

(N. 931-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE VACCARO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 GENNAIO 1955

Comunicata alla Presidenza il 2 giugno 1955

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956.

ONOREVOLI SENATORI. — In questo anno che ricorda il cinquantennio della costituzione delle Ferrovie dello Stato, non posso — prima di esporre la mia relazione sul bilancio — non ricordare chi ne fu l'artefice principale, l'ingegnere Riccardo Bianchi, primo Direttore generale, che con la sua opera intelligente e saggia, seppe dare all'amministrazione delle Ferrovie dello Stato quell'ordinamento, sul quale, in seguito, si è potuto integrare, sviluppare tutta la vasta rete ferroviaria nazionale, che oggi rappresenta, davvero, un no-

stro vanto ed un nostro orgoglio, e che tanto ha servito al potenziamento della nostra vita nazionale.

Notevoli furono le dispute e le discussioni in Italia, che durarono molti anni, per arrivare alla legge del 22 aprile 1905, n. 137, che finalmente fece trionfare la idea della unificazione delle reti ferroviarie.

Le condizioni delle aziende da riscattare erano le più disastrose, per deficienze di impianti, di mezzi di trazione ed anche di personale.

Vi erano le Ferrovie Alta Italia con 528 lo-

comotive, la Romana con 192, le Meridionali con 158 e le Calabro-Siciliane con 23!

Evidentemente gli interessi privati erano superiori a quelli pubblici e la preoccupazione del riscatto delle Ferrovie, da parte dello Stato, aveva contribuito al perdurare di questa tragica situazione.

L'ingegnere Riccardo Bianchi, in mezzo a tante diffidenze, a tante preoccupazioni, a tante difficoltà, iniziò la sua opera geniale, affermando brillantemente il concetto che il *pubblico* servizio doveva prevalere all'interesse di parte e che le ferrovie non dovevano costituire un privato strumento di produzione industriale.

E così nel primo decennio dal 1905 al 1915, venne trasformato, migliorato, aumentato il materiale rotabile; costruite nuove linee ferroviarie per oltre 2.000 km. e per 1.000 km. si provvide al raddoppio e si provvide financo alla elettrificazione delle principali linee dei nostri valichi.

In pochi anni l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato fu in grado di superare gli imprevedibili periodi di emergenza, dalla Esposizione di Torino, Roma e Firenze per il primo cinquantennio del Regno d'Italia, al terremoto di Reggio e Messina, a quello della Marsica, alla mobilitazione per la guerra Libica e per la prima guerra mondiale, che rappresentò per le Ferrovie dello Stato, una prova della sua consistenza e capacità di trasporto.

Non avevamo altri mezzi per portare i nostri materiali e le nostre valorose truppe sui luoghi disastriati e al fronte!

Ed infatti le Ferrovie dello Stato trasportano oltre 15 milioni di uomini, ogni specie di mezzi e di rifornimenti, acquistandosi, in questa occasione, la benemerita della Patria, non solo per la perfetta organizzazione tecnica, ma anche per l'abnegazione dei suoi uomini che diedero un notevole contributo di sangue alla vittoria!

Dopo la prima guerra mondiale, l'azienda ferroviaria statale, non cessò il suo ritmo di

miglioramento e di perfezionamento, con la gestione di importanti linee ferroviarie che furono elettrificate per accorciare sempre più le distanze tra il nord e il centro d'Italia affrettando quel processo dell'unità della Patria, che è dato dalla possibilità di facili e rapidi scambi.

La seconda guerra mondiale diede un gran colpo alla nostra attrezzatura ferroviaria. Circa il 60 per cento del patrimonio aziendale andò distrutto, con un danno di oltre 900 miliardi! Un vero disastro!

Nessuno in Italia, dopo la rovinosa guerra, poteva immaginare che in pochi anni la rete ferroviaria si sarebbe potuta ricostruire meglio di prima, ed il materiale rotabile e di trazione rifatto in maniera perfetta, superiore a quello dell'ante guerra!

Ciò si deve alla tenacia, all'abnegazione, allo spirito di sacrificio dei nostri tecnici e delle nostre maestranze, che sotto la sapiente guida di un valoroso Ministro tecnico — Guido Corbellini — ha compiuto il miracolo e, la ripresa delle ferrovie statali, che va sotto il nome di ricostruzione, è stata rapida, mirabile, perfetta!

Oggi, poi, per merito di un altro Ministro — Bernardo Mattarella — che pur non essendo un tecnico — lo è diventato per la sua permanenza nell'Amministrazione dei trasporti, abbiamo avuto il completamento dei servizi, con la istituzione di treni che con la denominazione di « freccia del Sud — treno del Sole ecc. » trasportano migliaia di viaggiatori dalle Alpi alle più lontane città della Sicilia, con sorprendente rapidità, mentre non si è trascurato il traffico delle merci, sviluppandolo in velocità ed economia in confronto degli autotrasportatori.

