

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1970-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE CORBELLINI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 29 marzo 1962
(V. Stampato n. 3272)*

**presentato dal Ministro dei Trasporti
di concerto col Ministro del Tesoro
e col Ministro del Bilancio**

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 2 aprile 1962*

Comunicata alla Presidenza l'11 aprile 1962

**Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento
delle ferrovie dello Stato**

ONOREVOLI SENATORI. — Il provvedimento legislativo che dobbiamo esaminare è stato approvato con largo consenso dalla Camera dei deputati, dopo un'ampia ed approfondita discussione: ne abbiamo preso atto con piacere, perchè la nuova legge costituirà il necessario strumento da anni auspicato per la realizzazione di un completo ed organico programma decennale di rinnovamento e di potenziamento della rete ferroviaria di Stato.

Dobbiamo al riguardo rilevare che fin dal 1957, nello schema di lavoro predisposto dal Governo per la prima attuazione del piano di sviluppo del Paese, tra le imprese di preminente funzione propulsiva per lo sviluppo dell'economia e del reddito, furono comprese quelle dei servizi in genere e dei trasporti in particolare. Già da quell'anno veniva segnalata al Parlamento la necessità di inserire in modo organico nello schema generale di sviluppo, tracciato dal compianto ministro Vanoni, un adeguato programma di lavori per l'ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato (1).

Mi sia consentito di ricordare che fin dal 1949, in pieno fervore della ricostruzione degli imponenti danni prodotti dalla guerra, nella seduta dell'8 luglio del 1949, fu prospettato al Senato che occorreva « dare alle Ferrovie dello Stato la necessità di riacquistare rapidamente il loro assetto economico, sconvolto, più che turbato, dalle conseguenze della guerra e dalla cessazione del loro monopolio originario dei trasporti ferroviari », consolidatosi nel secolo passato quando non esisteva ancora la concorrenza automobilistica (2).

Fin da quell'epoca fu segnalato il pericolo che poteva derivare da una drastica riduzione dei finanziamenti necessari allo sviluppo ed all'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato. Non dobbiamo dimentici-

care che la ricostruzione delle opere e del materiale distrutti dalla guerra, fu eseguita in un periodo di eccezionale depressione della nostra economia che non aveva ancora manifestato i segni della sua successiva dinamica ripresa. Per soddisfare alle immediate necessità dei trasporti fu perciò necessario ricostruire o riparare i gravi danni provocati dalla guerra sulla traccia degli schemi precedenti, senza impegnative innovazioni o laboriose varianti. Le opere allora compiute, nel volgere di pochi anni, si sono perciò tecnicamente invecchiate in modo rapido, manifestando una accentuata *obsolescenza* in confronto dei rapidi progressi che si erano già realizzati nella tecnica costruttiva di opere d'arte, di materiale fisso e rotabile in altri Paesi che ormai avevano superato l'incubo e la depressione della guerra appena passata (3).

CARATTERISTICHE TECNICHE E FUNZIONALI PRESENTI E FUTURE DELLE STRADE FERRATE

A distanza di tanti anni dobbiamo oggi esaminare il problema dei nuovi finanziamenti da concedere alle Ferrovie dello Stato non soltanto perchè essi risultino idonei alla immediata risoluzione di problemi contingenti determinati dalle attuali esigenze dei traffici, ma anche perchè essi abbiano le essenziali caratteristiche costruttive e funzionali efficienti per le future esigenze dei traffici da assolvere, e che sono in continuo e dinamico sviluppo.

Nel campo dei trasporti terrestri dobbiamo, in primo luogo ricordare anche a noi stessi, che la differenziazione dei traffici terrestri tra strada e rotaia si manifesta in modo sempre più evidente, non solo in conseguenza dell'aumento continuo e no-

(1) Cfr.: *Presidenza del Consiglio dei ministri, Roma 1957. Documenti nel programma di sviluppo economico del Paese. Presentazione del Ministro del bilancio senatore Adone Zoli.*

(2) Cfr.: *Atti del Senato - I Legislatura - Relazione del Ministro dei trasporti sul bilancio delle Ferrovie dello Stato - Seduta dell'8 luglio 1949.*

(3) Cfr.: *I Piano quinquennale per l'ammodernamento e per il potenziamento della Rete delle Ferrovie dello Stato (1956-57 - 1961-62) a cura del Ministero dei trasporti - Roma 5 marzo 1957 - Atti del Senato. Disegni di legge e relazioni - Documento n. 1846-A - II legislatura - Relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti esercizio 1957-58 - presentata il 2 maggio 1957 (Relatore Corbellini).*

tevole dei traffici che si svolgono contemporaneamente nei due differenti sistemi stradale e ferroviario; ma anche e soprattutto in conseguenza dello sviluppo sempre più differenziato dei mezzi usati sulla strada e sulla rotaia che si avvalgono su direttive sempre più differenziate del continuo progresso della tecnica costruttiva e di esercizio.

