

(N. 1456-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE RESTAGNO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 20 aprile 1956 (V. Stampato N. 2028)

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

TRASMESO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 24 APRILE 1956

Comunicata alla Presidenza il 28 giugno 1956

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957.

INDICE

| | |
|---|--------|
| Premessa al Bilancio 1956-1957 | Pag. 3 |
| LE CAUSE DEL DISAVANZO | » 3 |
| Squilibrio tra costi e ricavi | » 5 |
| Dati di traffico e di esercizio | » 6 |
| Gli oneri extra aziendali di natura politico-sociale | » 7 |
| SOVVENZIONI A PAREGGIO DEI DISAVANZI DELLE LINEE A SCARSO TRAFFICO | » 8 |
| MANUTENZIONI, RINNOVAMENTI E AMMORTAMENTI | » 12 |
| AUMENTI DEL PATRIMONIO FERROVIARIO CONSEGUITI A SPESE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO | » 13 |
| Ammodernamento dei servizi contabili, finanziari e statistici | » 14 |
| IL RIPRISTINO DELLA RETE | » 15 |
| Programma di nuove elettrificazioni sulla rete delle Ferrovie dello Stato | » 20 |
| PIANO DEI 50 MILIARDI PER MIGLIORIE E RINNOVAMENTI DEL MATERIALE ROTABILE | » 21 |
| Impiego di mezzi leggeri in servizio di viaggiatori | » 22 |
| Riduzione a due delle tre classi ed aumento delle tariffe | » 23 |
| POTENZIAMENTO FERROVIE SECONDARIE E LINEE IN CONCESSIONE | » 25 |
| Ferrovie e tranvie in costruzione o in via di trasformazione | » 27 |
| L'INCREMENTO DELLA MOTORIZZAZIONE ED IL PROBLEMA DELLA SICUREZZA | » 28 |
| Il decentramento delle autolinee | » 29 |
| La legislazione delle linee in concessione e autolinee | » 30 |
| RIEPILOGO | » 34 |
| Disegno di legge | » 35 |

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ONOREVOLI SENATORI. — Il bilancio del Ministero dei trasporti, per la sua complessità, è, di certo, uno dei bilanci dell'Amministrazione statale che maggiormente interessano la opinione pubblica, specie in questi tempi, per i grossi problemi connessi alla gestione delle ferrovie che sono in discussione e che riflettono:

1) il disavanzo preoccupante del bilancio delle Ferrovie che impone la ricerca dei mezzi idonei a ridurre l'entità;

2) la lotta, sempre più serrata, ingaggiata dalla « strada » a danno della « rotaia » e la necessità di fronteggiare la concorrenza tecnica e dei costi;

3) l'aumento delle tariffe per il trasporto persone e il trasporto merci sulle Ferrovie dello Stato;

4) l'eliminazione della III classe sulle Ferrovie dello Stato per adeguare il nostro sistema ferroviario a quello degli altri principali Paesi europei.

Si tratta di problemi quanto mai vasti ed interessanti che preoccupano gli studiosi ed i tecnici del nostro Paese e che cercheremo di esaminare obiettivamente, nel superiore interesse « del traffico » che deve adeguarsi sempre più alle crescenti esigenze di una società in cammino.

La spesa prevista nel bilancio del Ministero dei trasporti, per l'esercizio 1956-57 è di lire 15.612.629.800 così ripartite:

| | |
|--------------------------|--------------------------|
| Parte effettiva di spese | |
| ordinarie | L. 10.310.653.000 |
| Parte effettiva di spese | |
| straordinarie | » 5.301.976.800 |
| | <u>L. 15.612.629.800</u> |

Nei confronti dell'esercizio precedente, si rileva una maggiore spesa di lire 622.183.900 dovuta in misura di lire 309.340.000 al conglobamento degli stipendi e altre competenze fisse al personale (a seguito del decreto 17 agosto 1955, n. 767, del Presidente della Repubblica), in misura di lire 302.523.200 per ulteriori sovvenzioni chilometriche per la costru-

zione ed esercizio di ferrovie concesse all'industria privata e per sovvenzioni a funivie e sussidi straordinari di esercizio.

È ovvio che la parte più interessante del bilancio del Ministero dei trasporti si riferisce allo stato di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno 1956-57 dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che presenta i seguenti risultati:

| | |
|--------------------------|--------------------------|
| entrata | L. 280.262.100.000 |
| spesa | » - 343.210.900.000 |
| <i>deficit</i> | <u>L. 62.948.800.000</u> |

con un aumento di passività di L. 20.364.200.000 nei confronti del precedente esercizio 1955-56.

Si deve tener presente che, in realtà, il disavanzo salirà intorno ai 90 miliardi, in quanto la previsione non tiene conto dei maggiori oneri di personale derivanti dalla applicazione dei decreti del Presidente della Repubblica n. 19 e n. 20 del 1956 (concernenti il conglobamento del trattamento economico dei dipendenti statali) emanati dopo la compilazione di detta previsione, ma i cui effetti finanziari erano già scontati nel bilancio del Tesoro.

LE CAUSE DEL DISAVANZO.

In merito al disavanzo della gestione ferroviaria molto si è scritto, ma in sintesi, si può dire, che esso deriva, da una parte dal fatto che le tariffe, principalmente per motivi di carattere politico-sociale, ma anche per effetto della situazione di mercato, non si sono potute adeguare allo stesso coefficiente d'aumento subito dalle spese, rispetto all'esercizio 1938-39, e, dall'altra, dagli oneri « extra aziendali » attualmente gravanti sul bilancio ferroviario e di cui si dirà in seguito.

È vero che tali oneri sussistevano anche nell'anteguerra: ma attualmente essi hanno raggiunto un livello molto elevato (25 per cento circa delle spese di parte ordinaria), in relazione alla politica economico-sociale perseguita dallo Stato nel dopoguerra.

Come è noto, le tariffe sono aumentate mediamente, rispetto al 1938, di 31 volte quelle

per i viaggiatori e di 36 volte quelle per le merci.

Dal bilancio preventivo dell'esercizio 1956-1957 risulta che le entrate sono aumentate in media, in confronto all'esercizio 1938-39, di 60 volte e le spese invece di 78 volte (e di 85 volte, se si tiene conto delle maggiori imminenti spese dirette ed indirette di personale non comprese, come già detto, nello stato di previsione in esame).

Il divario esistente tra il coefficiente di aumento delle entrate e quello delle spese è dovuto al fatto che, mentre le spese hanno subito un incremento il quale, tenuto conto dell'aumento delle prestazioni di esercizio, non si discosta dal coefficiente di svalutazione monetaria e dall'indice di aumento dei materiali di più largo impiego nelle ferrovie, le entrate non hanno potuto raggiungere il livello delle spese per il limite imposto alle tariffe.

Di modo che, il forte incremento di traffico registrato nei confronti dell'anteguerra (del 90 per cento circa nei viaggi.-Km. e del 19 per cento circa nelle tonnellate-Km.) si è potuto tradurre in un aumento dei prodotti soltanto nella misura consentita dalle tariffe applicate.

Pertanto, la causa del disavanzo ferroviario è da ricercarsi essenzialmente nella diversa evoluzione subita dai ricavi, che sono stati limitati dal livello delle tariffe e dai costi, che si sono invece adeguati, tenuto conto del mutato valore della moneta, a quelli che si avevano negli esercizi prebellici, i cui bilanci erano in equilibrio.

Nei riguardi delle spese si può dire che riduzioni, anche di un certo rilievo, sono possibili, e l'Amministrazione ferroviaria ed il ministro Angelini in modo particolare, vi dedicano tutti i loro sforzi, promuovendo ed attuando gli opportuni provvedimenti.

Tali riduzioni potranno conseguirsi nel futuro specialmente con la realizzazione dei programmi di lavori e forniture a carico di finanziamenti straordinari, i quali indubbiamente permetteranno di rendere più economico l'esercizio ferroviario, oltre a migliorare l'efficienza tecnica della rete.

I suddetti investimenti consentiranno inoltre di convogliare sulle linee ferroviarie statali il maggior volume di traffico che dovrebbe de-

rivare dalla industrializzazione del Mezzogiorno e dalla realizzazione del Piano Vanoni, e quindi provocare una flessione, anche notevole, dei costi unitari del viaggiatore-Km. e della tonnellata-Km., in quanto il maggior traffico non dovrebbe comportare un correlativo aumento di personale e di spese fisse, potendosi più completamente sfruttare l'attuale attrezzatura ed organizzazione dell'Azienda.

Nel settore delle spese di personale addetto all'esercizio non si ritiene però che possano realizzarsi sostanziali economie, in quanto il quantitativo attuale di questi agenti è in genere quello necessario all'esercizio, tenuto anche conto, ovviamente, delle migliorate condizioni di lavoro, ed i trattamenti economici, nonchè quelli previdenziali ed assistenziali, non possono subire diminuzioni, ma tenendo, anzi, all'incremento.

Riduzioni si possono invece realizzare nel personale addetto ai lavori amministrativi, intensificando soprattutto la meccanizzazione di tali lavori, che nelle Ferrovie dello Stato si va estendendo con ritmo crescente e con risultati veramente notevoli. La riduzione del numero di questi agenti non inciderà però sensibilmente sul complesso delle spese dirette ed indirette di personale, in quanto la spesa per il personale non esecutivo è appena un ottavo della complessiva spesa di personale di organico, la quale supererà, con le integrazioni dal 1° luglio 1956, i 205 miliardi per l'esercizio, assorbendo circa il 60 per cento delle totali spese di parte ordinaria.

Le altre spese di esercizio, che comprendono i consumi di combustibili, di energia elettrica, di carburanti, ecc., i servizi appaltati, la riparazione e sostituzione del materiale d'inventario, la manutenzione dei rotabili e della linea, ecc., presentano, rispetto al 1938-39, un coefficiente di aumento di 87 volte circa, il quale è al di sopra dell'indice dei prezzi all'ingrosso e del costo della vita. Ciò è però riferibile, sia all'aumento delle prestazioni di esercizio e sia all'aumento dei prezzi, rispetto all'anteguerra, di alcuni materiali di specifico e largo impiego nelle ferrovie (materie diverse, apparecchiature, impianti, traverse, ecc.). I consumi unitari di combustibili diminuiscono, però, di esercizio in esercizio, e dovranno sensibilmente migliorare nel futuro con la

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

costruzione di nuovi mezzi di trazione e con la trasformazione di quelli poco efficienti, già in programma.

Le spese complementari, previste in complesso in 19.320 milioni, rispetto all'esercizio 1938-39 presentano poi una maggiorazione (59 circa) quasi corrispondente al coefficiente di svalutazione monetaria.

Tali spese si riferiscono però ad impieghi di materiali, i cui costi, rispetto all'anteguerra, hanno subiti aumenti molto superiori alla media generale dei prezzi, per cui i relativi stanziamenti si ritengono non del tutto adeguati alle necessità dell'esercizio. La situazione finanziaria delle spese complementari migliorerà però in seguito, allorché sarà stato approvato il provvedimento legislativo che autorizza l'Amministrazione ad aumentare dal 2,50 per cento al 5 per cento dei prodotti del traffico lo stanziamento per il rinnovamento del materiale rotabile. Sarà così possibile provvedere all'ammortamento in cinque anni senza

interessi della spesa di 50 miliardi prevista in detto provvedimento per la costruzione, trasformazione e miglioramento del materiale rotabile.

Le spese accessorie, infine, gravano sul bilancio del 1956-57 per 22.232 milioni, corrispondenti a 35 volte la spesa del 1938-39. Il coefficiente di maggiorazione è al di sotto della media generale, ma ciò è dovuto al fatto che alcune annualità si riferiscono a fondi mutuati dall'Amministrazione nell'anteguerra e che vengono invece ammortizzati in moneta svalutata.

In conclusione le cause dell'attuale squilibrio del bilancio ferroviario sono da ricercare più nel settore delle entrate e precisamente nei prodotti del traffico, che in quello delle spese.

Ed a questo riguardo, può essere interessante il raffronto fra i dati consuntivi di entrata e di spesa dell'esercizio 1938-39 e quelli del 1954-55, ultimo esercizio chiuso.

| | Consuntivo 1938-39 <i>milioni</i> | Consuntivo 1954-55 <i>milioni</i> | Coefficiente di maggiorazione 1 = 1938-39 |
|---------------------------------------|---|---|---|
| <i>Entrate.</i> | | | |
| Prodotti del traffico: | | | |
| viaggiatori e bagagli | 1.612,7 | 113.945,3 | 71 |
| merci | 2.420,7 | 97.276,7 | 40 |
| | 4.033,4 | 211.222,0 | 52 |
| altre entrate | 742,7 | 37.897,4 | 51 |
| TOTALE ENTRATE | 4.776,1 | 249.119,4 | 52 |
| <i>Spese.</i> | | | |
| Spese di personale | 1.549,2 | 112.377,1 | 72 |
| Spese generali di personale | 524,5 | 56.274,6 | 107 |
| | 2.073,7 | 168.651,7 | 81 |
| Altre spese di esercizio | 1.474,9 | 116.729,0 | 79 |
| Spese complementari | 365,5 | 18.874,2 | 52 |
| Spese accessorie | 649,1 | 13.663,6 | 21 |
| TOTALE SPESE | 4.563,2 | 317.918,5 | 70 |

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Dall'esame di questo prospetto si rileva subito come le entrate si siano moltiplicate rispetto al loro ammontare prebellico per il coefficiente 52, mentre le spese si sono moltiplicate per il coefficiente 70.

Per interpretare correttamente il divario

esistente fra il coefficiente d'aumento delle entrate e quello delle spese è però necessario tener conto anche dei dati di esercizio e di traffico.

