dall'Azienda per le medesime finalità, siano sempre assunti a carico del bilancio di esercizio.

È codesto, un vecchio sistema che rimonta fin dall'inizio dell'esercizio di Stato.

Perfino gli oneri finanziari per l'ammortamento delle somme pagate dal Tesoro alle ex concessionarie, nonchè tutte le altre somme fornite dallo stesso Tesoro per erogazioni di carattere patrimoniale, furono fatte accollare al bilancio delle Ferrovie.

E si trattava di somme veramente ingenti che sottoposero il bilancio dell'Azienda, ed i ferrovieri, alle più dure difficoltà.

Attualmente, per annualità di interessi e di ammortamento, gravano sul bilancio dell'Azienda ben lire 33 miliardi 83 milioni 807 mila, con un aumento, rispetto al precedente esercizio, di lire 3 miliardi 978 milioni 107 mila.

E, come ben si sa, trattasi di oneri di carattere patrimoniale che non sono assolutamente pertinenti alla funzione di esercizio dell'Azienda.

Lo Stato, in sostanza, crea beni che vanno ad incrementare il suo patrimonio, ma impone che le relative spese gravino sui costi di esercizio.

Ma vi è di più: quante opere improduttive si sono costruite e le relative spese si sono fatte gravare, sempre, sui costi di esercizio?

Il fabbricato viaggiatori della stazione di Roma-Termini, ad esempio, è venuto a costare circa 35 miliardi: riflettiamo per quanto incidono sui costi di esercizio le spese di ammortamento, di manutenzione e via di seguito solo per quest'opera.

Altrettanto potrebbe ripetersi per la ricostruzione dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Napoli e di Milano-Porta Nuova per le quali è prevista una spesa di 9 miliardi.

Sono coteste, ovviamente, spese che non dovrebbero gravare sui costi di esercizio perchè riguardano realizzazioni dello Stato stesso, ma che purtroppo si accollano all'Azienda.

Anche in congressi internazionali riguardanti le ferrovie, si è riconosciuta la necessità di investimenti gratuiti verso la strada ferrata.

Del resto, lo stesso attuale Ministro dei trasporti, concordando con le nostre critiche in questa materia, nella seduta del 14 ottobre scorso, ebbe a riconoscere che « l'Azienda delle ferrovie dello Stato, quale consegnataria e gerente di tale patrimonio, è tenuta a mantenerlo in efficienza e ad assumere il carico delle manutenzioni e dei rinnovamenti in misura adeguata alla entità del patrimonio stesso, all'usura dell'esercizio, ed al suo progresso tecnico-economico, ma non può nè deve essere tenuta a gravare la propria gestione anche delle spese per il pagamento dei prestiti del tutto estranei al costo di esercizio in quanto costituiscono l'equivalenza degli incrementi e dei miglioramenti patrimoniali acquisiti dallo Stato ».

Ma purtroppo gli autofinanziamenti continuano, contrariamente a quanto avviene in altri Paesi.

È il caso di citare le Ferrovie belghe, per le quali si sta provvedendo all'ammodernamento con un finanziamento a totale carico dello Stato.

### COORDINAMENTO

Una via di uscita per migliorare la situazione, come tantissime volte è stato fatto presente, poteva trovarsi in un razionale coordinamento tra strada e rotaia.

Ne avrebbe beneficiato l'economia del Paese e, nello stesso tempo, il cittadino.

Purtroppo, anche in questo campo, si è rimasti sordi a questa evidente necessità e chiusi ad ogni idea di razionale sviluppo dei trasporti.

È ben vero che ogni Ministro che è succeduto al Dicastero dei trasporti ha sempre riconosciuto l'urgente necessità di un coordinamento tra strada e rotaia, ma sta di fatto che tale riconoscimento è rimasto soltanto nelle buone intenzioni.

Lo stesso attuale Ministro dei trasporti, onorevole Spataro, in un articolo apparso il 16 dicembre scorso sulla rivista « Concretezza » riconosceva che:

« L'opportunità del coordinamento si ripresenta ogni giorno in tutta la sua urgenza ».

Ma è ormai da un anno che l'onorevole Spataro presiede ai Trasporti, eppure nulla è stato fatto in questo settore, nè alcunché ha proposto, al riguardo, al Consiglio dei ministri del 23 giugno scorso, sede in cui è stato trattato il riordinamento delle nostre ferrovie.

È certo che, sul coordinamento, già alcuni anni fa dal Governo venne presentato un disegno di legge, poi ritirato perchè, si disse, sarebbe stato ripresentato in forma migliorata.

Ma, purtroppo, quello storico momento non è ancora arrivato!

Oggi, dal Governo, è stato presentato un piano autostradale che comporterà investimenti per oltre mille miliardi.

A noi pare che sarebbe stata proprio questa la buona occasione per affrontare, su basi razionali e, finalmente, risolvere il problema del coordinamento, elaborando un bilancio preventivo del fabbisogno di investimenti, con indicazioni analitiche per settore, delle entità necessarie per garantire un ritmo di progresso e, prima ancora, un riequilibrio di tutto il campo dei trasporti terrestri.

Anche questa buona occasione però parte già compromessa, in quanto il piano autostradale è già in discussione, mentre quello per l'ammodernamento delle ferrovie è ancora di là da venire.

Così si opererà per settore e non globalmente, vieppiù pregiudicando la possibilità di un razionale coordinamento.

A nostro giudizio, tuttavia, questa confusione esistente nel campo dei trasporti terrestri, e la volontà, solo verbale, di mettervi rimedio, non sono casuali.