* * *

Mi sia concesso di fare al riguardo un cenno sommario e del tutto sintetico di comparazione tra i due sistemi di trasporto (stradale e ferroviario) che possa contribuire alla formulazione di una consapevole valutazione del possibile sviluppo futuro nel prossimo decennio dei due sistemi di trasporto terrestre.

Il progresso ottenuto nella costruzione del materiale rotabile ferroviario, ha reso possibile la realizzazione di mezzi di trazione (locomotive) di potenza sempre più elevata che possono trainare un numero di veicoli sempre maggiore. Mi limito a ricordare soltanto che nel dicembre passato l'U.I.C. (Union Internationale de Chemins de Fer di Parigi) ha stabilito che anche per l'Europa si attui l'aggancio automatico dei veicoli che permetterà in breve volgere di anni l'effettuazione di treni di un peso massimo che sarà dell'ordine di oltre 2.400 tonnellate su linee pianeggianti e che avrà la lunghezza massima di circa un chilometro con velocità superiori ai 100 chilometri-ora (valori questi già raggiunti negli U.S.A.). Inoltre la caratteristica funzionale del moto del treno guidato dalle rotaie consente ormai in modo definitivo che queste vengano sempre più utilizzate, non soltanto come conduttori metallici dell'energia elettrica richiesta per la trazione dei treni, ma contemporaneamente anche di quella di apposite correnti modulate per la trasmissione dei comandi richiesti dalla marcia strumentale dei treni a mezzo di notizie dirette (dalla linea al treno e dal treno alla linea).

La trasmissione di comandi ottenuta a mezzo di apposite apparecchiature elettriche od elettroniche dagli impianti a terra ai treni in moto, o viceversa dai treni

a terra, diviene sempre più estesa, realizzando la cosiddetta « marcia strumentale dei treni » che ne aumenta in modo notevolissimo la sicurezza e la regolarità del loro moto.

Un esperimento recente della « marcia strumentale integrale » a mezzo di organi regolatori elettronici fissi sulla strada « che dirigono il treno in moto senza guidatore è stato attuato nella metropolitana di New York (iniziato il 6 gennaio 1962 tra le stazioni di Times Square e Great Central). Analogo sistema di marcia strumentale si otterrà nel già previsto esercizio del futuro tunnel attraverso la Manica, di collegamento tra la Francia e l'Inghilterra (4).

Tra gli altri esperimenti in corso mi limito a ricordare la prossima realizzazione sperimentale di carri ferroviari unificati per la Rete Europea, che verranno dotati di selezionatori elettronici atti alle comunicazioni automatiche dirette del veicolo alla strada per indicare il tipo di carico trasportato e la destinazione da raggiungere, al fine di venire direttamente immesso con comando automatico nell'apposito binario dove viene composto il treno a cui accoppiarlo. Non mi soffermo sugli studi già in atto della ricerca operativa e cibernetica nei problemi di attuazione dei trasporti su rotaie (5) e su quella della segnalazione anticipata di possibili guasti meccanici del materiale rotabile eseguita a mezzo di apparecchi a transistor opportunamente installati sul veicolo (6). Si potranno così conoscere in anticipo le possibilità di guasti e prevenirli in tempo.

Concludo perciò ricordando che i treni viaggiatori e merci di carattere internazionale del prossimo futuro assumeranno sempre più la caratteristica funzionale di un mezzo meccanico essenzialmente automatico idoneo al traffico massiccio e pesante; ciò che ha fatto definire le future strade ferrate come delle « Pipe-lines Omnibus polyvalents » per merci e per viaggiatori (7).

(4) Cfr.: Prolusione al IX Convegno delle Comunicazioni - Genova, ottobre 1961 - Prof. Luigi Armand, Segretario Generale dell'U.I.C.

(5) Cfr.: Relazione dell'ing. Riggio delle F. S. Italiane al Convegno citato nella nota (4).

(6) Cfr.: Relazione dell'ing. Baldi al Convegno citato nella nota precedente.

(7) Cfr.: Prof. Luigi Armand, op. cit. alla nota (4).

* * *

La previsione del prossimo sviluppo futuro delle grandi reti ferroviarie, sia per la composizione e velocità dei treni, che per la sicurezza sempre più elevata che sarà possibile nei trasporti, rende più evidente la differenza che li distingue dai trasporti autostradali pure essi in dinamico progredire.