I dati più significativi sono riportati nel seguente prospetto:

| | 1938-39 | 1953-54 | Variazione |
|---|----------------|----------------|------------|
| <i>Dati di traffico:</i> | | | |
| Viaggiatori partiti | 166.968.000 | 394.179.000 | + 136 % |
| Viaggiatori-Km. | 11.772.761.000 | 22.081.775.000 | + 88 % |
| Tonnellate di merci caricate | 47.237.000 | 47.238.000 | — |
| Tonnellate-Km. | 11.524.204.000 | 13.598.251.000 | + 18 % |
| <i>Dati di esercizio:</i> | | | |
| Percorrenze dei veicoli (assi-km.) | 5.996.741.000 | 7.257.113.000 | + 21 % |
| Percorrenze dei mezzi di trazione (locom.-km.). | 243.608.000 | 295.538.000 | + 21 % |
| Percorrenze dei treni (treni-km.) | 193.215.000 | 218.392.000 | + 13 % |

Questi dati posti in relazione a quelli finanziari del precedente prospetto, consentono di rilevare quanto segue:

1) Rispetto all'anteguerra si è verificato un forte incremento del traffico viaggiatori (molto più che raddoppiato in numero di viaggiatori trasportati, poco meno che raddoppiato in percorrenze) ed insieme anche un aumento considerevole delle percorrenze del traffico merci.

2) L'aumento del traffico ha comportato anche un aumento delle prestazioni d'esercizio che, ovviamente, non poteva non provocare anche un aumento delle spese e specialmente di quelle più strettamente connesse con l'entità dei servizi effettuati.

Tenuto conto dell'incidenza sulle spese del predetto incremento dei servizi, il coefficiente medio generale di maggiorazione delle spese

rispetto al loro ammontare prebellico, di 70 volte, appare del tutto adeguato alla svalutazione subita dalla lira ed al conseguente aumento medio generale dei prezzi.

Ne deriva che i costi attuali della gestione ferroviaria si possono considerare sostanzialmente allineati, nel complesso, al loro stesso livello prebellico:

3) Nel contempo lo stesso aumento del traffico non si è potuto tradurre, invece, in un aumento dei relativi prodotti, se non nei limiti consentiti dalla misura delle tariffe applicate, che, come è noto, sono state aumentate, rispetto al livello medio del 1938 solo di 31 e di 36 volte, rispettivamente per i viaggiatori e per le merci.

Ciò con la conseguenza che, mentre le spese si moltiplicavano, come si è visto, per 70 volte, le entrate non hanno potuto raggiungere, nonostante l'accennato incremento del traffico,

che un livello pari a 52 volte quello d'anteguerra.

È quindi, in questa diversa evoluzione subita dai costi — che si sono andati interamente adeguando, nella loro nuova espressione monetaria, al livello degli esercizi prebellici in equilibrio — e dei ricavi — che sono stati invece costretti nei limiti posti dal non integrale adeguamento delle tariffe ai nuovi valori monetari — che è da ricercarsi, essenzialmente, la causa del disavanzo del bilancio ferroviario in questi esercizi post-bellici.

GLI ONERI EXTRA AZIENDALI DI NATURA POLITICO-SOCIALE.

Inoltre, perchè il bilancio possa effettivamente rappresentare il risultato economico dell'esercizio ferroviario, è necessario che esso venga depurato di tutte le spese di natura economica e sociale, od in genere extra aziendali, che attualmente lo Stato lascia a carico dell'Amministrazione ferrovie dello Stato e che venga altresì integrato dei minori prodotti del traffico derivanti dall'applicazione dei cosiddetti prezzi politici e sociali.

Questo nuovo indirizzo, come è noto, è stato accettato dal Ministro del tesoro, senatore Medici, che ha riconosciuto equo e giusto che « lo Stato paghi per i servizi ferroviari a prezzo di mercato e l'Azienda ferroviaria ne incassi l'importo ».

Il bilancio generale dello Stato non avrà alcun beneficio economico da questa diversa impostazione — che si ispira a sani criteri amministrativi — ma il bilancio delle Ferrovie sarà depurato dalle voci che non sono di sua competenza.

Le insistenze svolte al riguardo, per anni, dai responsabili del Ministero dei trasporti, stanno per essere accolte a soddisfazione del ministro Angelini e dell'intera Famiglia ferroviaria, troppo di frequente, presi di mira dai critici di professione.

Ciò permetterà all'Amministrazione ferroviaria di presentare al Parlamento un effettivo bilancio economico, che consenta di avviare la gestione ferroviaria, attraverso i necessari provvedimenti, verso l'auspicato pareggio.

Gli oneri in questione, secondo una recente valutazione — che mi pare troppo euforica — dell'Amministrazione ferroviaria, si aggirano sui 93 miliardi e riguardano:

1) Oneri per concessioni tariffarie accordate ai trasporti viaggiatori e merci per ragioni extra economiche:

riduzioni tariffe viaggiatori a favore di impiegati, militari, studenti, esposizioni, associazioni, ecc.

riduzione tariffe per trasporti merci per conto di Amministrazioni statali, a favore di zone industriali, zone depresse, agricoltori, industriali, commesse estere, ecc.

concessioni di viaggio per carrozze salone, compartimenti riservati, carte di libera circolazione gratuite ed a prezzo ridotto, biglietti gratuiti ed a prezzo ridotto a favore di Alte cariche dello Stato, Parlamentari, Funzionari, ecc. (*Si tratta di un numero di concessioni assolutamente eccessivo che va riveduto per contenerlo in misura tollerabile*). Lire 38.367.000.000.

2) Oneri derivanti dalla gestione, per motivi economico-sociale, delle linee ferroviarie fortemente passive, perchè a scarso traffico, lire 10.000.000.000.

3) Oneri extra aziendali relativi alle pensioni.

L'Azienda ha attualmente circa 160.000 agenti, a cui corrispondono, in base ai calcoli attuariali, circa 70.000 pensionati.

Dopo i provvedimenti di rivalutazione, l'ammontare medio della pensione sarà di circa 430.000 per pensionato, per cui alla massa di 70.000 pensionati corrisponde una spesa di lire 30 miliardi circa.

Nel bilancio 1956-57, è invece prevista a tale voce, una spesa di miliardi 66,6 corrispondenti a 154.000 pensionati; la differenza di 36,6 miliardi è attribuibile a cause extra aziendali e cioè ad assunzioni di personale in soprannumero e ad esoneri anzitempo effettuati per considerazioni sociali-politiche e di emergenza.

L'Amministrazione ferrovie dello Stato chiede perciò, che tale differenza non faccia carico all'Azienda, ma alla comunità, e che il Tesoro la corrisponda alla Azienda; e siccome

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

il contributo attuale da parte del Tesoro, a tale voce, è fissato in 10 miliardi l'anno, chiede che sia integrato di altri 26.600.000.000 di lire.

Altri oneri riguardano prestazioni non rimborsate di altre Amministrazioni, oneri per riassunzione di personale già esonerato o licenziato per motivi politici, per provvidenze a favore di mutilati e invalidi ecc.

Lire 17.911.000.000.

SOVVENZIONI A PAREGGIO DEI DISAVANZI
DELLE LINEE A SCARSO TRAFFICO.

Varie linee che l'Azienda non avrebbe alcun interesse economico a gestire, anche in considerazione del nullo e irrilevante apporto di traffico che danno le altre, continuano ad essere gestite per superiori esigenze economiche o sociali, di interesse nazionale.

È inevitabile che l'esercizio di tali linee venga continuato — se esistono queste superiori ragioni che i competenti organi dello Stato debbono valutare — ma è anche equo che, in questo caso, l'Azienda ottenga il rimborso del relativo disavanzo di gestione.

È stato osservato che questo principio è, in certo qual modo, in contrasto con l'attuale tendenza di chiedere il mantenimento di tutte le linee in esercizio, l'intensificazione dei relativi servizi, l'apertura di nuove stazioni, o fermate, la costruzione di buone linee, nonché la sollecita riapertura all'esercizio delle pochissime linee non ancora ripristinate.

Per quanto la tendenza sia orientata verso una maggiore economicità della gestione e, quindi, verso la sostituzione dell'esercizio ferroviario delle linee locali a scarso traffico, anche tecnicamente superate, con altri mezzi di

trasporto e più economici e semprechè assicurino le stesse o migliori comunicazioni nella zona, si riconosce che la tendenza, che si potrebbe chiamare produttivistica, la quale tende in sostanza a ripartire il traffico fra la strada e la rotaia essenzialmente in base al criterio della convenienza economica, possa, ed anzi in qualche caso debba, essere frenata o non seguita dallo Stato per una superiore visione degli interessi sociali, e se si vuole anche politici, da salvaguardare o tutelare; ma in tal caso lo Stato deve porre a carico del suo bilancio il relativo onere, considerandolo una spesa di natura sociale e politica, estranea all'esercizio aziendale.

Inoltre, questo criterio servirà anche, da una parte, a far conoscere quanto costano allo Stato questi servizi, e, dall'altra, a contenere le richieste dei gruppi interessati, che potranno così essere accolte soltanto se effettivamente necessarie, e non eccessivamente onerose per la collettività.

Alla presente relazione si unisce il bilancio di gestione delle linee a scartamento ridotto del Gruppo Sicilia, le cui entrate e spese di gestione sono quasi tutte iscritte in separati capitoli del bilancio dell'Azienda ferroviaria e che quindi è possibile rilevare in modo diretto e sicuro.

LINEE SECONDARIE A SCARTAMENTO RIDOTTO.

(Gruppo Sicilia).

| | | |
|--|-----|------------|
| Lunghezza delle linee esercitate | Km. | 565,5 |
| Treni-Km. | | 2.191.088 |
| Viaggiatori-Km. | | 59.459.200 |
| Tonnellate-Km. | | 5.550.200 |

BILANCIO DI ESERCIZIO

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ENTRATA

| | Consuntivo 1954-55 | Preventivo 1956-57 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Prodotti del traffico | 241.657.515 | 260.000.000 |
| Introiti indiretti | 3.575.645 | 3.000.000 |
| Introiti a rimborso spese | 1.672.289 | 1.000.000 |
| Versamento a magazzino | 6.274.314 | 4.000.000 |
| Introiti a reintegro capitoli spesa | 3.721.952 | 4.000.000 |
| Totale | 256.901.715 | 272.000.000 |
| Disavanzo | 2.049.870.756 | 2.264.000.000 |
| TOTALE | 2.306.772.471 | 2.534.000.000 |

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

SPESA

| | Consuntivo 1954-55 | Preventivo 1956-57 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Personale | 719.770.618 | 735.000.000 |
| Forniture | 421.005.357 | 430.000.000 |
| Manutenzione materiale rotabile | 270.000.000 | 290.000.000 |
| Manutenzione della linea | 330.000.000 | 415.000.000 |
| Spese complementari | 263.721.952 | 354.000.000 |
| Spese generali di personale e diverse | 255.485.307 | 260.000.000 |
| Interessi ed ammortamenti | 46.789.237 | 50.000.000 |
| Totale | 2.306.772.471 | 2.534.000.000 |

MANUTENZIONI,
RINNOVAZIONI E AMMORTAMENTI.

Le leggi dell'Amministrazione ferroviaria, 7 luglio 1907, n. 409 e 25 giugno 1909, n. 372, ed il regio decreto-legge 21 giugno 1941, n. 571 fissano stanziamenti minimi di bilancio così commisurati:

a) per la manutenzione ordinaria della linea e sue dipendenze: lire 1.000 per ogni chilometro di strada esercitata: cioè circa 17 milioni.

In effetti lo stanziamento per l'esercizio 1956-57 è di milioni 22.400 (capitolo n. 16 della Spesa) cioè pari a 1.308 volte lo stanziamento minimo di legge;

b) per la manutenzione ordinaria del materiale rotabile: il 9 per cento dei prodotti fino a 4.000 milioni ed al 4,50 per cento sulla parte eccedente; cioè circa milioni 43 sulla base dei prodotti dell'esercizio 1909-10 e circa milioni 600 sulla base dei prodotti dell'esercizio 1941-42.

In effetti lo stanziamento per l'esercizio 1956-57 è di milioni 40.000 (capitolo n. 15 della Spesa), cioè pari al 16 per cento circa dei prodotti, ed a 930 volte lo stanziamento minimo di legge per l'esercizio 1909-10 ed a 67 volte lo stanziamento minimo di legge per l'esercizio 1941-42;

c) per la manutenzione straordinaria (per riparare e prevenire danni di forza maggiore): lire 270 per km. di strada esercitata: cioè milioni 4,6.

In effetti lo stanziamento per l'esercizio 1956-57 è di milioni 4.000 (capitolo n. 56 della Spesa) pari a 870 volte lo stanziamento minimo di legge;

d) per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento: lire 240 per km. di strada esercitata oltre ad una somma pari allo 0,80 per cento dei prodotti del traffico; cioè circa milioni 7 sulla base dei prodotti dell'esercizio 1909-10 e milioni 79 sulla base dei prodotti dell'esercizio 1941-42.

In effetti lo stanziamento per l'esercizio 1956-57 è di milioni 6.575 (capitolo n. 57 della Spesa) pari a 960 volte lo stanziamento minimo di legge per l'esercizio 1909-1910 e 101

volte lo stanziamento minimo di legge per l'esercizio 1941-42.

Lo stanziamento minimo di legge per l'esercizio 1956-57 sarebbe di circa milioni 1.805 cioè meno di un terzo dello stanziamento effettivo;

e) per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto; il 2,50 per cento dei prodotti del traffico. In relazione alle varie situazioni contingenti del parco, tale aliquota è stata aumentata durante la seconda guerra mondiale, in relazione all'eccezionale usura dei rotabili imposta dal traffico di guerra, ed è poi diminuita (in conseguenza dell'anticipazione dei rinnovamenti correlativa alla ricostruzione del parco dei rotabili). A partire dall'esercizio 1956-57 è stata però ripristinata nella misura del 2,50 per cento fissata dalla succitata legge n. 372 del 25 giugno 1909.