Infatti, il settore dei trasporti è direttamente dominato dai grandi interessi che ruotano intorno alla motorizzazione, e la politica dei trasporti è condizionata dalle grandi industrie dell'automobilismo, della gomma, del petrolio e del cemento, ovviamente interessate al massimo sviluppo dell'automobilismo.

Basti pensare che queste industrie posseggono, tra l'altro, molte e grandi società di autotrasporto per viaggiatori e merci: ricordiamo che la S.I.T.A., e cioè il maggiore complesso italiano di autoservizi viaggiatori, ed una dozzina di altre società minori, sono proprietà della F.I.A.T.; e della F.I.A.T., in compartecipazione con la Pirelli, con l'Italcementi eccetera sono la S.C.U.I., l'E.F.I. eccetera, ossia i grossi gruppi finanziari operanti nel settore dei trasporti. Anche l'A.N.A.C., l'Associazione degli autoservizi in concessione, è guidata da un uomo della F.I.A.T.; cioè dal presidente della S.I.T.A.

E uomini, direttamente o indirettamente legati ai monopoli, seggono in tutti i più delicati organismi in cui prende forma, nel nostro Paese, la politica dei trasporti.

Ciò spiega esaurientemente la rinuncia del Governo ad ogni intervento disciplinatore; ad assumere, direttamente od indirettamente, l'esercizio di autolinee sostitutive; a stabilire qualunque ordinata programmazione degli investimenti riguardanti le infrastrutture dei trasporti; ciò spiega certe arrendevolezza verso le linee in concessione ed anche il liberalismo di cui dicevamo prima, che altro non è che la teorizzazione del lasciar correre, perchè si sa che la parte soccombente non sarà quella a cui vanno le proprie simpatie.

Mali interni dell'Azienda, dunque, dovuti al mancato ammodernamento, ma anche, e soprattutto, mali esterni sono le componenti del grave stato in cui sono tenute le nostre ferrovie.

A tutto ciò si aggiunge una legislazione ormai vecchia e non più rispondente alle esigen-

ze moderne sia per quanto riguarda lo stesso Ministero che presiede ai trasporti, sia, più in particolare, i diversi settori di questo servizio, che è divenuto di importanza fondamentale per lo sviluppo stesso della Nazione.

Per quanto riguarda il Ministero dei Trasporti ci riferiamo, in particolare, alla mancanza di coordinamento tra Amministrazione ferroviaria e Ispettorato per la motorizzazione civile, mancanza che crea di volta in volta interferenze e vuoti di competenza, quanto mai dannosi ad un ordinato sviluppo del settore, ed a tutto vantaggio, come abbiamo visto, di gruppi monopolistici.

Rimarchevole è anche che al Ministero dei trasporti venga sottratta la competenza sulla costruzione delle strade, cosa che impedisce una coordinata programmazione degli investimenti; programmazione che, mediante l'uso dei diversi mezzi di politica economica, possa, in ultima analisi, determinare i campi di impiego dell'uno o dell'altro sistema di trasporto, nell'unico interesse della Nazione e dei cittadini.

Non si può pensare che il Ministro dei trasporti possa attuare un'organica e coordinata politica nel campo dei trasporti quando gli vengono negati speciali poteri di iniziativa in tutti i campi che globalmente compongono il settore.

#### CHIARIFICAZIONE DEI CONTI

Si è voluto chiamare una commissione di cosiddetti esperti per un esame sul riassetto del bilancio.

A parte che il Ministro aveva a sua disposizione, per una operazione del genere, il Parlamento, i tecnici dell'amministrazione, i Sindacati, sta di fatto che se si fosse proceduto — come tante volte richiesto — ad una chiarificazione dei conti, meno spropositi si sarebbero detti sull'andamento economico-finanziario dell'azienda, maggiore comprensione vi sarebbe stata nei confronti della remunerazione del personale e maggiore considerazione sarebbe scaturita verso una azienda sempre meritoria per i servizi che rende al progresso civile ed economico del Paese.

Ma neanche in questo campo si è voluto provvedere, malgrado tutte le assicurazioni verbali.

Ed intanto i monopoli di questa mancanza di chiarezza approfittano per la loro campagna denigratoria, sbandierando passività dell'azienda non rispondenti alla realtà.

Della chiarificazione parlava qui, in Senato, e certamente con molta competenza, il primo direttore generale delle Ferrovie dello Stato, il senatore ingegnere Riccardo Bianchi.

Il problema, recentemente, è stato posto anche dall'Unione internazionale delle strade ferrate, la quale al riguardo così si esprime:

« Le singole reti, per veder chiara la propria situazione finanziaria, procedano senz'altro alla normalizzazione dei conti ».

Anche l'attuale direttore generale delle ferrovie, ingegner Rissone, nel quinto congresso internazionale delle comunicazioni, tenuto a Genova dal 7 al 13 ottobre del 1957, ha espresso identico parere.

Tuttavia in Italia, al riguardo, si sono compiuti soltanto timidi passi e, comunque, non passi decisivi.

Salvo il rimborso forfettario per i servizi resi dall'azienda ad altre amministrazioni, rimborso indubbiamente non adeguato alle prestazioni, null'altro si è voluto fare.

In Olanda, nella Svizzera, per ogni provvedimento di carattere sociale, che comporti un certo onere per l'azienda ferroviaria, si provvede immediatamente alla copertura con un indennizzo corrispondente.

In Italia, purtroppo, le cose procedono molto diversamente: molti oneri si accollano all'azienda senza un corrispettivo indennizzo.