Mi limito ad accennare che nelle moderne e future attrezzature ferroviarie l'aumento del traffico si ottiene agendo essenzialmente sulla potenzialità di trasporto delle strade ferrate stesse con l'aumento del peso e della frequenza dei treni unitamente all'aumento della sicurezza e della regolarità della loro marcia sempre più veloce: mentre che nelle strade ordinarie al rigoglioso aumento del traffico si fa fronte essenzialmente con l'aumento del numero dei veicoli utilizzati e con lo sviluppo della rete viaria.

Per sottolineare questa netta differenziazione tra i due tipi di trasporto si rileva che una moderna ferrovia a doppio binario e a grande traffico ha una larghezza della piattaforma stradale di poco meno di metri 10, mentre che una moderna autostrada a doppia pista richiede una larghezza di almeno il doppio.

Dalla caratteristica tecnica della rigidità del moto guidato su di un binario dei convogli ferroviari sono derivati in modo sempre più accentuato l'aumento del peso trasportato, della velocità di piena corsa e della sempre più intensa frequenza di successione di treni su di uno stesso binario, con l'attuazione dei controlli della sicurezza. Il distacco tecnico, operativo ed economico dei trasporti ferroviari da quelli stradali si rende già e sarà sempre più evidente.

Questi ultimi difatti assumono sempre più la loro caratteristica naturale di mezzi atti al traffico capillare da porta a porta su stra-

de ordinarie, coi veicoli di limitato peso ed ingombro direttamente collegati alle storiche origini dei traffici terrestri effettuati a trazione animale.

Basti al riguardo ricordare che il nostro attuale Codice della strada (in armonia con le disposizioni valide in tutta Europa) prescrive che il peso lordo massimo di un veicolo automotore stradale a quattro o più assi, non può superare le 22 tonnellate; e che il veicolo motore (trattore) salvo casi di trasporti eccezionali, può trainare un solo veicolo rimorchiato del peso lordo complessivo di 6 tonnellate (articolo 33 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393); inoltre la massima lunghezza complessiva di un autotreno viene stabilita in 18 metri (articolo 32 e seguenti); mentre la lunghezza massima dei treni ferroviari, come ho accennato, può raggiungere in Europa i 1.000 metri (e negli U.S.A. già superati) con un peso totale di treno di 2.400 tonnellate. Le dimensioni massime dei singoli convogli ferroviari risultano perciò di circa cinquanta volte superiore di quelle dei veicoli autostradali.

La netta diversità delle dimensioni tra il materiale mobile dei due sistemi di trasporto terrestre richiesta dal differente tipo di traffico effettuato (collettivo di massa e individuale) porta alla diretta conseguenza di dover disporre di una opportuna dimensione anche nello sviluppo della strada ad essi rispettivamente assegnata.

Per valutare anche in via del tutto orientativa questa sostanziale differenza mi debbo riferire al confronto tra i volumi del traffico che si effettua in essi.

Nelle Ferrovie italiane dello Stato, nell'anno 1961 si è svolto un trasporto (espresso dal prodotto tonnellate di peso lordo \times chilometri effettuati) di oltre 112 miliardi di tonnellate-chilometro, con un aumento del 12 per cento rispetto al 1953 (8).

(8) *Peso lordo di treno trasportato dalle F.S. (in migliaia di tonn.-Km):*

Anno	Treni viaggiatori		Treni merci e di servizio	Totale		
1953	migliaia di	tonn.-km	48.046.750	41.353.310	89.400.600	100
1961	»	»	59.361.520	53.101.970	112.463.490	125

Una valutazione del traffico svolto sulla strada ordinaria, non essendo ancora stato effettuato con metodo statistico rigoroso può solo effettuarsi per via approssimativa. Dagli elementi di cui dispongo posso perciò ritenere, con sufficiente approssimazione che il complesso dei veicoli motorizzati e dei rimorchi circolanti nel 1960, determinato dalle ultime statistiche dell'A.N.F.I.A. (9) aggiornate al 31 dicembre 1961, sia risultato di 3.000.000 circa di veicoli di cui poco meno del 30 per cento costituito da autotreni pesanti (autocarri ed autobus), e da rimorchi. Da questi elementi, tenendo conto del combustibile liquido (benzina e nafta) impiegato per il loro uso si può valutare l'entità approssimativa del percorso totale effettuato. Considerando con larghezza di valutazione che questa percorrenza, soltanto per la metà del totale si sia svolta nelle strade extraurbane, si può dedurre che le tonnellate-chilometro di veicoli motorizzati effettuate siano dell'ordine di non oltre 60 miliardi del 1960 e cioè *poco più della metà* del complessivo traffico ferroviario. Orbene, la rete ferroviaria svolge il proprio traffico su di uno sviluppo di circa 17.000 chilometri (dopo la soppressione di alcuni tronchi secondari), mentre la rete stradale complessiva (statale, provinciale e comunale, comprese le autostrade) ha attualmente uno sviluppo di oltre 190.000 chilometri e che presto supererà i 200.000 chilometri. Essa sarà perciò più di dieci volte superiore a quella ferroviaria (10).