Analoghi stanziamenti proporzionati all'entità degli impianti e del materiale sono iscritti in bilancio per le Ferrovie secondarie sicure a scartamento ridotto. Quando i rinnovamenti comportano miglioramenti ed incrementi patrimoniali (ad esempio, sostituzione dell'armamento di un tipo con un altro più pesante che consenta più alte velocità, sostituzione di vetture a cassa di legno con altre a cassa metallica, sostituzione del freno a mano dei carri merci con il freno automatico, ecc.) la spesa attinente a tali miglioramenti ed incrementi patrimoniali, viene finanziata in parte con un contributo dell'esercizio (che per il 1956-57 è di milioni 2000 — capitolo n. 59 della Spesa) e per la parte restante con stanziamenti a carico della parte straordinaria del bilancio, autorizzati con leggi speciali.

Per quanto concerne il rinnovamento del materiale d'esercizio, la legge non stabilisce uno stanziamento minimo e si provvede a stanziare ogni anno la somma necessaria ad ogni Servizio per assicurare la sostituzione del materiale che per ammortamento tecnico ed economico abbia perduto la sua funzionalità. La somma complessiva stanziata per l'esercizio 1956-57 a tale fine nei vari capitoli « Forniture, spese ed acquisti » dei Servizi, è di circa 2.000 milioni.

Nel complesso, le spese di manutenzione e rinnovamento a carico della parte ordinaria

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

dell'esercizio sono finanziate per l'esercizio 1956-57 con i seguenti stanziamenti:

| | | |
|---|---------|--------|
| Manutenzione della linea (compresi gli impianti ed i fabbricati di servizio) (capitolo n. 16 della spesa) | milioni | 22.400 |
| Manutenzione del materiale rotabile (capitolo n. 15 della spesa) | » | 40.000 |
| Manutenzione straordinaria (capitolo n. 56 della spesa) (per riparare e prevenire danni di forza maggiore) | » | 4.000 |
| Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo n. 57 della spesa) | » | 6.752 |
| Rinnovamento del materiale rotabile e delle navi tra- ghetto (capitolo n. 58 della spesa) | » | 6.245 |
| Rinnovamento degli impianti o macchinari delle Cen- trali elettriche delle Fer- rovie dello Stato | » | 955 |
| Manutenzioni e rinnovamen- ti delle Ferrovie Seconda- rie sicule (capitoli n. 20, 21, 60, della spesa) | » | 1.055 |
| Manutenzione delle navi tra- ghetto (parte del capitolo n. 23 della spesa) | » | 350 |
| Manutenzione dei fabbricati alloggi non di servizio (escluse le case economi- che che hanno una pro- pria gestione autonoma) (parte del capitolo n. 17 della spesa) | » | 230 |
| Sostituzione del materiale d'esercizio (parte del capi- tolo « Forniture spese ed acquisti » dei Servizi) | » | 2.000 |
| Spese per il personale dei Servizi lavori e costru- zioni ed impianti elettrici, | | |

| | | |
|---|---------|---------|
| addeito alle manutenzioni ed ai rinnovamenti delle linee e degli impianti (parte dei capitoli n. 13 e 18 della spesa) | » | 19.800 |
| Totale | milioni | 103.760 |

Tali stanziamenti rappresentano il 30,2 per cento circa delle spese di esercizio (Sezioni I e II della parte ordinaria) e ad essi sono da aggiungere gli stanziamenti per le manutenzioni straordinarie, finanziati con le entrate straordinarie provenienti dal ricavo dei mutui contratti con il Consorzio di credito per le Opere pubbliche, manutenzioni che sono da ascrivere alle conseguenze della guerra e quindi non imputabili all'esercizio.

Uno stanziamento complessivo che costituisce oltre il 30 per cento delle spese di esercizio e che assorbe il 41 per cento dei prodotti del traffico è da considerarsi, sia in relazione al fabbisogno ed alle esigenze tecniche, sia in relazione alle riserve del bilancio, adeguato allo scopo.

È da considerare, inoltre, che agli ammortamenti industriali compresi nei suddetti oneri, si aggiungono gli ammortamenti finanziari dei prestiti contratti per gli incrementi patrimoniali e in parte per le spese di ricostruzione, iscritti nei capitoli dal n. 61 al n. 72 della Sezione III della parte ordinaria, con un onere complessivo di miliardi 21,4 dei quali circa 8 miliardi per ammortamenti in conto capitale.

AUMENTI DEL PATRIMONIO FERROVIARIO CONSEGUITI A SPESE DEL BILANCIO DI ESERCIZIO.

Dall'inizio della gestione di Stato (1905-1906) a tutto l'esercizio 1954-55, l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato ha sostenuto a carico del suo bilancio di esercizio, oneri per nuovi investimenti patrimoniali per il complessivo importo di circa 1.150 miliardi al valore attuale della moneta.

Hanno concorso a tale incremento:

i contributi versati annualmente dell'esercizio per « migliorie ed aumenti di carattere

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio » (art. 1 *sub* 20-*d*, legge 26 giugno 1909, n. 372 - capitolo n. 59 della spesa del bilancio preventivo per l'esercizio 1956-1957);

le annualità di ammortamento dei debiti contratti per investimenti nelle opere patrimoniali e di ammodernamento della rete (capitoli di spesa dal n. 61 al n. 72, esercizio 1956-57)

| | | | |
|--|----------|----------|-------------|
| apporto dell'esercizio al patrimonio . . . | | miliardi | 1.150 |
| disavanzi in lire attuali | miliardi | 1.052 | |
| avanzi in lire attuali | » | 168 | |
| | | <hr/> | |
| disavanzo netto complessivo | » | 884 | » 884 |
| | | | <hr/> |
| beneficio netto complessivo | | | » 266 |
| | | | <hr/> <hr/> |

AMMODERNAMENTO DEI SERVIZI CONTABILI FINANZIARI E STATISTICI.

La meccanizzazione dei lavori contabili e statistici è stata introdotta in diversi settori. Le Ferrovie dello Stato dispongono di vari Centri (Servizio materiale e trazione, Servizio approvvigionamenti, Servizio commerciale e del traffico, Servizio P.A.G. e Servizio ragioneria) che impiegano macchine I.B.M., Olivetti-Bull e Powers di costruzione italiana e americana.

Queste macchine che, nella contabilità e nella statistica, hanno sostituito diverse scritture di riassunzione e di riepilogazione, sono attualmente impiegate:

nella complessa gestione dei materiali dei Servizi approvvigionamenti, trazione, lavori e impianti elettrici;

nelle operazioni di riassunzione delle contabilità bimestrali delle Sedi contabili e periferiche;

nelle operazioni di controllo e di determinazione dei saldi dei conti d'ordine e del conto mandati di pagamento;

nella gestione delle proposte e delle autorizzazioni di spesa per lavori e provviste in conto « patrimoniale e ricostruzione » e in conto delle « spese complementari »;

nella contabilità del servizio delle pensioni;

che nel solo esercizio in esame gravano la parte ordinaria del bilancio per circa 8 miliardi).

Anche se si raffronta l'apporto fornito dall'esercizio al patrimonio, valutato come si è detto in 1.150 miliardi, con la differenza fra i disavanzi e gli avanzi dall'inizio della gestione di Stato all'esercizio 1954-55, ragguagliati in lire attuali, emerge nel complesso un risultato netto positivo di miliardi 266, come segue:

nella liquidazione dei premi e compensi al personale di macchina;

nella liquidazione delle paghe al personale e nelle connesse rilevazioni contabili e statistiche (attualmente in corso di graduale applicazione).

Con l'applicazione della meccanizzazione si è anche provveduto, per varie gestioni, alla sostituzione delle scritture ausiliarie di vecchio tipo con altre più moderne e razionali basate sul sistema schedografico.

Per quanto riflette poi i servizi finanziari è in continuo sviluppo l'azione, già iniziata da qualche anno, diretta ad utilizzare sempre più l'organizzazione bancaria per il servizio di raccolta degli introiti delle stazioni e di trasferimento di tali fondi alle Casse compartimentali e quella di trasferimento sovvenzioni da queste alle stazioni per la corresponsione delle competenze al personale o per il pagamento dei mandati.

Tale innovazione ha eliminato le costose operazioni di trasferimento di ingenti masse di numerario a mezzo sacchetti-valori e le relative verifiche e contestazioni.

Parimenti si è anche provveduto a semplificare il procedimento di riscossione degli introiti estranei al traffico, facendo ricorso al versamento in conto corrente postale.

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Alla fine del 1952 è stata modificata radicalmente la procedura dei pagamenti, ai mittenti, delle somme relative alle spedizioni effettuate con gravame di assegno. A questi pagamenti si provvede ora, a mezzo di assegni circolari bancari che vengono trasmessi direttamente al domicilio dei mittenti, eliminando in tal modo, le laboriose operazioni che erano richieste dalla vecchia procedura.

Questo sistema degli assegni circolari è stato anche esteso al pagamento delle rendite di infortunio.

Per quanto poi ha attinenza alle pure norme contabili per le Gestioni merci, viaggiatori e bagagli, edite per la prima volta nell'anno 1909, esse hanno, da tale epoca, subito continue e profonde variazioni dettate appunto dalla necessità di adeguamento allo sviluppo dei tempi.

L'attuale sistema di contabilizzazione è improntato alla massima semplicità, pur senza venir meno alle norme cautelative e di garanzia indispensabili ad ogni Amministrazione di Stato.

Sono in corso di studio notevoli innovazioni nell'organizzazione dei Servizi contabili e finanziari (unificazione degli uffici contabilità alle dipendenze del Servizio ragioneria e soppressione delle Casse compartimentali col ricorso diretto ai servizi bancari) per conseguire ulteriori semplificazioni dei lavori, acceleramento delle operazioni ed economie dell'ordine di oltre un miliardo di lire.

IL RIPRISTINO DELLA RETE.

Completare le opere distrutte dalla guerra.

È nota l'imponente opera di ricostruzione compiuta per il ripristino degli impianti distrutti dalla guerra.

Occorre però che tale opera venga completata, al più presto, con i metodi che il progresso consiglia, per evitare un ingiusto trattamento nei confronti delle zone colpite dagli eventi bellici.

Può essere consigliabile non ricostruire una linea ferroviaria e sostituire ad essa una filovia od una linea automobilistica: quello che non è tollerabile è che interi Comuni che prima della guerra disponevano di servizi regolari ne siano ora sprovvisti.

Si tratta di un principio morale che non può essere trascurato, se si vuole evitare che si ripeta quanto è accaduto in conseguenza di cataclismi nell'Italia meridionale ove ancora oggi si debbono ripristinare opere distrutte oltre mezzo secolo addietro.

Per completare il ripristino delle linee o tratti di linea tuttora interrotti occorre provvedere come segue:

| | | |
|---|---------|--------------|
| a) Ventimiglia-Cuneo (tratto Ventimiglia-Olivetto) . . . | milioni | 700 |
| b) Ostiglia-Treviso (tratto Grisignano-Treviso) . . . | » | 1.000 |
| c) Lucca-Pontedera . . . | » | 600 |
| d) Firenze-Faenza (tratto San Piero Sieve-Firenze) . . | » | 1.500 |
| e) Firenze-Faenza (completamento tratto Crespino-Marradi) | » | 155 |
| f) Fabriano - Fermignano (tratto Pergola-Fermignano) . . | » | 1.800 |
| g) Sulmona-Isernia (tratto Castel di Sangro-Carovilli e completamento Carovilli-Carpinone) | » | 1.500 |
| h) Avezzano - Roccasecca (tratto Avezzano-Civitella Roveto e completamento tratto Civitella Roveto-Civita d'Antino) | » | 800 |
| Totale . . . | milioni | <u>8.055</u> |

Occorre inoltre provvedere al completamento dei fabbricati del tratto Fossombrone-Urbino già riattivato milioni 200

Per completare il ripristino di impianti danneggiati dagli eventi bellici facenti parte di linee già riattivate all'esercizio occorre provvedere:

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

| | | | |
|---|---------|---------|------------------------------------|
| a) armamento (sostituzione spezzoni di rotaie) | | milioni | 4.000 |
| b) ponti e manufatti | | » | 5.000 |
| c) fabbricati | | » | 7.000 |
| d) piazzali di stazione | | » | 5.000 |
| e) impianti I. E. | | » | 10.000 |
| f) ripristino del secondo binario su linee riattivate a semplice: | | | |
| 1) Fossano-Ceva | milioni | 1.300 | |
| 2) Arquata-Isola del Cantone | » | 350 | |
| 3) Novi Ligure-Tortona | » | 400 | |
| 4) Camposampiero - Montebelluna-Susegana | » | 1.000 | |
| 5) Quarto d'Altino-Cervignano | » | 1.900 | |
| 6) Buttrò-Gorizia centrale | » | 900 | |
| 7) Ronchi Nord-Redipuglia | » | 150 | |
| 8) Orte-Terni | » | 1.100 | |
| 9) Ceprano-Sparanise (linea Roma-Casino-Caserta-Napoli) | » | 2.100 | » 9.200 |
| | | | <u>Totale . . . milioni 40.200</u> |

Totale complessivo: milioni 48.455.

Si tratta di un programma ricostruttivo che va posto in cantiere e realizzato nel giro di pochi anni, eventualmente con un'operazione di carattere straordinario.

Posto in rilievo quanto rimane a fare nel

settore della ricostruzione, si ravvisa l'opportunità di mettere nella dovuta evidenza alcuni quadri riassuntivi degli impianti ripristinati che documentano il mirabile sforzo tecnico e finanziario compiuto.