A parte poi, come dicevamo, che molte opere improduttive si sono costruite e si costruiscono facendo gravare le relative spese sui costi di esercizio, vogliamo citare il caso della pensione per i ferrovieri.

Si sa che, per tutti gli altri Dicasteri, le pensioni gravano sul Tesoro; per le ferrovie, invece, quell'onere è sostenuto dall'azienda, con un intervento del Tesoro di soltanto 15 miliardi.

Il problema potrebbe essere ancora discutibile qualora si trattasse di pensioni scaturenti da normali rapporti aziendali. Ma non è così. Tra quelle pensioni vi sono anche

quelle disposte con leggi speciali, che ovviamente dovrebbero gravare su tutt'altro Dicastero che su quello dei trasporti.

Se, da quanto siamo andati esponendo, tiriamo le somme, dovremo dubitare della passività del bilancio delle ferrovie, passività tanto sbandierata dalla stampa interessata, senza che da essa venga mai rilevato l'enorme onere annuale, ascendente ad oltre 15 miliardi nel presente bilancio, con cui gravano sullo Stato, tra sovvenzioni e sussidi integrativi, le ferrovie concesse; nè sia stato mai rilevato il mancato ammodernamento, da parte delle ditte concessionarie, malgrado gli stanziamenti statali.

## PERSONALE

È una realtà che ogni qualvolta il ferroviere avanza qualche richiesta di miglioramento salariale, si risponde sempre con un appello alla comprensione per le cattive condizioni di bilancio.

Ebbene, se è vero, come è vero, che il trattamento economico dei ferrovieri è legato alle condizioni di bilancio, è ovvio che non si può negare ad essi, e quindi ai loro sindacati, una maggiore partecipazione alla vita direttiva dell'azienda.

D'altra parte si sa che il ferroviere, cosciente dell'utilità e dell'importanza del suo lavoro, non è stato mai soddisfatto di difendere soltanto il suo pane, ma ha sempre lottato per difendere anche la sua Azienda.

Basti, per tutti, ricordare il grandioso sciopero del 1905 per il riscatto della rete dai privati, quando non si voglia ricordare l'opera del ferroviere svolta durante il periodo dell'occupazione nazista e durante il periodo della ricostruzione.

Non si può, dunque, pensare ad un risanamento delle ferrovie senza i ferrovieri.

Giustamente è stato quindi rivendicato dai sindacati di « concorrere direttamente alla determinazione delle scelte ed alla definizione delle iniziative in posizione attiva e non subalterna o, peggio ancora, passiva ».

Ma è ovvio che punto di partenza per tutto ciò deve essere, innanzitutto, una maggiore democrazia nell'Azienda ed una sua riforma di struttura.



Fermiamo la nostra attenzione sul primo problema.

Sappiamo che nessuno, almeno a parole, nega la validità dell'argomento della democrazia nelle aziende, ma sappiamo anche che, al di là di certe adesioni di circostanza, le cose rimangono al punto di prima.

Lo scorso anno per dimostrare come, purtroppo, si cerchi di sbarrare la porta ad una prassi democratica nell'azienda ferroviaria, citammo il caso del nuovo statuto approvato per i « Dopolavoro ».

Elevammo protesta perchè quel nuovo statuto, non rispettando gli accordi raggiunti nella commissione Santoni, sanciva il diritto, da parte dell'amministrazione, di nominare tre consiglieri, sui nove che compongono il consiglio direttivo di un Dopolavoro.

Dicemmo che era appunto in quel diritto di nomina che noi ravvisavamo una insidia tesa a svuotare di ogni reale contenuto le istituzioni democratiche ed a trasformarle in istituzioni corporative e paternalistiche.

Ed aggiungemmo che erano le disposizioni di tale natura che ci facevano spiegare i motivi per i quali le commissioni interne erano appena tollerate, sopportate; che si seppingeva la rappresentanza del personale nel consiglio di disciplina; che le note di qualificazione erano redatte con la vecchia mentalità autoritaria; che il diritto di difesa nei procedimenti disciplinari si riduceva a poco più di una messa in scena esteriore, eccetera, eccetera.

Rispondendo alle nostre critiche, e dopo aver rivolto un cordiale saluto al personale per la sua diuturna ed appassionata dedizione all'azienda, l'onorevole Ministro aggiungeva: « Al senatore Imperiale posso dire che, per quanto riguarda il Dopolavoro ferroviario, sono state prese varie iniziative per dare ad esso una nuova struttura a base elettiva, con la partecipazione anche dell'Amministrazione ferroviaria, che interviene largamente per sostenerne e potenziarne le attività ».

Le cose invece sono rimaste al punto di prima, malgrado la inequivocabile dichiarazione del Ministro.

La direzione generale ha indetto le nuove elezioni per le cariche sociali del Dopolavoro, e le ha indette mantenendo vive le vecchie disposizioni.

Intanto nuovi attacchi vengono portati dall'azienda alle libertà dei ferrovieri.

Cogliendo, infatti, l'occasione della proclamazione dello sciopero del 16 febbraio, l'amministrazione ha rinnovato il divieto per le riunioni sui posti di lavoro e nei locali dei Dopolavoro, precisando che il divieto avrebbe dovuto prolungarsi fino a nuovo ordine. Successivamente, veniva contestato agli operai dell'officina I.E. di Milano, una astensione dal lavoro di due ore, considerato illegittimi i motivi dello sciopero, mentre a Pescara si giungeva persino ad impedire la collocazione del seggio elettorale, per l'elezione della commissione interna nell'impianto.