(9) A.N.F.I.A. Automobile in cifre 1961:

Circolazione autocarri, autovetture ed autobus circolanti al 31 dicembre 1960: n. 2.459.905.

(10) F.I.S. Federazione Italiana della Strada - Notizie e numeri sulla strada. Roma 31 dicembre 1961.

Consistenza strade statali (A.N.A.S.)	Km.	30.109
Consistenza strade provinciali (Lavori pubblici)	»	73.791
Consistenza strade comunali extraurbane (Lavori pubblici)	»	88.036
	Km.	191.936
Autostrade: in esercizio al 31 dicembre 1961	Km.	1.135
Autostrade: in costruzione al 31 dicembre 1961)	»	632
Autostrade: in progetto (inizio 1962)	»	1.802
Autostrade in studio per la concessione	»	1.963
	Km.	197.468

Questa semplice comparazione mette ulteriormente in evidenza la differenza sostanziale che si delinea in modo sempre più deciso tra i due sistemi di trasporto terrestre considerati.

Per brevità non mi soffermo a valutare quali sono le differenze funzionali dei due traffici nei grandi centri di loro convergenza perchè questi hanno scopi ed esigenze tra loro del tutto diverse.

Inoltre le valutazioni di confronto da eseguire si presenterebbero molto complesse perchè assumono aspetti di carattere sociale ed economico di grande importanza e sulle quali non è necessario soffermarci in questa sede.

Da quanto ho brevemente accennato scaturisce peraltro la necessità dell'attuazione di un sistema organico di collegamento tra i trasporti stradali e quelli ferroviari, disponendo naturalmente di attrezzature apposite che siano utilizzabili in entrambi i sistemi, ed anche estensibili agli altri mezzi di trasporto marittimo ed aereo (11).

La collaborazione sempre più intensa ed organicamente realizzata tra i traffici stradali e ferroviari deve perciò raggiungere lo scopo di realizzare il completo servizio da porta a porta, con opportuni dispositivi che sono attualmente in largo sviluppo. Mi limito a ricordare che nel settore dei trasporti di merci ricche in piccole partite, al fine di evitare la loro manipolazione nei punti di trasbordo tra ferrovia e strada, si è ormai affermato in sede internazionale l'uso delle cosiddette « palette di carico » che sono delle casse di opportune dimensioni *standard* facilmente sistemabili in ogni tipo di veicolo, non soltanto stradale e ferroviario, ma anche marittimo ed aereo. Più esteso nel campo internazionale è divenuto l'uso delle « casse mobili » o *containers* che hanno dimensioni molto maggiori delle palette e che possono venire caricate con mezzi di sollevamento e di manovra installati in ogni mezzo di trasporto: vi sono inoltre delle casse mobili frigorifere con macchinario alimentato da corrente elettrica di tipo unificato

(11) Cfr.: Caratteristiche e sviluppo moderno dei trasporti terrestri - G. Corbellini - Conferenza all'Associazione nazionale Genieri e Trasmettitori d'Italia - 9 marzo 1962.

che viene erogata direttamente dal carro che la trasporta (sia esso stradale che ferroviario) oppure nelle stive delle navi destinate a ricevere la merce stessa. Vengono naturalmente sempre più estesi gli impieghi delle navi traghetto, non soltanto per il trasporto di carri o carrozze ferroviarie, ma anche per quello delle automobili ed autocarri; inoltre già esiste un diretto collegamento automatico strada-rotaia effettuato a mezzo del carico degli automezzi sui carri ferroviari come sarà attuato nel tunnel sotto la Manica che ho ricordato.

I complessi e molteplici problemi che si presentano nella risoluzione di questi collegamenti tra i diversi tipi di trasporto con mezzi unificati, vengono ormai studiati e risolti in campo internazionale da Enti ed Istituti ad alto livello tecnico e politico (12).