IMPIANTI FISSI RIPRISTINATI.

| V O C E | Distruzione subita | Ricostruzione al 31-12-1955 |
|---|-----------------------------|-----------------------------|
| Armamento (binari) | 25 % circa pari a Km. 7.074 | 99 % |
| Armamento (deviatori) | 31 % » » dev. 14.670 | 98 % |
| Ponti in ferro | 44 % » » ml. 34.974 | 88 % |
| Ponti in muratura | 28 % » » » 68.292 | 95 % |
| Gallerie | 7 % » » » 64.754 | 99,75 % |
| Fabbricati d'esercizio | 47 % » » fabb. 4.735 | 95 % |
| Fabbricati alloggi | 37 % » » » 5.942 | 95 % |
| Acquedotti e condotte | 26 % » » a Km. 714 | 97 % |
| Impianti e attrezzature varie | 41 % | 96 % |

Parallelamente all'opera di ricostruzione, sono stati intrapresi — sia pure nei limiti dei modesti stanziamenti a disposizione — lavori per il potenziamento di alcune linee della rete e per l'ampliamento ed il miglioramento degli impianti. Basterà ricordare i lavori — in parte già ultimati — di sistemazione in dipendenza della elettrificazione in atto di varie linee, quelli relativi al parziale raddoppio ed al potenziamento della linea Battipaglia-Reggio Calabria, al raddoppio tra Altavilla e Termini Imerese della linea Palermo-Messina, al potenziamento delle linee Reggio Calabria-Metaponto-Taranto-Bari e Santa Eufemia-Catanzaro.

Sono pure da ricordare — tra le altre — le sistemazioni già eseguite — o ancora in corso — degli impianti di stazione a Torino, Milano, Venezia, Trieste, Roma, Napoli, Palermo.

IMPIANTI ELETTRICI RIPRISTINATI.

Alla cessazione delle ostilità, su Km. 8.970 di elettrodotti ad alta tensione ben 4.500 e cioè quasi il 50 per cento erano inutilizzati.

I maggiori danni si riscontrarono nell'Italia centrale: tipico il caso della Fondi-Minturno col 99 per cento di pali abbattuti.

Alla fine del 1948, la ricostruzione, in questo settore, poteva considerarsi virtualmente compiuta ed erano ritornati in esercizio 8.500 Km. di linee primarie, e cioè la totalità: dal 1948 al 31 dicembre 1955, furono costruiti altri 750 Km. di linee primarie raggiungendo un totale di Km. 9.250.

Si è provveduto alla ricostruzione di tutte le sottostazioni ambulanti danneggiate e delle 167 sottostazioni fisse, adottando per queste ultime i migliori ritrovati della tecnica.

La consistenza delle linee elettriche nel 1948 era di Km. 5.577 di cui Km. 3.549 col sistema a corrente continua 3.000 V e Km. 1.939 col sistema trifase a 16,7 Hz e Km. 88 col sistema a corrente continua bassa tensione: complessivamente Km. 12.000 di binario elettrificato.

Al 30 aprile di questanno, le linee elettrificate assommavano a Km. 6.164 di cui 4.821 col sistema a corrente continua 3.000 V; Km. 1.328 col sistema trifase a 16,7 Hz e Km. 15 col sistema a corrente continua a bassa tensione: complessivamente Km. 13.500 di binario elettrificato.

La consistenza degli apparati centrali elettrici nel 1948 ammontava a n. 15.000 leve, che le distruzioni belliche ridussero a 7.600. Attualmente tale consistenza, a ricostruzione ultimata, si riassume in n. 514 apparati per complessive n. 17.600 leve, che salgono, con i sistemi non elettrici, a n. 34.742.

Per quanto riguarda il blocco, sulla nostra rete erano esercitati col sistema manuale Km. 4.500 di linea, mentre Km. 400 erano esercitati col sistema automatico.

Le distruzioni belliche portarono la consistenza rispettivamente a Km. 600 ed a Km. 50. Presentemente i chilometri di linee esercitate con il blocco manuale ammontano a 4.800 e quelli esercitati con il blocco automatico ammontano a Km. 360.

MATERIALE ROTABILE E NAVI TRAGHETTO.

La situazione prebellica, al termine delle ostilità e quella attuale del parco materiale rotabile e delle navi traghetto si può sintetizzare nella seguente tabella:

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

| Tipi di rotabili a scartamento normale | Dotazione al 30 giugno 1939 (dalla relazione annuale) | Disponibilità all'inizio della ricostruzione | | Disposizione attuale 31 dicembre 1955 |
|---|--|---|---|---|
| | | in unità | in percentuale della dotazione 30 giugno 1939 | |
| Locomotive a vapore | 4.165 | 1.779 | 42,7 | 3.252 |
| Locomotive elettriche | 1.315 | 512 | 38,9 | 1.503 |
| Elettrotreni ed elettromotrici | 156 | 46 | 29,1 | 295 |
| Automotrici termiche | 657 | 125 | 19 - | 811 |
| Carrozze e bagagli | 11.276 | 2.506 | 22,2 | 10.124 |
| Carri (atti al servizio) | 118.186 (1) | 60.637 | 47,4 | 107.168 (2) |
| Navi traghetto (tonnellate di stazza) | 13.300 | 2.209 | 16,6 | 18.280 |

(1) Oltre a 7.770 di altre Amministrazioni.

(2) Oltre a 7.912 di altre Amministrazioni.

Per dare modo di procedere ad un raffronto più completo e significativo tra le situazioni del parco del materiale rotabile esistente rispettivamente al 30 giugno 1939 ed al 31 dicembre 1955, si ritiene opportuno premettere un raffronto tra l'entità del traffico alle due date predette espressa in ettotonnellate-chilo-

metro virtuali di treno rimorchiato-E.T.K.V. T.R. (per le automotrici termiche, elettrotreni, ed autotreni in ettotonnellate-chilometro virtuali di treno completo) dei fondamentali sistemi di trazione, per le linee a scartamento normale:

| Mezzi di trazione | Giugno 1939 | dicembre 1955 | Differenza tra il 1955 ed il 1939 in % del valore del 1939 |
|--|-------------|---------------|--|
| Locomotive a vapore | 22.549.540 | 17.955.802 | - 20,5 % |
| Locomotive elettriche a corrente continua 3000 Volt | 21.511.534 | 41.450.068 | + 92,7 % |
| Locomotive elettriche a corrente alternata (1) | 11.081.053 | 8.531.633 | - 23 - % |
| Automotrici elettriche ed elettro- treni (2) | 1.125.503 | 2.745.023 | + 144 - % |
| Automotrici termiche ed autotreni. | 1.438.599 | 2.644.729 | + 84 - % |

(1) Compresi per il 1939 i dati delle linee a frequenza industriale ora trasformate a 3000 Volt c. c.

(2) Compresi per il 1939 i dati delle elettromotrici e locomotive a 650 Volt c. c. ora tutte trasformate a 3000 Volt c. c. e, per il 1939 ed il 1955 quelli delle elettromotrici a 800 Volt.

In conseguenza della vasta trasformazione che si è attuata nei sistemi di trazione delle diverse linee, si è verificata una diminuzione nel numero delle locomotive a vapore o di taluni tipi di locomotive elettriche (queste ultime perchè troppo antiquate o appartenenti a sistemi in disuso) di 1.116 unità per complessivi 1.321.966 HP alle quali ha fatto riscontro un aumento di 391 locomotive a corrente continua per 1.065.000 HP di potenza.

Cionondimeno si riesce ugualmente a fronteggiare l'aumento di traffico, del 23,2 per cento avutosi per i treni rimorchiati da locomotive (67.937.503 ETKVR nel giugno 1955 contro 55.142.127 del giugno 1939) in virtù delle maggiori capacità di traffico delle locomotive elettriche a corrente continua e delle elevata intensità di utilizzazione che è stato possibile raggiungere. È però da considerare che nella dotazione dei mezzi T.E. a corrente continua non vi sono più margini per sopportare ulteriori aumenti di traffico e pertanto, avute presenti le previsioni positive che si fanno al riguardo, è urgente la necessità di aumentare la dotazione stessa. Un decisivo sviluppo nel dopoguerra si è avuto nell'impiego dei mezzi elettrici automotori sia per servizi di classe che ordinari.

Gli elettrotreni, destinati al servizio dei rapidi, sono aumentati da 14 a 18 unità e le elettromotrici da 142 a 275 unità integrate da 100 rimorchi. In tal modo il numero dei posti offerto con detti mezzi al pubblico è salito da 9.516 a 32.458. Oltre a questo aumento quantitativo si è avuto anche un marcato miglioramento del servizio dovuto alle nuove caratteristiche del materiale.

Vanno aggiunti i due elettrotreni ETR. 300, destinati ai rapidi di classe.

Nel campo dei mezzi automotori, azionati da motori a combustione interna, si è pure avuto un sensibile incremento, sia come numero di unità (da 657 a 786 oltre a 27 rimorchi) sia come qualità di servizio. Gli ultimi tipi delle automotrici sia elettriche che a combustione interna si distinguono per comodità e finiture rispetto ai tipi precedenti.

Nell'insieme i mezzi leggeri automotori, elettrici e termici, offrono una disponibilità di 83.801 posti, contro i 45.478 del 30 giugno 1939, con un aumento dell'80 per cento. Pro-

seguendo nel raffronto tra le due situazioni, si rileva, nel dopoguerra, l'inizio dell'impiego delle locomotive Diesel-elettriche, limitato per il momento al servizio delle manovre, nel quale permettono di realizzare notevoli economie nei confronti delle locomotive a vapore: attualmente la dotazione è di 53 unità.

Nella dotazione di carrelli automotori si è passati da 132 a 230 unità.

È stata altresì incrementata la dotazione di carrelli stradali, da 116 a 222 per il trasporto dei carri a domicilio, in relazione alla crescente richiesta, da parte del pubblico, di questo servizio.

Passando ai veicoli è da rilevare che, rispetto ad un aumento da 7.294 a 7.526 carrozze (incluse quelle per usi speciali), i posti disponibili sono saliti da 492.146 a 541.981. Sommando a questi tutti i posti disponibili delle automotrici termiche ed elettriche, si ricava che il numero dei posti è attualmente di 625.082, superiore cioè del 16,2 per cento della disponibilità di anteguerra (536.624).

Contemporaneamente all'aumento dei posti, si è avuto anche un incremento del 20 per cento nei treni-Km.: è stato così possibile trasportare un numero di viaggiatori-Km. superiore al 92 per cento a quello che si aveva nel 1939.

All'incremento numerico si è accompagnato, ed in maggior misura, il riclassamento del parco ed il suo adeguamento ai progressi tecnici. Le carrozze a cassa di legno sono notevolmente diminuite e sostituite con altre a cassa metallica. Il riscaldamento elettrico, di efficacia decisamente superiore a quello a vapore, è stato esteso a 2.499 unità: anteguerra lo avevamo solamente 257 carrozze. Un certo numero di carrozze è munito del freno di alta velocità, dell'impianto di illuminazione autonoma, di cuscinetti a rulli alle boccole in sostituzione dei normali cuscinetti lisci e di appositi scompartimenti attrezzati per il servizio di ristoro.

Per il materiale da merci si è quantitativamente, ancora ad un livello inferiore all'anteguerra.

Tra carri comuni e veicoli speciali si disponeva allora di 125.956 unità mentre attualmente si è a 115.080 atti al servizio.

Miglioramenti decisi, però, ci sono nelle caratteristiche del parco merci colla applica-

zione del freno continuo ad un rilevante numero di carri, conseguendo notevoli vantaggi sia per la maggiore velocità di marcia che si può consentire, sia per l'economia di personale per i freni. Mentre anteguerra si avevano 28.200 carri con il freno continuo e 27.500 colla sola condotta, ora se ne hanno 73.500 con il freno continuo e 48.000 colla condotta. Tutti i carri, quindi, sono ora atti ad essere messi in composizione a treni con freno continuo. Inoltre si hanno ora 3.448 carri con boccole provviste di cuscinetti a rulli.

Per le navi traghetto il miglioramento è stato sostanziale.

Le navi *Villa* e *Messina* sono state completamente rimodernate e potenziate e sono entrate in servizio due nuove unità: l'*Asprulonte Secondo* ed il *Mongibello*. Meritevole di particolare rilievo è la ricostruzione della nave traghetto *Cariddi* il cui scafo in tale occasione è stato allungato di metri 11,70, portando così la capacità da 25 a 36 carri.

Complessivamente si hanno attualmente n. 6 unità, per complessive 18.280 tonnellate e con una capacità di 141 carri, mentre anteguerra si avevano n. 5 navi per tonnellate 13.300 e una capacità di 87 carri.

In pari tempo, con il ripristino ed il potenziamento del materiale rotabile, l'Amministrazione ha provveduto alla ricostruzione ed ammodernamento degli impianti per la riparazione e manutenzione del materiale, nonché alla costruzione delle nuove installazioni in rapporto all'estensione nell'impiego di nuovi mezzi di trazione elettrica o a combustione interna.

Tale lavoro non è ancora espletato: purtroppo, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è riuscita a far fronte alle crescenti necessità dell'esercizio in rapporto ad un aumento di traffico pari al 22 per cento per le E.T.K.V.R. e del 16 per cento per i chilometri reali di locomotive ed automotrici.

PROGRAMMA DI NUOVE ELETTTRIFICAZIONI SULLA RETE DELLE FERROVIE DELLO STATO.

È interessante porre in rilievo le elettrificazioni ultimate recentemente e quelle in corso o di prossima realizzazione e quelle in programma.

A) *Elettrificazioni recentemente ultimate.*

Sono state portate a compimento, negli ultimi esercizi, le elettrificazioni delle linee Messina-S. Agata-Palermo (Km. 232) con una spesa di 21,3 miliardi di lire e Bologna-Padova-Venezia (Km. 160) con una spesa di 13,5 miliardi di lire.