Tutto ciò costituisce il ripudio di quella aspirazione di rinnovamento politico e morale che trovò piena consacrazione nella Costituzione.

Ebbene, a codesta politica governativa noi contrapponiamo un preciso programma di difesa e di allargamento delle libertà nell'azienda.

Noi chiediamo che si smetta col paternalismo e con le discriminazioni.

Noi rivendichiamo per il ferroviere la libertà di scegliere, come meglio ritiene, la propria organizzazione sindacale ed il proprio partito politico.

## RIFORMA DI STRUTTURA

Come è noto, giace da tempo, sulla riforma di struttura dell'azienda ferroviaria, un progetto di legge — alla cui elaborazione una Commissione ministeriale di studio si è dedicata fin dal 1953 — più volte rimangiato e, attualmente, all'esame del Governo.

Diciamo subito che quel disegno di legge — noto nelle sue linee generali per anticipazioni della stampa — se elimina alcune storture che risentono della politica del passato regime, pur tuttavia non soddisfacente si presenta sotto il profilo politico-economico ed organizzativo.

Riservandoci di entrare nel merito di detto disegno di legge quando sarà presentato all'approvazione del Senato, riteniamo utile, anche in sede di discussione di bilancio — perchè il Governo ne possa tener conto — manifestare il nostro pensiero su quello che ve-

diamo debba essere il filo conduttore per una efficace riforma strutturale dell'azienda.

È necessario, a nostro avviso, affrontare il problema innanzi tutto con una mentalità più sciolta e meno burocratica di quanto non faccia, per esempio, il citato disegno di legge, poichè la congiuntura marcatamente concorrenziale, nella quale oggi azienda esplica la sua attività, impone soluzioni nello stesso tempo rapide e democratiche.

Pertanto, riteniamo che il consiglio di amministrazione dell'azienda debba poter avere il più ampio campo di decisioni ed i poteri necessari ad una efficiente gestione; ad esso, in particolare, deve essere demandato il potere di stabilire gli indirizzi produttivi della azienda.

Al consiglio di amministrazione deve essere riconosciuto il compito di nominare i consiglieri degli enti a partecipazione delle ferrovie dello Stato, quali la società Larderello, l'Istituto nazionale trasporti, eccetera; tanto più che una riforma dell'azienda non può essere disgiunta da quella della competenza degli enti produttori di energia o gestori di servizi stradali di collettamento delle ferrovie dello Stato, o di servizi sostitutivi stradali.

Al consiglio di amministrazione devono partecipare, elettivamente, i rappresentanti del personale, in misura più adeguata alla funzione particolare da questo esplicata nell'azienda, e detta partecipazione elettiva deve essere estesa a tutte le istanze di decisione collegiale, anche in ottemperanza dell'articolo 46 della Costituzione repubblicana, nel quale si dice che « ... ai fini della elevazione economica e sociale del lavoro, e in armonia con le esigenze della produzione, la Repubblica riconosce il diritto dei lavoratori a collaborare, nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi, alla gestione delle aziende ».

Decisamente contrari, invece, noi siamo a che la maggior parte dei consiglieri di amministrazione venga scelta — senza che il Parlamento abbia alcuna voce in capitolo — dal Ministro fra tecnici estranei alle ferrovie, come previsto dal disegno di legge governativo che, inoltre, tra detti tecnici vorrebbe scelti il presidente del consiglio di amministrazione, il direttore ed il vice-direttore generale delle ferrovie.

E decisamente contrari siamo perchè il consiglio di amministrazione diventerebbe in tal modo automaticamente feudo del sottogoverno e dei cosiddetti « gruppi di pressione », lungamano dei monopoli privati.

D'altra parte, ci sembra del tutto assurdo che si voglia rendere acefala la carriera dei funzionari delle ferrovie i quali, per preparazione, per impegno, per attaccamento all'azienda, non meritano questo atto di sfiducia e di menomazione dei loro diritti.

Riteniamo invece necessari ed urgenti atti politico-legislativi di carattere antimonopolistico che, per dare efficacia alla riforma tecnico-direzionale dell'azienda di Stato, partano dal riconoscimento dell'interesse preminente della gestione pubblica dei trasporti.

Deve essere, infine, meglio tutelato tutto il campo delle partecipazioni ferroviarie, con particolare riferimento a quelle nelle società elettriche ed a quelle nelle società operanti nel campo dei trasporti, oggi quasi del tutto feudi dei monopoli e del sottogoverno.

#### PROVVEDIMENTI ANNUNCIATI

Onorevoli senatori, oggi ci troviamo di fronte ai provvedimenti annunciati dall'onorevole Pella durante la sua recente relazione sui bilanci finanziari, provvedimenti approvati dal Consiglio dei Ministri nella sua riunione del 23 giugno scorso.

« È indispensabile — ha detto tra l'altro l'onorevole Pella — uno sforzo straordinario in direzione delle nostre ferrovie ».

Bisogna convenire che rispetto alla pervicacia con cui, fino ad oggi, sono state misconosciute le necessità dell'azienda, i propositi odierni costituiscono già un passo innanzi rispetto al passato.

Tra i provvedimenti annunciati vi è anche un investimento di 800 miliardi per l'ammmodernamento ed il potenziamento della rete.

Da quali elementi sia partito il Governo per stabilire detto ammontare, non ci è dato sapere, tenuto conto che non esiste, attualmente, un piano di ricostruzione delle ferrovie.

Evidentemente il piano dovrà adattarsi alla somma, e non questa alle necessità della azienda.