L'accento del tutto sommario e schematico dei più importanti problemi che si trovano attualmente sul tappeto per la organica programmazione di ammodernamento e di sviluppo della grande rete ferroviaria di un Paese in costante e dinamico progredire, deve costituire la premessa da cui trarre le direttive per l'impiego delle necessarie disponibilità finanziarie e, nel caso particolare, per un concreto, razionale e previdente schema di sviluppo dei provvedimenti che saranno attuati con il programma da attuare entro i limiti di tempo e di sviluppo previsti dalla legge in esame.

SUL NUOVO PIANO DECENNALE DI RINNOVAMENTO E POTENZIAMENTO

La differenziazione operativa, economica e sociale tra i trasporti stradali e ferroviari di cui abbiamo fatto breve cenno ci consente di affermare che dopo aver approvato il noto « piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali » (13) per risolvere i poderosi problemi tecnici ed economici che at-

tualmente si presentano in tale settore, era ormai divenuto necessario ed urgente di provvedere anche all'attuazione di un analogo piano di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento di tutte le strutture degli impianti e del materiale rotabile nonché della organizzazione aziendale delle Ferrovie che costituiscono la rete principale dei trasporti collettivi e massicci dello Stato.

Occorre difatti proseguire nel lavoro già iniziato con le disponibilità finanziarie di cui alle precedenti leggi 21 marzo 1958, n. 280 e 18 dicembre 1959, n. 1142 (14) e che saranno completamente esaurite entro questo anno finanziario. Abbiamo rilevato con piacere che la Camera dei deputati non ha voluto limitare l'efficacia del nuovo provvedimento al solo primo quinquennio (1962-1967) come era stato proposto nel disegno di legge governativo; ed ha invece accettato la proposta degli onorevoli Spataro, Lombardi Riccardo, Colasanto ed altri di fissare che la durata del piano da svolgere sia quella di dieci anni con un impegno di spesa complessiva di 1.500 miliardi, così come venne indicato nelle conclusioni degli studi effettuati dalla apposita Commissione incaricata dal Governo di formulare il programma di rinnovamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato (15). Tale estensione nel tempo con aumento degli stanziamenti complessivi avrà peraltro il solo significato di impegno legislativo per il completamento programmato dei lavori da svolgere in un decennio. Difatti viene precisato soltanto per il primo quinquennio il complesso dei lavori da effettuare con il finanziamento dei primi 800 miliardi, rimandando ad un successivo provvedimento legislativo l'autorizzazione della rimanente somma di 700 miliardi da impiegare nel secondo quinquennio. In base al provvedimento in esame sarà perciò possibile di impegnare subito la prima *tranche* del fi-

(12) Mi limito a ricordare l'U.I.C. (Unione Internazionale delle Ferrovie); il C.E.M.T. (Consiglio dei ministri del M.E.C.); l'*Eurofima* e l'*Interfrig* ed altri organismi internazionali.

(13) Cfr.: Legge 24 luglio 1961, n. 729, che preme vede un contributo dello Stato per le costruzioni stradali esteso all'esercizio finanziario 1998-1999 con un importo non inferiore al 4 per cento della somma occorrente. Sono all'uopo stanziati complessivamente 408.000 milioni.

(14) I lavori da eseguire con i finanziamenti previsti dalle due leggi importano la spesa di lire 350.000 milioni.

(15) La Commissione di esperti composta dall'ingegner Longo e dai professori Saraceno ed Onida presentò al Governo due successive relazioni sul programma di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato rispettivamente il 14 gennaio e l'11 febbraio 1961.

nanziamento totale, tenendo conto che il suo successivo completamento potrà ottenersi senza nocive interruzioni o rallentamenti o impreviste varianti dei lavori programmati.

Ciò, a mio avviso, costituisce un particolare tecnico molto importante di una programmazione di durata pluriennale, perchè rende possibile di ottenere una notevole riduzione dei residui passivi nel bilancio dello Stato che ogni anno rimangono in attesa d'impiego, e che ormai hanno raggiunto un valore imponente di capitali disponibili in attesa d'impiego che è dell'ordine di circa 1000 miliardi. Il tempo tecnico per gli studi e per la progettazione delle opere da eseguire e quello successivo di sviluppo delle procedure amministrative richieste per la assegnazione degli appalti e per l'inizio dei lavori possono svolgersi in anticipo e quindi prima di disporre della disponibilità effettiva delle somme necessarie.