B) *Elettrificazioni in corso di realizzazione.*

Trovansi in avanzato corso di elettrificazione le linee seguenti:

1) Milano-Treviglio-Verona-Padova, con diramazione Treviglio-Bergamo (complessivamente Km. 252). Già attivato l'esercizio T.E. sulla linea Milano-Treviglio-Bergamo, mentre proseguono i lavori sul rimanente tratto Treviglio-Verona-Padova. L'onere di spesa relativo all'elettrificazione della linea in parola raggiungerà i 21,1 miliardi di lire;

2) Bari-Foggia-Pescara (Km. 299). I lavori di elettrificazione sono in corso sull'intera linea e richiederanno una spesa complessiva dell'ordine di 23,2 miliardi di lire;

3) Messina-Catania (Km. 96). I lavori di elettrificazione sono all'inizio e richiederanno una spesa complessiva dell'ordine di 9,5 miliardi;

4) Mestre-Cervignano (Km. 103). Sul tratto in parola verranno prossimamente iniziati lavori preparatori dell'elettrificazione per circa 2.500 milioni. Sono da stanziare, poi, altri 8 miliardi di lire per completare l'elettrificazione medesima.

C) *Elettrificazione di prossima realizzazione.*

Mediante l'utilizzazione dei fondi concessi alle Ferrovie dello Stato con il prestito svizzero si procederà all'elettrificazione del gruppo di linee colleganti il porto di Genova con la stazione di Luino.

Dette linee sono l'Alessandria-Novara-Oleggio-Luino, con le diramazioni Oleggio-Arona e Gallarate-Laveno (complessivamente chilometri 186). L'onere di spesa relativo è previsto di circa 13,3 miliardi di lire.

D) *Elettrificazione in programma.*

Rientrano nel programma di elettrificazione, da realizzare in un prossimo futuro, compati-

bilmente con lo stanziamento dei fondi occorrenti, le seguenti linee:

- 1) Torino-Rho-Milano (Km. 136) con una spesa prevista dell'ordine di 15,7 miliardi;
- 2) Ancona-Pescara (Km. 140) con una spesa di 8,9 miliardi;
- 3) Pescara-Sulmona (Km. 68) con una spesa di 3,6 miliardi.

PIANO DEI 50 MILIARDI PER MIGLIORIE E RINNOVAMENTI DEL MATERIALE ROTABILE.

1. — L'articolo 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429, con la quale venne regolato l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata, modificato con l'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, fissò lo stanziamento minimo da iscrivere annualmente nella « parte ordinaria » del bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per provvedere al rinnovamento del materiale rotabile, in una somma pari al 2,50 per cento dei prodotti del traffico.

Tale stanziamento si rilevò, però, col tempo, largamente insufficiente ad assicurare il rinnovamento del materiale in tutta la misura che sarebbe stata necessaria per mantenere il parco in condizioni di adeguata efficienza anche in rapporto ai progressi della tecnica ed all'evoluzione nel frattempo subita dalle esigenze del traffico.

Fu così che, a partire dall'esercizio 1935-36, si ravvisò la necessità di portare lo stanziamento suddetto ad un importo all'incirca doppio del minimo fissato dalle ricordate disposizioni della legge organica, ossia intorno al 5 per cento dei prodotti del traffico. Successivamente con decreto 10 marzo 1938, n. 451 (convertito in legge 16 giugno 1938, n. 1043), anche l'aliquota minima fissata dalla legge organica venne modificata e portata giusto a quel 5 per cento al quale, all'incirca, come si è detto, gli stanziamenti in questione erano già stati di fatto commisurati nei due precedenti esercizi.

Questo nuovo minimo restò immutato fino a tutto l'esercizio 1944-45, ma negli esercizi dal 1939-40 al 1942-43 le effettive assegnazioni furono stabilite anche in misura notevolmente superiore a quelle che il minimo stesso avreb-

be comportato raggiungendo il 7,50 per cento negli esercizi 1939-40 e 1940-41, il 12,70 per cento nell'esercizio 1940-41 e il 6,10 per cento nell'esercizio 1942-43.

Finita la guerra ed iniziata l'opera di ricostruzione, il problema del rinnovamento si pose, in un primo tempo, in termini completamente nuovi. Di fronte all'entità delle distruzioni e delle perdite subite dal parco, la ricostruzione venne infatti ad assolvere, in parte, una funzione sostitutiva del rinnovamento normale; sicchè, avuto anche riguardo all'ingente sforzo finanziario che la ricostruzione stessa domandava ed alla situazione generale del bilancio, lo stanziamento annuale per il rinnovamento venne ricondotto, a partire dall'esercizio 1945-46, nei limiti dell'aliquota originaria del 2,50 per cento dei prodotti del traffico. Nel 1948-49, però, le stesse considerazioni susposte indussero ad andare più in là, riducendo con l'articolo 4 della legge 23 ottobre 1948, n. 1255, la misura dello stanziamento che fu portata all'1 per cento dei prodotti del traffico.

Questa aliquota rimase immutata fino a tutto l'esercizio 1952-53 e solo dall'esercizio 1953-1954 è stata, peraltro molto limitatamente, migliorata portandola all'1,50 per cento.

Ma è ovvio che la ricostruzione non avrebbe potuto sostituire interamente il rinnovamento normale, nè allontanarne indefinitamente nel tempo la necessità; e ciò, non foss'altro, perchè si sarebbe comunque reso, ad un certo momento, necessario ed indifferibile il rinnovamento del materiale scampato alla guerra.

Perciò un consistente riadeguamento delle dotazioni annuali per il rinnovamento appare, ormai, non soltanto indispensabile, ma urgente dopo la lunga costrizione dei relativi stanziamenti nei ristretti limiti osservati nell'ultimo decennio.

Già, infatti, nell'impostazione del bilancio di previsione per l'esercizio 1956-57, si è provveduto, intanto, a riportare l'assegnazione di cui trattasi al livello minimo previsto originariamente dalla legge organica, in ragione del 2,50 per cento dei prodotti del traffico. Ne è risultata così, per il suddetto esercizio, una assegnazione di 6.120 milioni, con un aumento di 2.270 milioni su quella stanziata per l'esercizio in corso.

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Ciò peraltro, non può costituire che il termine di passaggio per riportare, al più presto, l'assegnazione in parola al livello che, come si è visto, una lunga esperienza e accurati studi avevano condotto a fissare, prima della guerra nella misura minima del 5 per cento dei prodotti del traffico.

Il disegno di legge di cui si è fatto promotore il Ministro dei trasporti è appunto rivolto a ristabilire, per i futuri esercizi, a partire dal 1957-58, l'assegnazione per il rinnovamento del materiale rotabile nella misura del 5 per cento dei prodotti del traffico.

La decorrenza del provvedimento è prevista dall'esercizio 1957-58, per non mettere di nuovo in discussione la già decisa impostazione del bilancio di previsione per l'esercizio 1956-57.

2. — Il proposto adeguamento dell'assegnazione annuale per il rinnovamento del materiale rotabile non sarebbe, peraltro, condizione da sola sufficiente per potervi impostare un organico programma di acquisti e migliorie sufficientemente consistente, qualora la possibilità di assumere, col passaggio delle ordinazioni, gli impegni di spesa relativi dovesse restare, in ciascun esercizio, circoscritta nei limiti della rispettiva assegnazione.

Perciò il disegno di legge autorizza l'Amministrazione ferroviaria ad assumere impegni, per ordinazioni all'industria privata di nuovo materiale rotabile o di lavori di miglioria al materiale esistente, sui fondi da stanziarsi annualmente per il rinnovamento, anche oltre i limiti delle assegnazioni annuali e fino a concorrenza della spesa complessiva di 50 miliardi di lire.

L'autorizzazione, peraltro, è limitata, oltrechè nell'ammontare complessivo per il quale viene consentita l'anticipata assunzione degli impegni, anche nel numero degli esercizi entro i quali deve essere assicurata la relativa copertura: questi esercizi sono cinque, dal 1956-57 al 1960-61.

L'opportunità di svincolare l'impostazione dei programmi riguardanti l'utilizzazione dei fondi assegnati per il rinnovamento dai limiti delle relative assegnazioni annuali trova però il debito freno nella disposizione che i pagamenti dovranno essere regolati in guisa che a questi ultimi sia possibile far fronte, in cia-

scun esercizio, con le disponibilità risultanti dalle assegnazioni destinate alla copertura degli impegni assunti.

Il programma di acquisto di nuovo materiale rotabile e di lavori di miglioria al materiale esistente, da finanziarsi con le assegnazioni in conto rinnovamento del quinquennio 1957-58 e 1961-62 è stato accuratamente studiato in rapporto alle più pressanti esigenze dell'esercizio e del traffico e si concreta nelle seguenti voci:

1) *Locomotive a vapore*: applicazione di economizzatori;

2) *Locomotive Diesel*: costruzione di locomotive per servizi di manovra e servizi leggeri di linea in sostituzione di locomotive a vapore;

3) *Automotrici*: costruzione di automotrici di grande e media potenza;

4) *Locomotori a corrente continua*: costruzione di locomotori elettrici a c. c. in sostituzione di locomotive a vapore per linee in corso di elettrificazione;

5) *Elettromotrici a corrente continua*: costruzione di elettromotrici-rimorchio per le linee di cui sopra;

6) *Elettromotrici per linee trifasi*: costruzione di elettromotrici-rimorchio atte a circolare sotto le linee trifasi e a corrente continua;

7) *Carrozze*: a) costruzione di nuove carrozze; b) trasformazione di carrozze esistenti, a cassa di legno, in carrozze a cassa di ferro; c) applicazione riscaldamento elettrico; d) applicazione illuminazione autonoma;

8) *Bagagliai*: costruzione di nuovi bagagliai;

9) *Carri*: a) costruzione di carri coperti, carri scoperti, Talbot speciali, carri serbatoio; b) estensione del freno continuo al parco merci.

IMPIEGO DI MEZZI LEGGERI IN SERVIZIO VIAGGIATORI - DIESELIZZAZIONE.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è orientata verso una intensificazione dell'impiego di automotrici termiche sulle linee esercitate a vapore in sostituzione di normali con-

vogli. Con ciò si ottiene una notevole economia d'esercizio (combustibili, manutenzione linea e materiale mobile, personale, ecc.) ed è possibile offrire agli utenti corse veloci e frequenti.

L'Amministrazione è in attesa di ricevere dall'industria n. 21 automotrici, ne ha recentemente commissionate n. 60 e prevede di acquistarne altre 30 con il ricavato del quarto prestito obbligazionario C.C.O.P.

La dotazione anteguerra di 657 unità (ridotta a 125 al cessare delle ostilità) che era di 811 al 31 dicembre u. s., è oggi di 829 unità e si accresce continuamente.

Analogo programma svolge l'Amministrazione per dotare le linee elettriche di elettromotrici, che sono quasi il doppio di quante ne circolavano nel 1939, nonostante che la guerra abbia ridotto ad un terzo la dotazione iniziale.

I posti offerti al pubblico sui mezzi leggeri (elettrotreni, elettromotrici, automotrici) sono saliti da 43.478 anteguerra a 83.800 odierni.

Sono in allestimento 25 potenti locomotive Diesel destinate alle linee del Sud che non verranno elettrificate e si sta progressivamente estendendo la dieselizzazione nei servizi di manovra e in quelli più leggeri: programma la cui attuazione è subordinata alle disponibilità finanziarie ed alla convenienza di eliminare le locomotive a vapore più vecchie.

RIDUZIONE A DUE DELLE TRE CLASSI DI VIAGGIO.

La riduzione del numero delle classi di viaggio è stata presa in esame fin dal 1951 dalla *Union internationale des chemines de fer* (U.I.C.F.) alla quale aderiscono tutte le più importanti Amministrazioni ferroviarie europee.

Dopo uno studio dettagliato della questione, al quale hanno contribuito tutte le Amministrazioni suddette, l'Unione avanti citata ha deliberato di ridurre, con decorrenza dal 3

giugno 1956, il numero delle classi da tre a due, da denominarsi rispettivamente 1^a e 2^a.

La nuova seconda classe ha le caratteristiche della soppressa terza e cioè 8 posti per compartimento, ma sarà gradualmente migliorata nel *confort*.

La nuova prima classe, costituisce, per caratteristiche distintive, una specie di fusione fra la soppressa prima e la soppressa seconda, in quanto sarà gradualmente tutta a sei posti per compartimento con ogni possibile *confort*.

L'adozione di tale provvedimento è stata motivata dalle seguenti ragioni di carattere tecnico, economico e sociale:

a) la necessità di organizzare in forma più razionale la composizione dei treni onde eliminare le maggiori spese di esercizio derivanti dalla scarsissima utilizzazione delle carrozze di prima classe;

b) l'opportunità di dare al servizio ferroviario un ordinamento più semplice, analogo a quello dei servizi autostradali che offrono una sola classe per i viaggi ordinari e speciali *confort* solo per viaggi di gran turismo;

c) migliorare le condizioni di viaggio nella classe unica superiore, frequentata dal ceto medio, offrendo un maggior numero di carrozze a sei posti per compartimento anche ai fini dell'acquisizione di traffico.

All'applicazione di dette riforme hanno aderito tutte le Amministrazioni ferroviarie europee, ad eccezione di quelle della Penisola iberica e della Grecia, in relazione alle caratteristiche del tutto particolari delle loro reti e del traffico da esse svolto.

L'adesione delle Ferrovie dello Stato è stata approvata in sede di Consiglio d'amministrazione sin dal maggio 1953 (33^a adunanza) e confermata nel Consiglio stesso nella 31^a adunanza del 21 aprile 1955.