D'altra parte, nulla si è potuto conoscere del responso dei cosiddetti tre esperti sul riordinamento dell'azienda.

Inoltre, in questi ultimi tempi, il Ministro ha partecipato a convegni ed ha rilasciato interviste sul futuro delle nostre ferrovie, ma ha evitato ogni rapporto col Parlamento, non rispondendo neppure alle numerose interpellanze ed interrogazioni presentate sui recenti disastri ferroviari.

Nasce quindi spontanea la domanda: gli 800 miliardi annunciati saranno sufficienti a risanare tutti i mali dell'azienda ferroviaria, tenuto conto che lo sviluppo produttivo del Paese impone oggi non solo il tanto richiesto ammodernamento e la ricostruzione in via definitiva dei manufatti riparati alla fine della guerra con carattere di provvisorietà e di precarietà, ma la costruzione di nuovi tronchi di linee, di parchi di smistamento, di gallerie e di raddoppi per snellire e, più ancora, per razionalizzare il traffico?

Ci vogliamo limitare a sottolineare, nella pur varia casistica, che i nostri porti hanno oggi un bisogno urgente ed improrogabile di un sistema ferroviario efficiente ed adeguato, e che tale necessità esprime una delle condizioni stesse di esistenza per più d'uno scalo in Italia.

Così, in particolare, nello stesso triangolo industriale servito dai porti della Liguria, per mancanza di collegamenti ferroviari, quale ad esempio la ferrovia Garessio-Imperia, della quale si parla da decenni e per la quale sono stati predisposti finanche i relativi progetti, si verifica che i porti di Genova e Savona siano talmente congestionati che le navi sostano in avamposto, non avendo possibilità di scarico, con grave danno finanziario, mentre i due porti di Oneglia e Porto Maurizio sono spesso vuoti.

Ora non si potrà riparare a tale situazione se non attraverso la costruzione di una strada ferrata che permetta che la merce che giunge ai due porti, per essere trasportata nell'entroterra naturale, eviti di passare per Savona, già in notevole difficoltà di traffico, esistendo una ferrovia a solo binario unico.

Per quanto riguarda Genova, il porto, gli stabilimenti siderurgici ed i cantieri hanno prodotto, nel 1960, un traffico merci ferroviario di oltre 10 milioni e mezzo di tonnellate,

istradato finanche su linee a binario unico, non solo non ammodernate, ma per giunta affette da insufficienza di parchi di smistamento.

Questo dei parchi di smistamento è senz'altro il problema più urgente poichè proprio la insufficienza dei parchi del Campasso, di Arquata Scrivia e di Novi S. Bovo impediscono il completo sfruttamento della capacità di traffico delle linee di attraversamento dell'Appennino, in particolare della succursale di Giovi.

Vogliamo richiamare, a questo punto, l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che non a caso abbiamo scelto, ad esemplificazione dell'asserita insufficienza degli 800 miliardi a risolvere i mali di cui è affetta la ferrovia, la situazione dei porti della Liguria. La nostra scelta è caduta su quei porti poichè essi sono il fulcro del movimento merci nazionale, ed il polmone non solo dell'industria italiana, in gran parte concentrata nel triangolo industriale, ma anche di notevole parte dell'industria dei Paesi del centro-Europa.

E se in quei punti chiave il coordinamento dei vari sistemi di trasporto è così deficiente, è facile immaginare che cosa succede nel nostro Mezzogiorno, ove la vera e propria carenza di qualsiasi razionale coordinamento rischia di far restare completamente avulse dallo sviluppo economico nazionale, ancor più che per il passato, intere regioni.

Vogliamo far notare quanto maggiore, invece, sia stato il finanziamento per il piano autostradale, per il quale il Governo ha stanziato ben 1.200 miliardi. Ed i motivi sono ben noti: si tratta della solita acquiescenza agli interessi dei monopoli.

Tuttavia, il problema non si esaurisce nell'entità del finanziamento per le ferrovie, ma è anche quello di sapere se la somma verrà data a titolo gratuito o si vorrà ricorrere, ancora una volta, al vecchio sistema dell'autofinanziamento.

Certo, non pochi dubbi ha ingenerato la recente intervista rilasciata dal Ministro Spataro alla rivista « Successo », intervista nella quale è fatto esplicito riferimento all'intendimento di ricorrere ad un prestito obbli-

gazionario per il reperimento degli 800 miliardi.

Quale senso dare a cotesto orientamento del Ministro?

Si vorrà ancora ricorrere all'autofinanziamento, deprecato dallo stesso Ministro, come abbiamo dianzi ricordato?

Riteniamo utile, al proposito, richiamare ancora una volta all'attenzione degli onorevoli colleghi che già l'Azienda sopporta un onere di oltre 33 miliardi per interessi ed ammortamenti dei passati finanziamenti. A cotesto gravame se ne vuole aggiungere ancora un altro e così massiccio?

L'erroneità di così fatta politica è talmente evidente da farci ritenere, dopo quanto si è detto, superflua ogni altra condanna.

E vogliamo augurarci che i passati errori siano di ammaestramento ad evitare che l'ossigeno che si intende dare all'azienda non si riveli un pericoloso tossico.

I recenti disastri ferroviari sono stati l'ultima dimostrazione della grave situazione in cui è costretta a dibattersi l'azienda delle ferrovie per mancanza di adeguati finanziamenti.

Lo sfruttamento del materiale rotabile, ad esempio, conseguenza di codesta situazione, supera ogni limite di sicurezza, per cui esso presenta spesso segni di affaticamento, fenomeno al quale, con molta probabilità, si possono imputare molti dei disastri avvenuti.