Ricordo che analogo criterio che assume un aspetto di carattere generale abbiamo recentemente adottato (con l'approvazione di una modifica apposita ad un provvedimento di assai minore impegno finanziario) nella VII Commissione legislativa in sede deliberante (16). Siamo fiduciosi che anche la Camera dei deputati, approverà per il provvedimento stesso la direttiva da noi adottata, in modo che si renda attuabile il nuovo criterio sancito dalla legge precedente e da quella ora in esame, per influire in modo benefico sulla sollecita esecuzione di lavori previsti e finanziati da prossimi provvedimenti legislativi.

La ripartizione per tipo di lavoro delle disponibilità finanziarie annualmente disponibili nei singoli esercizi del primo quinquennio, tiene conto in modo prevalente di realizzare impianti fissi, materiale rotabile, impianti di armamento e strutture connesse per la sicurezza e la regolarità della circolazione dei treni con l'attuazione dei più moderni ritrovati che scienza e tecnica oggi offrono al riguardo (e dei quali abbia-

mo ritenuto opportuno di fare un rapido cenno per la importanza essenziale che essi oggi assumono)). Viene aggiunta con molta opportunità anche una somma da impiegarsi nel primo quinquennio, per la costruzione di alloggi secondo criteri atti a creare un sempre migliore ambiente di serenità e di conforto al personale in genere, tanto nel compito da svolgere quotidianamente sul posto di lavoro quanto nelle ore libere e nel riposo presso la propria famiglia. La sicurezza e la efficienza della circolazione dei treni (così come la produttività e il rendimento di ogni grande azienda industriale) dipende in modo essenziale dalle condizioni psicotecniche degli uomini che la realizzano. Essi non lasciano tutto il bagaglio dei loro sentimenti, delle loro speranze, delle gioie e dei loro dolori all'ingresso dell'officina o dell'ufficio dove si recano per assolvere al loro dovere.

Non bisogna infine dimenticare che prima del termine di una programmazione che richiede massicce commesse di lavoro a particolari aziende specializzate (come nel caso che ci occupa avverrà per la industria elettromeccanica dell'Italia meridionale, articolo 7 del provvedimento) occorrerà provvedere alla programmazione di nuovi lavori da assegnare ad esse; perchè la interruzione completa delle forniture per lunghi anni loro concesse con continuità e senza previsione di concorrenza, possa venir congruamente colmata con l'assegnazione d'altri lavori, che le industrie stesse dovranno tempestivamente ricercare in altri mercati, e ciò al fine di evitare che si manifestino perturbamenti nella continuità della produzione aziendale delle industrie stesse, provocando in tal modo delle difficoltà di lavoro non facilmente colmabili.

Dobbiamo ricordare che una simile situazione si verificò nelle industrie specializzate italiane per la costruzione del materiale ferroviario negli anni dal 1951 al 1953 quando cessò quasi completamente il lavoro della ricostruzione ferroviaria (17). Sarebbe

(16) Cfr.: Atti del Senato. Disegno di legge numero 1755 completamente modificato in sede di approvazione della Commissione legislativa competente.

(17) Cfr.: G. Corbellini. Relazione sullo Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti 1957-1958. Atti Senato, n. 1846-D. Diagrammi degli stanziamenti concessi e delle spese consunte dal 1956-47 al 1955-56.

veramente deprecabile se ciò si dovesse nuovamente verificare.

Nella discussione che si è svolta nell'altro ramo del Parlamento si sono espressi dei dubbi sulla facilità d'attingere dal risparmio nazionale i fondi necessari per l'attuazione del piano ferroviario. Non ritengo che le condizioni attuali dell'economia nazionale e quelle del prossimo futuro possano creare difficoltà al collocamento di abbligazioni ai tassi ed al costo complessivo dei prestiti già in precedenza richiesti. Per chiarezza di conoscenza delle operazioni finanziarie da effettuare si deve sottolineare che la quota capitale relativa a tali prestiti sarà attribuita completamente a carico del Tesoro. È evidente difatti che essa costituisce il valore dell'investimento patrimoniale di una Azienda industriale di proprietà dello Stato e che si aggiungerà del capitale in atto esistente. All'Azienda ferroviaria spetterà soltanto l'onere del servizio di tale prestito patrimoniale, ciò che del resto è del tutto naturale. All'onere corrispondente l'Azienda delle Ferrovie dello Stato dovrà fare sicuramente parte con le entrate del proprio bilancio di esercizio, perchè gli investimenti attuati dovranno trovare una diretta ed immediata contropartita nel corrispondente maggior rendimento e quindi nella minore spesa per i propri servizi, necessari per rispondere alle richieste sempre crescenti del traffico da assolvere. Nella relazione degli esperti che ho ricordato, ciò si deduce in modo diretto. La attuazione del piano decennale ne darà la positiva conferma perchè essa contribuirà anche ad una maggior chiarezza dei bilanci d'esercizio della grande azienda, di cui avremo occasione di parlare nella discussione di approvazione del Bilancio dei Trasporti per il prossimo esercizio 1962-63. Perciò ci limitiamo al riguardo di rilevare che il programma d'investimenti dovrà venire contemporaneamente integrato da una concreta politica dei trasporti terrestri stradali e ferroviari in armonia con lo sviluppo dei programmi d'investimenti produttivo di attività pubbliche e private che costituiscono uno dei cardini attuali della politica economica annunciati dal Governo. È