A dimostrazione del minimo e decrescente concorso della ex prima classe al traffico complessivo, si riportano qui di seguito i dati sulla ripartizione nel traffico viaggiatori tra le classi negli ultimi esercizi comparato con quello degli esercizi 1928-29 e 1938-39:

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

COMPOSIZIONE % DEI VIAGGIATORI KM. PER CLASSI

| Classi | 1928-29 | 1938-39 | 1949-50 | 1950-51 | 1951-52 | 1952-53 | 1953-54 | 1954-55 |
|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1 ^a classe | 7,73 | 3,20 | 2,43 | 1,92 | 1,99 | 2,03 | 2,02 | 1,90 |
| 2 ^a classe | 23,47 | 16,58 | 16,82 | 15,39 | 15,31 | 15,21 | 14,57 | 13,34 |
| 3 ^a classe | 68,80 | 80,22 | 80,75 | 82,69 | 82,70 | 82,76 | 83,41 | 84,76 |
| Totale | 100— | 100— | 100— | 100— | 100— | 100— | 100— | 100— |

Questa riforma ha suscitato molte polemiche e molte critiche.

In Italia tutte le innovazioni sono quasi sempre accompagnate da commenti negativi, per lo spirito caustico che è caratteristico della nostra gente. Noi però riteniamo che questa innovazione sia stata opportuna e non soltanto per non porre il nostro Paese in condizioni di minorità di fronte agli altri Paesi europei che hanno adottato la riforma, ma anche per ridurre le eccessive distanze sociali.

È ovvio che ci vorrà del tempo per rendere positiva la riforma, ma fra qualche anno dovremo riconoscere che l'attuale innovazione non fu un errore.

Per i riflessi con le tariffe, sarà necessario che le vetture siano adeguate alla nuova situazione e che i posti delle due classi presentino delle caratteristiche che giustifichino la notevole differenza di prezzo.

GLI AUMENTI DELLE TARIFFE VIAGGIATORI.

In relazione alla riforma delle classi sono state approvate — con decorrenza 1° luglio 1956 — le seguenti variazioni tariffarie per il servizio viaggiatori, che erano rimaste a 31 volte anteguerra.

1) I prezzi base della corsa semplice e dell'andata e ritorno sono stati aumentati in media del 9 per cento circa per la seconda classe (ex terza) e del 16 per cento circa per la prima classe (ex seconda); i prezzi delle altre tariffe (abbonamenti ecc.) sono stati aumentati in media del 10 per cento circa, salvo

gli abbonamenti settimanali che sono stati aumentati dell'8 per cento circa;

2) è stata modificata la curva di differenzialità, portando la zona proporzionale a 700 chilometri, mentre anteriormente terminava a 400. Tale innovazione determina un ulteriore aumento del 2-3 per cento sui prezzi da 400 chilometri in poi;

3) è stata soppressa la tariffa n. 7, perchè troppo onerosa come tariffa generale. Per alcune categorie che ne fruivano è stata istituita la tariffa n. 61 (militari per viaggi in conto proprio, mutilati). Tale nuova tariffa reca all'incirca le stesse riduzioni della tariffa n. 7;

4) è stata largamente rimaneggiata la tariffa abbonamenti, con notevoli facilitazioni e semplificazioni a favore del pubblico;

5) sono state ampiamente migliorate nella riduzione di prezzo e nelle condizioni e modalità di applicazione le tariffe turistiche (treni speciali, comitive, gruppi viaggianti in giorni festivi ecc.), nonchè quelle per le famiglie viaggianti in gruppo;

6) le nuove tariffe ridotte sono le seguenti:

n. 2 (andata e ritorno ordinari con la riduzione del 15 per cento);

n. 3 (festivi, manifestazioni ecc.) con la riduzione del 20 per cento;

n. 4 (concessioni varie) con la riduzione del 30 per cento;

n. 5 (concessioni varie) con la riduzione del 40 per cento;

n. 6 (concessioni varie) con la riduzione del 50 per cento;

n. 51 (impiegati dello Stato) con la riduzione del 44 per cento;

n. 61 (militari - mutilati) viaggi in conto proprio con la riduzione del 65 per cento.

Analoghe variazioni in aumento sono in corso di approvazione per la spedizione delle merci.

In base alle previsioni, questo ritocco alle tariffe viaggiatori — secondo le dichiarazioni del Ministro dei trasporti — dovrebbe arretrare un aumento nelle entrate di circa 10 miliardi. È un sacrificio notevole che viene richiesto ai viaggiatori: sacrificio però indispensabile per migliorare la situazione del bilancio che dovrà avere come contropartita un effettivo miglioramento del servizio.

POTENZIAMENTO DELLE FERROVIE SECONDARIE E DI ALTRE LINEE DI TRASPORTO IN REGIME DI CONCESSIONE

I.

AMMODERNAMENTO.

Un compito assai grave ed importante assolto dal Ministero dei trasporti in questi ultimi tempi nel campo dell'attività di competenza dell'Ispettorato M.C.T.C. è l'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, concernente provvedimenti per l'esercizio ed il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto in regime di concessione.

Si richiamano qui brevemente gli scopi di questa legge che, come si ricorda, dopo una gestazione alquanto laboriosa in cui ebbe modo di rilevarsi una proficua collaborazione fra il Governo e le due Commissioni parlamentari, fu approvata all'unanimità (caso ben raro nella precedente legislatura) da entrambi i rami del Parlamento.

Si tratta in primo luogo di por fine al preoccupante ed indecoroso stato di decadenza in cui versa (salvo poche eccezioni) questo settore dei trasporti su rotaia. Si dovrà quindi effettuare una discriminazione fra quelle linee o gruppo di linee la cui esistenza ha ancora una giustificazione economica e soprattutto sociale

e quelle linee che invece possono con successo essere sostituite da mezzi stradali, tecnicamente ed economicamente più idonei: discriminazione chiaramente implicita nel testo dell'articolo iniziale della legge.

Si tratterà infine di risanare finanziariamente e, dove occorre, tecnicamente le linee o reti capaci di sopravvivere, mettendole in condizioni di soddisfare degnamente i compiti a cui esse adempiono: ed a tale scopo la legge prevede un contributo dello Stato, in quote sessennali, scontabili, per un ammontare di lire 18 miliardi, pari, in valore attuale, a lire 14.522 milioni.

Vi è infine da aggiungere che questa legge deve ottenere il risultato di restituire all'industria privata, in questo campo, il suo carattere e le sue funzioni, facendo cessare la innaturale situazione di gran parte di tali aziende, le cui passività di gestione vengono risanate volta per volta dallo Stato mediante il sistema dei sussidi integrativi di esercizio: sistema che toglie al privato esercente ogni rischio e quindi anche ogni incentivo a migliorare il proprio esercizio.

La legge consente in pieno di raggiungere questo risultato poichè, in primo luogo, attribuisce al Ministero dei trasporti l'iniziativa di stabilire quali linee debbano essere rimodernate, entro un congruo termine di tempo, pena la decadenza delle concessioni per le aziende inadempienti; in secondo luogo perchè stabilisce dei limiti massimi di sovvenzione chilometrica ed abolisce, per le aziende che usufruiscono delle provvidenze previste, i sussidi di esercizio. Nè potrebbe essere altrimenti, poichè la legge medesima ha anche lo scopo di una ulteriore fiducia nell'iniziativa privata in questo campo, contro altri e non del tutto infondati pareri che proponevano una nazionalizzazione parallela a quella già in atto per la rete ferroviaria principale.

Compito vastissimo, quindi, che assorbe la attività dell'Ispettorato generale della M.C.T.C. e che comporta, prima dell'impegno dei cospicui mezzi finanziari a disposizione, una scelta fra diversi sistemi e mezzi di trasporto: un primo atto, in definitiva, del tanto invocato coordinamento realizzabile non con la sterile emanazione di teorie e programmi generali,

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

bensi con successivi concreti provvedimenti di Governo.

La Commissione interministeriale di cui alla legge n. 1221 ha finora esaminato n. 31 progetti e proposte relative a linee o reti per complessivi chilometri 3.133,337, per una spesa totale di ammodernamento di lire 27.736.784.197 a cui corrisponde un contributo dello Stato di lire 17.950.982.647.

Si segnalano in particolare tra le più importanti:

Rete delle Ferrovie complementari sarde e strade ferrate sarde;

ferrovia delle Dolomiti;

ferròvia Roma-Lido;

rete delle Ferrovie del Sud Est;

ferrovie della Val Camonica e cremonesi;

ferrovie Udine-Cividale e Carnia-Villasantina;

ferrovie Thiene-Arsiero e Schio-Asiago;

rete delle Ferrotranvie provinciali veronesi.

I progetti di ammodernamento esaminati ed ammessi dalla Commissione nell'anno finanziario in corso si riferiscono alle seguenti linee o reti:

Funivia Cortina-Pocol;

ferrovia Castelraimondo-Camerino (totale sostituzione con filovia);

ferrotranvie vicentine;

ferrovia Siracusa-Vizzini (totale sostituzione con autoservizi);

ferrovia Benevento-Cancello;

linee dell'A.C.N.I.L. di Venezia;

ferrovia Domodossola-Confine svizzero;

linee del Gruppo veneto-romagnolo della Società veneta (sostituzione parziale con autoservizi);

ferrovia Pisa-Calambrone-Livorno;

ferrovia Genova-Casella;

ferrovia Porto San Giorgio-Fermo-Amenola (sostituzione con filovia del tratto Porto San Giorgio-Fermo e con autoservizi del rimanente tratto);

ferrovia Sondrio-Tirano;

ferrovia Parma-Suzzara;

ferrovia Cumana;

funicolare di Capri.

Con l'ammodernamento delle suddette linee viene ad essere pressochè completamente assorbita l'autorizzazione di spesa stabilita dall'articolo 17 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, di complessive lire 18 miliardi.

È quindi possibile trarre alcune conclusioni di carattere generale sui risultati complessivi finora raggiunti.

Anzitutto si nota che su complessivi chilometri 3.133,337 di linee esaminate per l'ammodernamento, per chilometri 719,187 (cioè il 23 per cento) è stata già decisa la sostituzione con servizi stradali.

La percentuale di linee sostituite rende ragione dell'estrema obiettività che ha informato tali decisioni. Si deve peraltro aggiungere che è prevista la sostituzione, indipendentemente dalla legge dell'ammodernamento, di altri chilometri 220 circa di linee, mentre erano già state sostituite, in applicazione dell'articolo 2 della legge 14 ottobre 1932, n. 1496, altre linee — specie tranvie extraurbane — per chilometri 2.350 circa.

In secondo luogo è opportuno fare un confronto fra gli oneri che lo Stato deve sopportare nelle condizioni attuali e quelli che dovrà invece sopportare ad ammodernamento effettuato.

Risulta che, nell'ultimo anno finanziario 1954-55, il *deficit* annuo di *puro esercizio accertato* per le linee di cui è stata discussa la revisione della sovvenzione d'esercizio a termini della legge 2 agosto 1952, n. 1221, ammontava complessivamente a lire 4.678.600.000. Tale *deficit* annuo si riduce, in virtù delle economie derivanti dai progetti di ammodernamento, e che si realizzeranno nel termine medio di tre anni, a lire 3.410.144.000, cifra che tien conto degli oneri finanziari a carico delle Società esercenti.

Si ha un risparmio annuo quindi di lire 1 miliardo 269 milioni, che sale a lire 1.932.754.000 quando si tenga conto che la seconda cifra comprende anche le quote di rinnovo e l'ammortamento dei disavanzi degli anni precedenti.

È evidente che tale risparmio annuo ammortizza ampiamente la cifra di lire 18 miliardi, spesa dallo Stato per l'ammodernamento.

Si tratta quindi di una spesa produttiva sotto ogni riguardo, come era negli intendimenti della legge.

Per quanto concerne la sistemazione delle linee a sud di Roma (Castelli romani, Roma-Fiuggi ecc.) è prevista la inclusione di tali lavori nel primo lotto quadriennale del piano Vanoni.

Per quelle ferrovie, tranvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione che, essendo esercitate con mezzi sufficientemente moderni, sono in grado di soddisfare le esigenze di pubblico interesse l'articolo 1 lettera *a*) della predetta legge 2 agosto 1952, n. 1221, prevede il risanamento mediante l'adeguamento delle sovvenzioni, di cui al successivo articolo 2.

In applicazione pertanto di questo ultimo articolo e sulla base del piano finanziario previsto dal successivo articolo 5, il Ministero dei trasporti - Ispettorato generale M.C.T.C., su conforme parere della competente Commissione interministeriale, ha finora proceduto allo adeguamento della sovvenzione ordinaria di esercizio per le linee di cui appresso:

1) Tranvia Stradella-Santa Maria della Versa - chilometri 10 + 888 - assegnata una sovvenzione annua di lire 5.552.880;

2) Funivia San Remo-Monte Bignone - chilometri 7 + 709 - assegnata una sovvenzione annua di lire 3.823.664;

3) Ferrovia Bergamo-Piazza Brembana - chilometri 41 + 033 - assegnata una sovvenzione annua di lire 15.592.540;

4) Ferrovie provinciali modenesi - chilometri 94 + 123 - assegnata *ex novo* una sovvenzione annua di lire 56.443.684;

5) Ferrovia Santo Spirito-Bitonto - chilometri 8 + 364 - assegnata una sovvenzione annua di lire 11.707.000;

6) Ferrovia Bracchia-San Marcello Pistoiese - chilometri 16 + 702 - assegnata una sovvenzione annua di lire 100.000.000.

Sono in via di ultimarsi gli studi per l'adeguamento delle sovvenzioni di esercizio di altre linee che si trovano nelle condizioni volute dalla citata lettera *a*) dell'articolo 1 della legge.

II.

FERROVIE E TRANVIE IN COSTRUZIONE OD IN VIA DI TRASFORMAZIONE.

1) Ferrovia Trento-Malè (km. 56).

Sono in fase avanzata i lavori di ricostruzione in sede propria. Trovasi all'esame del Tesoro un disegno di legge che autorizza, in aggiunta alla spesa già stanziata di lire 2 miliardi 754 milioni 600 mila, uno stanziamento suppletivo di lire 1.291 milioni, per il completamento della sede, fabbricati ed elettrificazione. Sono allo studio le proposte per il nuovo materiale rotabile.