Si è arrivati, sempre per lo stesso motivo, a diminuire le spese per la manutenzione del materiale rotabile e delle linee, prolungando i tempi di revisione fino a raddoppiarli.

Ora, se si vuole realmente rendere alla sua funzione di strumento di civiltà e di progresso la nostra ferrovia, è necessario, come sempre siamo andati sostenendo, provvedere fin da oggi con investimenti a totale carico del Tesoro e, anche per i finanziamenti passati, sgravare l'Azienda degli interessi e degli ammortamenti in corso.

Solo questa è la via da battere per la rinascita delle nostre ferrovie; altre soluzioni non potranno avere che valore di precarietà e di inadeguatezza.

Altri provvedimenti annunciati dal Consiglio dei ministri, miranti a migliorare la situazione della ferrovia, dovrebbero essere

quelli dell'aumento delle tariffe e della eliminazione dei cosiddetti « rami secchi ».

Su codesti problemi già, in passato, abbiamo avuto l'opportunità di precisare il nostro pensiero.

Riteniamo necessario ritornarvi oggi per mettere in rilievo alcuni aspetti fondamentali dei problemi che sollevano gli annunciati provvedimenti.

Per quanto riguarda l'aumento delle tariffe, è ormai accertato che esso comporta sempre una diminuzione di traffico, talchè è sempre successo che ben modesti, rispetto alle previsioni, sono stati i risultati.

Difatti, l'ultimo aumento delle tariffe è stato del 10 per cento, mentre gli introiti relativi hanno avuto un incremento del solo 7 per cento.

Ma per giustificare l'aumento delle tariffe, fra l'altro, si è detto che quelle italiane sono le più basse tra le praticate nei Paesi europei.

Evidentemente, ciò affermando, si è trascurato di fare un raffronto tra la nostra economia e quella dei Paesi presi a paragone, come si è trascurato di considerare le conseguenze della conformazione geografica del nostro Paese, i nostri vasti fenomeni di emigrazione interna, eccetera.

In realtà, però, giustificazioni quali quella dell'adeguamento delle nostre alle tariffe europee altro non sono che il paravento per nascondere motivi ben più sostanziali, ma inconfessabili.

La verità è che la politica economica della Democrazia Cristiana è stata sempre orientata ad inasprire le imposte indirette, evitando di colpire il ceto più abbiente con le imposte dirette. Nel campo dei trasporti l'aumento delle tariffe si inquadra in questa prospettiva.

Così oggi esso, per effetto del conseguente aumento del costo dei prodotti di maggior consumo, rappresenta, in ultima analisi, una imposta indiretta che colpirà, in modo particolare, il ceto meno abbiente.

Si è aumentato persino il prezzo degli abbonamenti per gli studenti: quanto ciò giovi alla diffusione della cultura, specie nel nostro Mezzogiorno, ove le scuole sono sempre concentrate nei centri maggiori, è facile intuire.

Nè si sono riparmati i trasporti operai, aumentati del 10 per cento, senza tener conto che ciò inevitabilmente riproporrà la spirale salario-costi della vita.

Fatti, questi citati, che confermano la vocazione della Democrazia Cristiana a rigettare, come sempre, sulle classi lavoratrici le conseguenze della sua politica succube della destra economica e dei monopoli.

Si è fatto anche cenno, nel comunicato conclusivo del Consiglio dei ministri, al fatto che le tariffe, dopo gli aumenti annunciati, raggiungerebbero, rispettivamente, le 41 volte per i trasporti viaggiatori e le 45 volte per i trasporti merci le tariffe prebelliche.

Questi raffronti, con cui il Governo — conscio della impopolarità del provvedimento adottato — tenta di giustificarsi di fronte all'opinione pubblica, ad un esame approfondito risultano del tutto artificiosi.

Infatti è artificioso voler riportarsi alle tariffe prebelliche, determinate in quel momento da un complesso di fattori che oggi non si ripresentano nell'identico rapporto.

Basti citare il variato rapporto con cui incide, sui costi in generale, il diverso costo dell'energia, specie dopo il ritrovamento di fonti energetiche sul territorio nazionale, e l'enorme sviluppo degli autotrasporti.

D'altra parte, non si dice che le tariffe ferroviarie prebelliche, per l'indirizzo politico del momento — quale non occorre ricordare — erano, con quelle svizzere, le più elevate nei confronti degli altri Paesi europei.

Non possiamo, infine, non condannare vivamente l'operato del Ministro dei trasporti il quale, nel proporre al Consiglio dei ministri scelte di politica economica di tanto momento, non ha avvertito il bisogno democratico di servirsi dell'esperienza del Consiglio di amministrazione e dell'offerta dei Sindacati di collaborare all'elaborazione degli atti necessari ad affrontare e risolvere la crisi delle Ferrovie.

Scope dell'aumento delle tariffe, a quanto si apprende ancora dal comunicato del Consiglio dei ministri, sarebbe anche quello di far raggiungere l'autosufficienza economica all'azienda.

Questo concetto è profondamente errato, poichè non si può considerare la Ferrovia —

come intende il Governo — alla stregua di una industria privata.

Le Ferrovie infatti rappresentano un servizio particolare che, mentre concorre al soddisfacimento di bisogni divisibili — quali quelli dei viaggi e delle spedizioni di merci — ne assolve anche alcuni comuni a tutti i cittadini, quali quelli della diffusione della cultura, dell'incoraggiamento a regioni economicamente arretrate e, più importante di tutti, della difesa militare.