evidente che l'aumento del reddito nazionale determini come diretta e naturale conseguenza, un aumento dei trasporti per le maggiori necessità che si creano negli scambi merci e di persone. Ma anche la comune politica dei trasporti terrestri d'Europa, programmata dagli accordi del Compidoglio richiede che le Ferrovie dello Stato italiano debbono essere in grado di ridurre i propri costi d'esercizio per commisurare il loro valore medio nel modo più efficace al reddito tariffario corrispondente; e poichè le vigenti tariffe ferroviarie italiane risultano ancora tra le più basse di quelle dei Paesi aderenti al Mercato comune, ne risulta che occorre ridurre il tempo richiesto per l'ammodernamento degli impianti e dei servizi che debbono adeguarsi alle moderne strutture d'esercizio, più efficienti ed economiche, senza ricorrere ad aggravii od eccessivi aumenti delle vigenti tariffe. In questo modo si potrebbe raggiungere un livello di equilibrio tra spese e ricavi che divenga di efficace confronto rispetto a quello delle altre amministrazioni ferroviarie europee, con una presentazione, in breve volgere di tempo, di un proprio bilancio di esercizio completamente risanato che possa servire d'esempio e di paragone a quelli che verranno presentati dal C.E.M.T. (Comitato Europeo dei Ministri dei trasporti) all'esame dei Paesi aderenti al Mercato comune europeo.

Onorevoli senatori, la presente relazione al disegno di legge che è stato sottoposto al nostro esame sul rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato, si aggiunge a quanto fu già ripetuto in occasione di analoghe discussioni avvenute al Senato, contribuendo ad illustrare quanto è stato autorevolmente detto nell'altro ramo del Parlamento. Mi auguro che essa possa costituire un ulteriore e motivato stimolo perchè anche il Senato, con responsabile consapevolezza dell'impostazione del provvedimento in esame, lo approvi nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati. Avremo in tal modo portato un nuovo contributo al progresso ed allo sviluppo sociale ed economico del nostro Paese.

CORBELLINI, *relatore.*

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

L'Azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata a predisporre un piano decennale di opere e costruzioni per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi d'esercizio, delle linee e degli impianti della rete, per l'importo presunto di 1.500 miliardi di lire.

Il piano sarà realizzato in due fasi, ciascuna della durata di un quinquennio.

Art. 2.

Per la realizzazione della prima fase del piano, l'Azienda delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza della somma di lire 800 miliardi, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti delle somme che verranno iscritte nelle parti straordinarie del bilancio della stessa Azienda ferroviaria, in ragione di:

lire 130 miliardi	nell'esercizio	1962-63
» 150	»	1963-64
» 160	»	1964-65
» 180	»	1965-66
» 180	»	1966-67

Entro il 30 giugno 1966 il Ministro dei trasporti, d'intesa coi Ministri del bilancio e del tesoro, presenterà al Parlamento una relazione sull'esecuzione data nel quadriennio al piano, formulando, previo parere del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato e nel quadro della programmazione generale, le proposte per gli interventi e la spesa per il secondo piano quinquennale.

Art. 3.

Il piano per il primo quinquennio sarà approvato con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri del bilancio

e del tesoro, previo parere del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Esso può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i singoli settori di cui all'articolo 4 e approvati con separati decreti.

Nella stessa forma saranno approvate le eventuali variazioni.

Con la relazione economica generale del 1963 sarà data comunicazione al Parlamento del piano.

Il Ministro dei trasporti darà inoltre comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dello stato di avanzamento delle opere e delle forniture contemplate nel piano stesso, al 31 dicembre dell'anno precedente.

Art. 4.