2) Tranvia Vicenza-Noventa (km. 32).

I lavori di ricostruzione in sede propria che importano una spesa di lire 803.715.546 e che vengono eseguiti, come è noto, con un contributo statale di 600 milioni, si prevede che saranno ultimati nella estate del prossimo anno.

3) Ferrovia Umbertide-San Sepolcro (chilometri 39,500).

Su questa ferrovia, che rappresenta il prolungamento della Centrale Umbra, e per il cui completamento è stata stanziata la spesa di lire 2.210 milioni, è stato attivato in questi giorni il servizio viaggiatori con trazione diesel. Sono in corso i lavori per la elettrificazione e vari lavori accessori, che presumibilmente saranno ultimati verso la fine del corrente anno.

Sono allo studio le proposte per il materiale rotabile.

4) Ferrovia Sangritana (Archi-Castel di Sangro, km. 60).

Sono in fase avanzata i lavori di ricostruzione a scartamento normale importanti una spesa di lire 2.961 milioni. Tali lavori si prevede che potranno essere portati a compimento verso la fine del 1957.

5) Ferrovia Roma-Viterbo.

Procedono con ritmo intenso gli importanti lavori di raddoppio fra piazzale Flaminio e

Prima Porta (km. 12) nonchè quelli per la costruzione della stazione sotterranea di piazza Euclide.

La spesa stanziata ascende a 2.793 milioni.

6) Ferrovia Alifana: tronco Santa Maria C. V.-Piedimonte d'Alife (km. 41).

I lavori di ricostruzione a scartamento normale della suddetta ferrovia, che importeranno una spesa di lire 2.860 milioni, oltre 400 milioni per il materiale rotabile, sono stati iniziati al principio del corrente anno e proseguono intensamente. Sono allo studio alcune importanti varianti nonchè il preventivo di spesa per l'innesto alla stazione di Santa Maria C. V. delle Ferrovie dello Stato e per la elettrificazione del tronco di ferrovia statale Santa Maria C. V.-Caserta.

7) Ferrovia Circumflegrea (km. 27).

È stato recentemente approvato un disegno di legge che autorizza, in aggiunta alla spesa già stanziata di 1.300 milioni per il primo gruppo di opere, lo stanziamento suppletivo di 640 milioni, necessario per il completamento delle opere di detto primo gruppo. È già allo studio il progetto per le opere del secondo gruppo e per la elettrificazione.

8) Ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore (km. 27).

Per la costruzione di detta ferrovia è stata stanziata la spesa di lire 2.930 milioni. Essa è stata aperta all'esercizio nello scorso mese di maggio.

Sono ora in via di ultimazione alcuni lavori accessori.

9) Ferrovia Bari-Barletta (km. 69).

Spesa autorizzata: lire 4.020 milioni.

La costruzione di questa ferrovia, pressochè ultimata come sede da Barletta a Bitonto, sarà ripresa per il tronco Bitonto-Bari non appena sarà definita la questione del tracciato del tronco di penetrazione in Bari, in armonia del nuovo piano regolatore della città, secondo una soluzione che in linea tecnica è stata già in via di massima concordata.

Sono già allo studio il progetto di elettrificazione e le proposte per il materiale rotabile.

10) Ferrovia Alcantara-Randazzo (km. 40).

Spesa autorizzata: lire 3.000 milioni.

Sono state recentemente completate le opere del primo gruppo e saranno presto iniziate le opere del secondo gruppo nonchè quelle per l'ampliamento della stazione di Alcantara.

Presumibilmente la linea potrà essere aperta all'esercizio al principio del 1958.

I lavori per la riattivazione delle ferrovie danneggiate dalla guerra sono in via di ultimazione: sui fondi stanziati con vari provvedimenti di legge per complessive lire 23 miliardi 77 milioni 10 mila sono già state impegnate per concorsi accordati dallo Stato a seguito di parere favorevole dell'apposita Commissione prevista dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, lire 22.121.928.054.

Durante il biennio 1954-55 sono state riattivate chilometri 210,497 di linee e costituiti *ex novo* chilometri 259.090.

L'INCREMENTO DELLA MOTORIZZAZIONE E IL PROBLEMA DELLA SICUREZZA.

L'attività dell'Ispettorato Generale della M.C.T.C. si svolge in relazione ai componenti del traffico: autoveicoli, conducenti, strade, in una duplice funzione che è ordinaria di controllo statale del complesso fenomeno della motorizzazione civile e contingente di studio e soluzione, per quanto possibile rapida, dei gravi problemi che si manifestano in conseguenza della sempre crescente intensità del traffico nazionale.

La funzione ordinaria è quella più nota, e che importa compiti di evidente importanza e delicatezza quali: l'accertamento dello stato di efficienza dei veicoli, mediante l'omologazione dei prototipi, i collaudi degli esemplari prodotti conformi ai prototipi e la revisione annuale di determinate categorie (le più importanti agli effetti del traffico: autobus; autotreni, autocarri, trattori) altro compito — altrettanto assorbente — è quello di esaminare la gran mole annuale degli aspiranti al conseguimento delle patenti di guida.

L'Amministrazione pone costante cura per il miglioramento degli impianti e dei mezzi per l'accertamento dell'efficienza dei veicoli e della idoneità dei conducenti. L'applicazione del

nuovo ordinamento delle Scuole di guida è quasi ultimata, talchè, una volta applicato in tutta Italia, il perfezionamento della preparazione dei candidati al conseguimento delle patenti di guida, e migliorati i metodi di esame, ne conseguirà un diretto e benefico contributo alla sicurezza della circolazione stradale.

In sede di discussione del bilancio 1956-57 si ritiene di dover sottolineare la mole del lavoro che le esigenze sempre più pressanti della motorizzazione, in costante sviluppo, impongono alla Amministrazione. L'Ispettorato Generale della M.C.T.C. sotto questo aspetto sta da tempo eseguendo indagini sullo svolgimento del traffico stradale, in relazione sia al numero, specie a caratteristiche dei veicoli, sia al comportamento dei conducenti, sia infine alle condizioni delle strade, allo scopo di poter provvedere efficacemente alla prevenzione degli incidenti stradali.

Particolare importanza riveste al riguardo la raccolta di dati e di informazioni relative agli incidenti stradali e la successiva analisi delle loro cause da cui trarre gli opportuni insegnamenti.

Viene inoltre condotta una intensa ed efficace campagna per il conseguimento di una maggiore educazione stradale da parte di tutti gli utenti della strada.

Nel quadro generale di detta campagna sono stati finora diramati n. 10 « appelli » di richiamo alla prudenza ed al rispetto delle norme di sicurezza della circolazione, riguardanti ognuno un particolare aspetto del traffico stradale ed è stata curata una edizione italiana del *Manuale internazionale della sicurezza stradale* compilato dalla Commissione economica per l'Europa.

L'anzidetto materiale propagandistico viene diffuso al pubblico in larghissima misura, in particolare è stato predisposto, attraverso gli Uffici periferici dell'Ispettorato M.C.T.C. un piano permanente di diffusione mediante il quale il materiale viene inviato a tutte le scuole, ai Comandi militari, alle Associazioni automobilistiche, motociclistiche e velocipedistiche, ai complessi industriali ed agricoli per la distribuzione ai propri dipendenti.

L'Ispettorato Generale della M.C.T.C. sta inoltre svolgendo una attiva opera per una oculata applicazione delle norme di cui al-

l'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 877 che ha dato facoltà al Ministero dei lavori pubblici, di concerto con quello dei trasporti di stabilire i limiti massimi di velocità per tutti i veicoli su determinate strade o tronchi di strade, sia nell'interno che fuori dei centri abitati.

Gli Uffici periferici dell'Amministrazione stanno completando gli studi per la determinazione, nel quadro generale della situazione viaria delle zone di rispettiva competenza, dei tratti di strada per i quali siano da prescrivere detti limiti di velocità, tali studi riguardano in particolare le zone urbane dei grandi centri, gli attraversamenti di abitati da parte di strade extraurbane e le grandi strade di avvicinamento e penetrazione alle maggiori città ove più intenso è il traffico veicolare.

Via via che gli accertamenti verranno portati a termine saranno promossi i relativi decreti interministeriali.

Circa la necessità di conseguire in particolare una maggiore disciplina nella circolazione dei veicoli, questo Ministero ha allo studio il problema, riconoscendo che l'attuale affidamento della guida dei motoveicoli stessi a persone di cui non si conoscono i requisiti psicofisici e di giovane età, può essere fonte di gravissimi inconvenienti.

Si ritiene infine di porre in rilievo l'azione dell'Ispettorato per ridurre per quanto possibile la rumorosità degli scappamenti dei motori degli autoveicoli che turba l'ordinario svolgersi della vita civile nei centri urbani. Si invoca a tal proposito la collaborazione delle Autorità, delle associazioni di categoria, degli utenti poichè la questione è essenzialmente un problema di educazione e di volontà. Comunque l'Ispettorato M.C.T.C. ha dato alla questione una impostazione che va dall'accertamento tecnico del livello dei rumori in fase di collaudo dei veicoli nuovi di fabbrica e di revisione periodica di quelli in circolazione, alla organizzazione nazionale dei circuiti di taratura dei fonometri.

DECENTRAMENTO AUTOLINEE.

Come è noto in attuazione della legge delega 11 marzo 1956 n. 150, con il decreto-legge presidenziale 28 giugno 1955, n. 771, pubblicato

sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 199 del 30 agosto 1955, si è provveduto al decentramento autarchico e burocratico delle attribuzioni del Ministero dei trasporti in materia di concessione di autolinee. Con decreto ministeriale 8 ottobre 1955 — pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 388 del 14 ottobre 1955 — si sono impartite direttive di carattere generale ai Comuni per l'assolvimento delle funzioni loro demandate.

Il decentramento, nei limiti in cui è stato attuato e che aderiscono ai principi fondamentali cui si ispira la legge delega, si è rilevato in linea generale soddisfacente anche per la costante preoccupazione manifestata dal Ministero dei trasporti di non far mancare l'ausilio della sua esperienza e competenza tecnica ai Comuni per superare le difficoltà iniziali che comporta per essi la assunzione dei nuovi delicati compiti.

Tutto lascia a sperare che in avvenire il decentramento si dimostrerà senz'altro fecondo di quei risultati pratici in vista dei quali è stato concepito e attuato. Ma per tale riguardo non si può fare a meno di rilevare che essi saranno tanto più concreti e rilevanti sul piano nazionale, in quanto sia costantemente osservata e garantita, nel quadro di quella collaborazione che deve sempre sussistere tra organi dello Stato ed Enti locali, l'esigenza fondamentale del coordinamento tra i vari servizi concessi o da concedersi da diverse autorità attraverso un continuo collegamento che consenta di armonizzare le rispettive attività nel superiore interesse pubblico con benefici effetti sotto il profilo tecnico economico e sociale.

LA LEGISLAZIONE DELLE LINEE IN CONCESSIONE E DELLE AUTOLINEE.

Le linee a impianti fissi vengono istituite con l'esecuzione di opere e l'apprestamento di materiale mobile (cosiddetto di prima dotazione) sufficiente per sopperire alle esigenze dei traffici quali si presentano al momento della concessione, sia pure tenendo conto dei presumibili sviluppi di essi: così pure in rapporto alle dette previsioni sono istituiti i piani finanziari ai fini della determinazione delle sovvenzioni governative.

Data tuttavia la lunga durata delle concessioni (tra i 30 e i 70 anni) è inevitabile che nel periodo dell'esercizio si producano degli eventi i quali vengono a incidere sulle previsioni fatte apportando una diminuzione degli introiti o cagionando nuovi oneri alla gestione della linea.

La legge prevede questi casi, imponendo al concessionario di far fronte a tutte le necessità, di qualsiasi natura, e di assicurare in ogni evenienza il pubblico servizio affidatogli, e fino a quando i disavanzi che ne derivano sono di limitata entità o di breve durata, il concessionario può sopportarli, adottando i possibili accorgimenti per ridurli al minimo o attendendo il miglioramento della situazione che gli consenta il successivo ricupero.

Se tuttavia lo squilibrio prodottosi viene a compromettere definitivamente la possibilità di una gestione economica, il concessionario può essere indotto ad abbandonare il servizio, esponendosi anche ad una dichiarazione di decadenza, pur di evitare il cumularsi delle perdite e il conseguente fallimento.

Senonchè è interesse dello Stato che il pubblico servizio non venga a cessare, e per tale motivo, nei detti casi di maggiore gravità esso interviene con provvidenze di carattere eccezionale per ristabilire l'equilibrio economico delle gestioni, specie quando la situazione di dissesto sia causata da fenomeni di carattere generale.

Nell'ultimo trentennio i concessionari di linee ad impianti fissi sono venuti a trovarsi in condizioni finanziarie criticissime da un lato per la crescente concorrenza arrecata dai trasporti automobilistici, dall'altro per la progressiva svalutazione della moneta, svalutazione che ha accresciuto fortemente l'ammontare delle spese. Le tariffe non si sono invece potute aumentare in proporzione per l'intervento del blocco dei prezzi di tutti i pubblici servizi, e anche per il fatto che le maggiorazioni oltre un certo limite avrebbero causato una ulteriore perdita di traffico, a vantaggio dei più economici e rapidi trasporti su strada.

Questa situazione di crisi ha inoltre impedito alle aziende, mancando esse di disponibilità finanziarie, di ammodernare gli impianti ed il materiale per acquisire nuovo traffico.

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Durante l'ultima guerra infine le linee hanno subito gravi danni, che i concessionari non sono stati assolutamente in grado di riparare con mezzi propri.