Lo stesso concetto è ormai comune a molti economisti. Il professor Einaudi, ad esempio, nel suo trattato « Principi di scienza della finanza », afferma: « In un Paese dove la cultura sia già diffusa, dove non occorra provvedere alla mobilitazione e dove il traffico sia tale da far costruire da solo tutte le linee ferroviarie che serviranno *anche*, occorrendo, per la mobilitazione, dove tutte le regioni partecipino già al progresso economico, non esiste un bisogno a costo indivisibile da soddisfare, ma solo i bisogni a costi divisibili; e perciò in questo paese si può applicare il prezzo pubblico », cioè si può aspirare a far raggiungere all'Azienda l'autosufficienza.

Ma è questa la situazione in cui si trova il nostro Paese? Purtroppo ne siamo ben lontani, e di conseguenza solo dannosi possono essere i provvedimenti che non tengano conto della situazione reale della Nazione.

Noi, dunque, siamo contrari all'aumento delle tariffe perchè l'economia italiana non è in grado di sopportare tariffe più alte delle attuali; siamo contrari perchè ogni aumento tariffario — per i suoi effetti diretti ed indiretti — si rifletterebbe sul costo della vita; siamo contrari perchè è troppo evidente l'interesse dei gruppi monopolistici operanti nel campo dei trasporti; siamo contrari perchè proprio i monopoli — che tanta voce in capitolo hanno nella politica di concessioni tariffarie delle Ferrovie dello Stato — sfuggirebbero agli aumenti di tariffa a tutto danno dei medi e piccoli produttori; siamo contrari ancora perchè la ferrovia ha funzione sociale e non può rivestire il carattere di una industria privata.

Per quanto riguarda l'eliminazione dei cosiddetti « rami secchi », è indubitato che esi-

ste un problema di ridimensionamento di alcune linee a scarso traffico.

Aspettiamo però, al riguardo, ampie delucidazioni da parte del Ministro, perchè ci sembra assurdo che entri nei disegni del Governo la eliminazione di tanta parte delle nostre linee ferroviarie.

È certo, comunque, che alcune coincidenze non aiutano a sperare per il meglio.

Si sa, per esempio, dell'esistenza da tempo di un piano dell'I.R.I., di cui si fece portavoce l'ingegner Fedele Cova attraverso la stampa ed in conferenze, riguardante il disarmo di ben 8-10 mila chilometri di ferrovia e la costruzione di circa 6 mila chilometri di autostrade.

Di detto piano ne parlò, lo scorso anno, nell'altro ramo del Parlamento, l'onorevole vo governo, annunciava testualmente: « *Per-rari-Aggradi, Ministro dei trasporti, smentì che tali fossero gli intendimenti del Governo.* »

Il 2 agosto, invece, l'onorevole Fanfani, nelle dichiarazioni programmatiche del nuovo governo, annunciava testualmente: « *Pen-suaso che nello stadio storico presente le autostrade nel nostro Paese possono svolgere il ruolo di volano e di incentivo che hanno assolto per tutta l'economia nazionale le ferrovie nel secolo scorso, il Governo ha preso già in attenda considerazione un piano di sviluppo della rete autostradale italiana e si propone di metterlo a punto sotto l'aspetto tecnico e finanziario, in modo da presentarlo al Parlamento per fare di esso un nuovo essenziale strumento di accelerazione dello sviluppo economico della penisola tutta e delle isole.* »

E, difatti, oggi esiste un « piano autostradale » che comporta appunto la costruzione di 6.000 chilometri di autostrade, mentre si parla di smantellare 1.600 chilometri di strada ferrata.

Non significa tutto ciò che si intende attuare in pieno, oggi, il piano smentito allora dall'onorevole Ferrari Aggradi, conferendo solo una certa gradualità allo smantellamento dei tronchi ferroviari? Il Governo dev'essere esplicito su questo punto. Il Paese vuole sapere quali saranno i reali sviluppi futuri della politica dei trasporti e non può tollerare reticenze e subire inganni.

A nostro avviso il problema deve essere esaminato con molta oculatezza e con molto senso di responsabilità, perchè esso investe l'economia del Paese e l'avvenire di tante popolazioni.

Dopo tanto parlare di creazione di infrastrutture, sembra strano che se ne voglia eliminare una, tanto importante e già esistente!

Prima, dunque, di sostituire con servizio automobilistico una qualsiasi strada ferrata, si esaminino le esigenze sociali della zona e si ascoltino le popolazioni interessate attraverso i propri rappresentanti e gli Enti locali.

Un esame particolare, in proposito, merita il nostro Mezzogiorno.

Sappiamo che esso è povero di industrie e che si sta facendo appello alla solidarietà nazionale per dare un impulso di vita nuova a quelle popolazioni.

Perciò, nel nostro Mezzogiorno, i servizi ferroviari devono essere potenziati con raddoppi, elettrificazioni, riscatto delle linee in concessione, aperture al traffico di nuove linee per rendere più celeri, e più economiche, le comunicazioni tra centro e centro meridionale e fra Nord e Sud, e non peggiorati con soppressione di linee.

Del resto, chi assicura che linee oggi passive, non possano domani, con la industrializzazione della zona, diventare attive? Si ignora forse che gli operatori economici, fra le infrastrutture necessarie, reputano indispensabile la ferrovia?

E come potrà non rimanere inascoltato lo appello del Presidente del Consiglio agli operatori economici per la creazione di industrie nel nostro Mezzogiorno, se ad essi sottraiamo le necessarie infrastrutture, tenuto conto che sui costi di esercizio considerevolmente incide la spesa per il trasporto?