Nella prima fase del piano, saranno destinati:

a) lire 320 miliardi al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento e ammodernamento del materiale rotabile;

b) lire 100 miliardi al rinnovamento, ri-classamento, potenziamento e ammodernamento degli impianti di armamento;

c) lire 40 miliardi alla costruzione di alloggi patrimoniali ed economici per i ferrovieri e di alloggi raggruppati per il personale di linea;

d) lire 5 miliardi al graduale aumento di capitale delle società di cui l'Azienda ferroviaria detiene una partecipazione azionaria, allo scopo di promuovere il potenziamento delle attrezzature destinate all'esercizio dei servizi automobilistici nonché dei servizi complementari e accessori dell'esercizio ferroviario.

Le restanti disponibilità saranno ripartite, secondo rigorosi criteri di priorità, tra le altre opere necessarie per aumentare la sicurezza dell'esercizio, per migliorare i trasporti operai di massa, per migliorarne l'efficienza, per accrescere la potenzialità delle linee e degli scali, per migliorare i servizi accessori, per migliorare l'istruzione professionale del

personale, per completare l'elettrificazione delle linee, per ammodernare e potenziare le officine, i depositi nonchè gli altri impianti strettamente e direttamente legati all'efficienza e alla sicurezza dell'esercizio.

Art. 5.

I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 800 miliardi saranno provveduti con operazioni di credito.

A tal fine l'Azienda ferroviaria è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, da collocarsi sia all'interno sia all'estero, a mano a mano che se ne presenterà il bisogno e fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di lire 800 miliardi.

Art. 6.

I mutui di cui al precedente articolo 5 saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra l'Azienda delle ferrovie dello Stato e gli Enti mutuanti, con l'intervento del Ministro del tesoro e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'Azienda delle ferrovie dello Stato a partire, per ciascun mutuo, dall'esercizio finanziario nel quale il mutuo stesso sarà stato contratto. Le rate di interessi e ammortamento saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci della stessa Azienda e specificatamente vincolate a favore dell'Ente mutuante.

Art. 7.

Le rate di ammortamento in conto capitale dei mutui da contrarre in applicazione della presente legge saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e saranno, pertanto, iscritte negli stati di previsione della spesa di detto Ministero e, correlativamente,

negli stati di previsione dell'entrata della Azienda ferroviaria.

Alla stessa Azienda ferroviaria compete pure il rimborso delle rate di ammortamento in conto capitale dei mutui che siano stati o debbano essere contratti in applicazione di precedenti specifiche autorizzazioni di legge.

Art. 8.

Le operazioni di mutuo di cui ai precedenti articoli e tutti gli atti ad esse inerenti sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa la quota di abbonamento di cui all'articolo 8 del regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1627, convertito nella legge 14 aprile 1921, n. 488.

Art. 9.

È fatto obbligo all'Azienda delle ferrovie dello Stato, a modifica di quanto disposto dall'articolo 2 della legge 6 ottobre 1950, n. 835, di eseguire, almeno fino alla concorrenza della somma di 320 miliardi, opere e forniture per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento delle linee e degli impianti ferroviari dell'Italia meridionale e insulare, nonchè dei mezzi di esercizio destinati ai servizi delle linee e degli impianti medesimi.

Le forniture e le lavorazioni occorrenti per l'esecuzione delle opere previste dal precedente comma sono riservate, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti loro occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

In ogni caso le forniture di materiale rotabile non potranno essere d'importo inferiore ai due quinti della relativa spesa complessiva.

Art. 10.

Le norme di cui ai primi sei commi dell'articolo 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificate dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, dall'articolo 9 del regio decreto-legge 21 giugno 1941, n. 571, dall'articolo 1 della legge 22 novembre 1956, n. 1337, e dagli articoli 4 e 5 della legge 21 marzo 1958, n. 289, sono sostituite dalle seguenti, a partire dall'esercizio finanziario 1962-63.

Sono spese ordinarie di esercizio quelle concernenti il personale, i combustibili e l'energia elettrica, la manutenzione delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati, degli impianti fissi, del materiale rotabile, delle navi traghetto e degli altri mezzi di esercizio, ed in genere tutte le altre spese riguardanti l'esercizio ferroviario.

Sono spese complementari di esercizio quelle:

a) per il rinnovamento delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati e degli impianti fissi;

b) per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto;

c) per il rinnovamento del materiale di esercizio;

d) per le migliorie di carattere patrimoniale.

Per la manutenzione delle linee e relative pertinenze, dei fabbricati e degli impianti fissi, e per la manutenzione e riparazione del materiale rotabile, delle navi-traghetto e degli altri mezzi di esercizio, verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore al 20 per cento dei prodotti del traffico.

Per le spese di rinnovamento di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* del terzo comma del presente articolo, verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore al 10 per cento dei prodotti del traffico.

Art. 11.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio necessarie per l'attuazione della presente legge.