In dipendenza di tali situazioni, l'intervento dello Stato si è concretato in una serie di provvedimenti, emanati in relazione alle necessità manifestatesi e che si indicano nell'ordine di tempo in cui sono stati approvati:

1) concessione di benefici per favorire la elettrificazione o la motorizzazione delle ferrovie e tranvie esistenti (decreto-legge 23 maggio 1924, n. 998) allo scopo di fronteggiare la concorrenza automobilistica; nella considerazione che tali sistemi di trazione permettono di ridurre le spese e di incrementare il traffico con l'effettuazione di un servizio più rapido ed intenso.

2) facoltà dell'Amministrazione di consentire semplificazioni, riduzioni e sostituzione di servizi (decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496), sulle linee il cui esercizio non può in altro modo essere risanato;

3) assegnazione di sussidi integrativi di esercizio in favore delle aziende esercenti linee di preminente interesse pubblico, per aiutarle a superare le difficoltà economiche di carattere contingente;

4) concessione di concorsi dello Stato per la ricostruzione delle linee danneggiate dalla guerra (decreto-legge 15 ottobre 1944, n. 346, sostituito dalla legge 14 giugno 1949, n. 1410);

5) provvidenze per l'esercizio e per il potenziamento delle linee di trasporto in concessione (legge 2 agosto 1952, n. 1221); al fine di conseguire uno stabile riassetto dei pubblici servizi, ammodernando gli impianti e adeguando le sovvenzioni al nuovo fabbisogno.

Particolare richiamo è da farsi alle provvidenze di cui ai punti 2 e 3.

1. — La crisi economica del 1929-30 che pose in gravissimo disagio quasi tutte le industrie, compromise l'equilibrio che dopo la prima guerra mondiale era stato conseguito nell'esercizio delle ferrotranvie e delle linee di navigazione interna, alternando il rapporto tra le spese e i prodotti dell'esercizio, talchè le sovvenzioni governative accordate ai concessio-

nari si rivelarono insufficienti ad assicurare una gestione in pareggio.

Al fine di evitare il dissesto delle aziende esercenti e la conseguente sospensione dei servizi, ciò che avrebbe costretto lo Stato ad assumere direttamente l'esercizio, accollandosi, i conseguenti oneri finanziari, si rese necessario l'intervento governativo che si concretò in un primo tempo nella emanazione di appositi provvedimenti di legge per l'assegnazione di sussidi straordinari alle aziende maggiormente colpite. In seguito, aggravandosi ed estendendosi i fenomeni, fu emanato il decreto-legge 2 dicembre 1935, n. 2097 col quale (articolo 15, lettera b) si consentiva l'assegnazione di sussidi integrativi ai concessionari che chiudevano in disavanzo la propria gestione.

La disposizione è stata successivamente confermata dall'articolo 27, lettera b) del decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, il quale ha autorizzato la corresponsione di sussidi integrativi di esercizio di carattere temporaneo per le ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna.

I sussidi che possono essere essere corrisposti in annualità o in capitale, sono accordati per le linee di preminente interesse pubblico, sempre che i concessionari abbiano applicato tutti i provvedimenti consentiti per l'adeguamento delle tariffe e attuino provvedimenti per migliorare le condizioni dei servizi e i risultati economici della gestione (articolo 21, 21 aprile 1949, n. 210).

Sulla concedibilità dei sussidi integrativi si pronuncia la Commissione interministeriale per la riattivazione dei servizi di trasporto in concessione (articolo 5 decreto-legge 26 agosto 1937, n. 1668; articolo 27 decreto-legge 1938; articolo 12 e 14 legge 14 giugno 1949, n. 410); la quale Commissione determina i disavanzi sussidiabili in relazione ai conti di puro esercizio, esclusa cioè ogni spesa di carattere patrimoniale e sociale.

Tra dette spese sono anche computate quelle relative al personale mantenuto in servizio per la custodia degli impianti e dei materiali danneggiati dalla guerra (articolo 3 decreto legislativo 12 aprile 1946, n. 338).

Le somme corrisposte per sussidi integrativi, esclusi quelli accordati per la custodia degli impianti (articolo 1 legge 14 giugno 1949,

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

n. 410) sono ripetibili con gli interessi, in misura non eccedente il 5 per cento nel corso della concessione. La decorrenza, il numero delle annualità, il tasso di interesse e le altre condizioni e modalità per il rimborso sono stabiliti con il decreto del Ministro dei trasporti, sentita la Commissione di cui innanzi (articolo 4, decreto legislativo 1946).

La legge 2 agosto 1952, n. 1221, sull'esercizio e sul potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione, mentre esclude dalla ulteriore assegnazione di sussidi integrativi di esercizio le ferrovie, le tranvie extraurbane ammesse ai benefici previsti dalla legge stessa (articolo 4) dichiara non più ripetibili i sussidi corrisposti per dette linee, limitatamente al periodo 1° gennaio 1948-30 giugno 1952 (articolo 5, commi secondo e sesto, lettera h).

2. — Quando l'esercizio di una ferrovia, di una tranvia extraurbana o di una linea di navigazione interna si svolga in condizioni di insostenibile passività e non sia economicamente possibile far ricorso ad altri provvedimenti per aumentare gli introiti e diminuire le spese, il Ministero può consentire, stabilendo le relative condizioni e modalità, l'adozione di nuovi sistemi di trazione, ovvero la sostituzione del servizio con autoservizi o con filovie, o anche la riduzione o soppressione dei servizi. Tali provvedimenti possono essere limitati al solo servizio merci o solo a quello viaggiatori e anche a singoli tratti della linea e avere carattere saltuario o stagionale (articolo 2, decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496).

Ai fini della durata della concessione e nei riguardi tecnici dell'esercizio nonchè del materiale della circolazione, le filovie sostitutive sono regolate dalle disposizioni vigenti per le tranvie (articolo 4).

Qualora l'autoservizio sostitutivo del servizio viaggiatori venga necessariamente a sovrapporsi ad altra autolinea esistente sullo stesso percorso, esercitata in concessione definitiva con diritto di esclusività; l'Amministrazione ha facoltà di prescrivere sulla nuova autolinea il divieto di servizio per i tratti in comune, qualora a suo giudizio tale divieto non ne pregiudichi la vitalità.

In caso contrario l'Amministrazione stessa

può procedere alla risoluzione della preesistente concessione, verso il corrispettivo di una giusta indennità, da far carico all' esercente della nuova autolinea.

L'indennità è deerminata d'accordo fra lo Stato ed il concessionario uscente, e in caso di disaccordo da un Collegio arbitrale (articolo 11 legge 28 settembre 1939, n. 1822).

Il personale di ruolo esonerato in dipendenza della nuova organizzazione del servizio, oltre al trattamento previsto dalle leggi in vigore, ha titolo di preferenza per l'assunzione nei nuovi servizi sostitutivi (articolo 5 decreto-legge 1932).

La disciplina delle autolinee è contenuta nella legge 28 settembre 1939, n. 1822, che ha costituito la sistemazione organica della materia già in precedenza regolata da una serie di disposizioni frammentarie succedutesi in un lunghissimo periodo di tempo che risale al 1908.

La legge del 1939 basata sull'istituto unico della concessione, che da provvisoria si trasforma in definitiva dopo un periodo massimo di due anni, salvo casi eccezionali, anzichè come in passato, su quelli dell'autorizzazione provvisoria e della concessione definitiva, venne emanata con intendimento di attuare essenzialmente a mezzo delle concessioni definitive uno stabile assetto dei servizi.

Essa fu inoltre ispirata allo scopo di realizzare una rigorosa tutela dei servizi ad impianti fissi basata sul concetto della loro rigorosa preminenza rispetto agli altri mezzi di trasporto ed esplicantesi in sostanza attraverso la preferenza, che, in caso di concorrenza o integrazione, veniva riconosciuta ai titolari di detti servizi per ottenere sia la concessione provvisoria di autolinee di nuova istituzione, sia la concessione definitiva di autolinee già esercitate in via provvisoria da aziende automobilistiche.

Senonchè in pratica la legge del 1939 non ha avuto modo di operare il conseguimento degli scopi prefissi per le eccezionali condizioni della guerra e del dopoguerra, rivelandosi peraltro in buona parte superata dalla profonda trasformazione verificatasi nella situazione generale e in quella dei trasporti in particolare.

Infatti distrutto per gran parte dalla guerra il complesso dei servizi già in esercizio, l'Am-

ministrazione si è trovata nella necessità di agire esclusivamente a mezzo di concessioni provvisorie per fronteggiare dapprima le più impellenti necessità di comunicazione e per tenere conto indi dell'evoluzione che andavano subendo le correnti di traffico e i bisogni e le aspirazioni delle popolazioni, cui faceva riscontro un imprevisto e imprevedibile sviluppo dei trasporti automobilistici che ne alterava i rapporti di inquadramento con gli altri sistemi di trasporto.

D'altra parte l'importanza sempre maggiore che hanno assunto le autolinee e le nuove esigenze che si sono andate manifestando sul piano tecnico economico e sociale hanno fatto sentire la necessità di una riforma della legge del 1939.

Lo studio di tale riforma si è concluso con la redazione di un disegno di legge che sarà tra breve sottoposto all'esame del Consiglio dei ministri.

L'attività dell'autotrasporto di cose attualmente è regolata dalla legge 20 giugno 1935, n. 1349, è in corso però lo studio per meglio armonizzare tale attività nel quadro generale della economia dei trasporti.

In relazione alle pressanti istanze degli autotrasportatori, l'Amministrazione dei trasporti ha sottoposto all'esame della Commissione interministeriale istituita per lo studio dei problemi relativi agli autotrasporti di merci le proposte formulate da un apposito Comitato.

Fin d'ora si appalesa la convenienza di affrontare decisamente il coordinamento fra i diversi sistemi di trasporto affinché, assegnato a ciascuno il proprio campo di competenza, si possano creare le condizioni per una sana industria del trasporto i cui costi non incidano sulla collettività nè imponendo a questa alti prezzi tariffari nè chiamandola a contribuire al risanamento dei bilanci delle aziende ferroviarie.

Si hanno buone speranze a che il coordinamento auspicato sia frutto di ben ponderate intese tra le varie categorie interessate. Naturalmente i risultati saranno vagliati dalla Amministrazione dei trasporti affinché siano contenute le esigenze e dell'industria dei trasporti e della collettività.

La materia relativa alla navigazione interna, demandata anch'essa alla competenza del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale MCTC - è principalmente disciplinata dal Codice della navigazione approvato, con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, che conferisce una veste organica ed unitaria ad una regolazione precedentemente sviluppatasi in maniera frammentaria e non sistematica, in cui l'aspetto privatistico era regolato dall'abrogato Codice di commercio del 1882, mentre quello pubblicistico trovava il proprio inquadramento normativo nel regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, e relativo regolamento approvato con regio decreto 17 novembre 1913.

Il Codice della navigazione che disciplina il fenomeno della navigazione nel suo triplice aspetto marittimo, interno ed aereo, è entrato praticamente in vigore, per il settore della navigazione interna con l'approvazione del relativo regolamento.

Il Codice, che contiene norme comuni alla navigazione marittima ed interna e norme esclusive di ciascuna di esse, nella prima parte si occupa della navigazione marittima ed interna, nella seconda parte della navigazione aerea, nella terza parte raccoglie le disposizioni penali e disciplinari e nella quarta quelle transitorie e complementari. La parte prima concernente anche la navigazione interna, si divide in quattro libri, dei quali il primo (sull'ordinamento amministrativo della navigazione) ed il secondo (sulla proprietà e l'armamento della nave) riguardano più direttamente la attività degli organi di questo Ministero, mentre i libri III (sulle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione) e IV (disposizioni processuali) contengono norme di diritto privato e processuale che soltanto di riflesso interessano gli uffici dipendenti.

Lo stesso ordine sistematico segue il sopra indicato regolamento di attuazione per la navigazione interna.

Altri testi di particolare importanza di natura legislativa sono il regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, ed il decreto ministeriale 31 maggio 1933 concernenti la circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore destinati a navigare per uso privato.

RIEPILOGO

A conclusione di quanto esposto, sembrami opportuno fissare alcuni indirizzi su quella che, a modesto parere del relatore, potrebbe essere la politica dei trasporti nella presente situazione:

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

2) intensificare l'opera di ammodernamento degli impianti mediante l'elettrificazione e l'utilizzazione di mezzi leggeri per servizio viaggiatori, abbandonando gradualmente il costoso e lento sistema della trazione a vapore. *Non sono più consentibili le medie orarie di certe linee italiane;*

3) nella lotta fra la « rotaia » e la « strada », fissare la preminenza della ferrovia per i trasporti a lungo percorso od in condizioni logistiche di particolari difficoltà e la preminenza dell'automezzo per i percorsi minori, sia nei confronti dei viaggiatori che delle merci;

4) per il risanamento del bilancio, ottenuto il riconoscimento delle spese a carattere

economico-sociale di pertinenza delle altre Amministrazioni dello Stato:

a) sviluppare una politica coraggiosa diretta al potenziamento delle linee suscettibili di incremento e di sviluppo, con adeguate migliorie degli impianti, dei servizi e dei costi;

b) sviluppare una politica prudente, ma severa, nei confronti delle linee a scarso reddito e per le quali è consigliabile la trasformazione;

5) ridurre nella maggior misura possibile i costi di esercizio attraverso economie, ammodernamenti, sviluppo dei traffici, meccanizzazione dei lavori ecc.;

6) adeguare gradualmente, ed in quanto possibile, le tariffe al costo di esercizio;

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

8) sopprimere, con un piano pluriennale, i passaggi a livello.

Realizzando queste premesse sarà possibile guardare con sereno ottimismo all'avvenire dell'Azienda ferroviaria e alla sua insostituibile funzione nel quadro del sicuro progresso della nostra Italia.

RESTAGNO, *relatore.*

DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957, 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 da 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di pre-

visione 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 1956-57, 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 della Amministrazione medesima.