Oculatezza, dunque, in questa materia, perchè passi sbagliati troveranno la nostra opposizione e quella delle popolazioni interessate.

E ci auguriamo che, degli ottocento miliardi, gran parte venga spesa nell'Italia meridionale, perchè le sue necessità sono le più urgenti ed inderogabili.

Strano però che, pur avendo parlato di ridimensionamento di linee ferroviarie, il Consiglio dei ministri non abbia fatto alcun

cenno sulla sorte delle linee in concessione.

Codesto silenzio ci sembra assai significativo.

C'è da chiedersi: si vuole ancora mantenere in vita quelle che, non ingiustamente, sono state definite le « mantenute » dello Stato italiano ed i cui concessionari furono già da Silvio Spaventa chiamati « avventurieri e speculatori »?

Uno sguardo al bilancio ci dice che cosa codeste sanguisughe suggono allo Stato. Su una spesa del Ministero dei trasporti di 22 miliardi e 466 milioni, ben 7 miliardi e 561 milioni sono dovuti a sovvenzioni chilometriche e 7 miliardi e 530 milioni per sussidi straordinari per la copertura dei disavanzi di esercizio delle concesse.

Già, anche per la copertura dei disavanzi di esercizi, perchè per il Governo, il concessionario, pur essendo un appaltatore, nulla deve perdere.

Nè si tiene conto della ruberia derivante dal fatto che spesso gli stessi concessionari, col beneplacito del Ministero, sono autorizzati a gestire linee automobilistiche parallele a quelle concesse.

Ed il gioco è evidente: si tratta di fare concorrenza con l'autotrasporto alle linee concesse; intascare da un lato i profitti della gestione su strada e, dall'altro, le somme che, con tanta generosità, lo Stato versa ogni anno per ricolmare interamente il *deficit* delle linee ferroviarie cui si è fatto concorrenza.

Si disse a suo tempo che la legge n. 1221 sarebbe stata la panacea per tutti i mali. Le prospettive erano che i miliardi dati dallo Stato a fondo perduto servissero a rendere gradualmente meno oneroso l'esercizio delle linee in concessione e consentissero un alleggerimento degli oneri gravanti sul Tesoro.

Se non che, purtroppo, i fatti stanno confermando i motivi della resistenza che opponemmo a quella legge; ed i fatti sono che, di fronte ad un onere previsto di circa 60 miliardi, dal 1953 ad oggi, lo Stato ne ha sborsati intorno ai 120.

Quale programma ha, dunque, il Governo per le linee appaltate dopo il clamoroso insuccesso della legge n. 1221?

L'onorevole Malvestiti, in qualità di Ministro dei trasporti, riepilogando il suo pen-

siero sul disegno di legge che successivamente divenne la legge n. 1221, così si esprime: « Una nazionalizzazione è implicita se questo estremo tentativo andrà a male ».

Ebbene, l'estremo tentativo — come si è visto — è andato a male; la Democrazia Cristiana vorrà mantenere l'impegno assunto di fronte al Parlamento?

Nè alcun accenno è stato fatto dal Consiglio dei ministri sulla questione della remunerazione del personale il che, tenuto anche conto del rifiuto dell'onorevole Spataro di includere nel programma di risanamento dell'Azienda i miglioramenti di stipendio ai ferrovieri, ci fa pensare che il Governo fondi la sua azione per le ferrovie sul blocco dei salari.

È, codesta, una posizione che non può essere accettata, tanto più che i ferrovieri unitariamente, attraverso le proprie organizzazioni sindacali, hanno dimostrato di non volerla accettare.

Attraverso la nostra disamina abbiamo cercato di dimostrare, e riteniamo di aver raggiunto lo scopo, che soltanto per una dannosa politica dei trasporti oggi le nostre ferrovie raccolgono i frutti che tutti conosciamo.

Ebbene, il ferroviere non può essere tenuto a pagare lo scotto di una errata politica economica.

Non si può, in sostanza, accettare il criterio di orientare la spesa del personale su un ordine di problemi che hanno origini e natura del tutto diverse e che devono altrove trovare la loro soluzione.

D'altra parte se — come abbiamo detto — una maggiore chiarezza vi fosse stata e vi fosse nelle cifre del bilancio, indubbiamente diversa, e più giustamente, apparirebbe l'incidenza della spesa del personale sulla spesa complessiva dell'Azienda, e maggiore considerazione si avrebbe nella remunerazione del personale stesso.

Perciò, se non vogliamo che si traduca in borsa retorica il saluto che, a chiusura della discussione del bilancio, da parte del Ministro dei trasporti sempre si invia al personale per la sua diuturna fatica, rendiamo al Ferroviere quella giustizia che gli dia tranquillità di spirito nell'espletamento dei suoi delicati compiti.

## LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Il problema di una migliore remunerazione del personale va visto, siamo sicuri, nella luce e sotto il profilo che, sia pur brevemente, abbiamo illustrato.

Onorevoli senatori, in sommaria sintesi, od in opposizione a quella seguita dal Governo, abbiamo tracciato le linee di una nuova politica dei trasporti che, non da oggi, andia-

mo sostenendo e che i fatti hanno dimostrato essere la più confacente alla situazione economica del Paese.

Per quella linea noi ci batteremo, sicuri, come siamo, di operare ancora una volta nell'interesse del Paese.

IMPERIALE, *relatore di minoranza*



## 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 1961 al 30 giugno 1962, 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 1961 al 30 giugno 1962 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 1961-62, 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.