E tutta questa gigantesca opera, onorevoli Colleghi, l'Italia non avrebbe potuto compiere se nel lontano 1905 l'ingegnere Riccardo Bianchi non avesse gettato le basi della organizzazione ferroviaria in Italia con tanta geniale preveggenza.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ENTRATE, SPESE E COEFFICIENTI D'ESERCIZIO

dal 1906 al 1954.

ESERCIZI	Entrate (in milioni)	Spese (in milioni)	Coefficienti d'esercizio
1906-07	422,5	344,3	81,49
1907-08	464,2	385,1	82,96
1908-09	476,9	395,6	82,95
1909-10	506,0	413,7	81,76
1910-11	525,6	422,2	80,33
1911-12	553,2	442,9	80,06
1912-13	580,6	457,8	78,85
1913-14	594,4	465,2	78,26
1914-15	580,1	491,2	84,68
1915-16	815,5	667,4	81,84
1916-17	1.130,1	935,7	82,80
1917-18	1.349,7	1.272,7	94,30
1918-19	1.713,3	1.664,3	97,14
1919-20	2.022,0	2.931,3	144,97
1920-21	2.963,8	4.331,8	146,16
1921-22	3.156,9	4.408,4	139,64
1922-23	3.297,0	4.125,0	125,11
1923-24	3.604,5	3.816,2	105,87
1924-25	4.252,1	3.784,2	89,00
1925-26	5.032,5	4.278,0	85,01
1926-27	5.049,2	4.542,5	89,96
1927-28	4.644,9	4.168,9	89,75
1928-29	4.824,2	4.206,8	87,20
1929-30	4.825,0	4.281,0	88,73
1930-31	4.166,2	3.684,4	88,44
1931-32	3.495,3	3.248,9	92,95
1932-33	3.128,8	3.156,4	100,88

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ESERCIZI	Entrate (in milioni)	Spese (in milioni)	Coefficienti d'esercizio
1933-34	2.887,6	3.063,5	106,09
1934-35	2.769,1	2.953,9	106,67
1935-36	3.315,5	2.991,6	90,23
1936-37	3.706,5	3.005,9	81,11
1937-38	4.181,4	3.419,4	81,78
1938-39	4.271,1	3.519,2	82,40
1939-40	5.447,0	4.258,8	78,19
1940-41	7.265,7	5.514,0	75,89
1941-42	9.788,7	7.450,4	76,11
1942-43	12.414,0	8.353,8	67,29
1943-44	6.775,6	8.357,6	123,35
1944-45	7.634,0	15.277,0	200,12
1945-46	32.833,1	46.592,5	141,91
1946-47	59.886,2	89.093,6	148,77
1947-48	104.849,4	155.539,4	148,35
1948-49	126.018,1	187.377,5	148,69
1949-50	149.555,1	207.642,6	138,84
1950-51	162.775,3	205.683,8	126,36
1951-52	172.973,7	226.607,4	131,01
1952-53	186.102,8	234.818,5	126,18
1953-54	205.481,2	261.740,3	127,38

DEL BILANCIO

Per l'esercizio finanziario 1955-56 nello stato di previsione del bilancio in esame, sulla spesa complessiva di lire 14.990.446.600 vi è una diminuzione di lire 669.300.000, in confronto di quella del precedente esercizio.

Le variazioni risultano per quanto riguarda l'aumento per l'applicazione delle leggi:

2 agosto 1952, n. 1221, che riguarda provvedimenti per l'esercizio ed il potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto in concessione;

30 ottobre 1953, n. 841, che riguarda l'allargamento dell'assistenza sanitaria dell'Ente nazionale previdenza ed assistenza per i dipendenti statali ai pensionati dello Stato;

26 novembre 1953, n. 876, che riguarda la concessione della 13^a mensilità ai titolari di pensioni ordinarie;

2 marzo 1954, n. 19, riguardante la trasformazione dell'assegno personale dell'articolo 1, della legge 8 aprile 1952, n. 212, in aumento dell'assegno perequativo o dell'indennità di funzione;

15 maggio 1954, n. 272, che riguarda la copertura del disavanzo previsto per l'esercizio della ferrovia Metropolitana di Roma.

Le diminuzioni si verificano:

per minore corresponsione di servizi integrativi di esercizio in seguito alla rivalutazione delle sovvenzioni chilometriche;

per la cessazione dell'onere per la ferrovia Circumflegrea di cui al regio decreto 17 maggio 1946, n. 485;

infine per passaggio di fondi al bilancio del Ministero del tesoro, che riguarda le spese di stampa dei dati statistici relativi ai servizi pubblici di trasporto in concessione.

Tutto ciò risulta con maggior chiarezza dagli uniti prospetti.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	SPESA ORDINARIA				SPESA STRAORDINARIA				TOTALE			
	Somme		Differenza	Differenza	Somme		Differenza	Differenza	delle somme		delle differenze	
	che si propongono per l'esercizio finanziario 1955-56	previste per l'esercizio finanziario 1954-55			che si propongono per l'esercizio finanziario 1955-56	previste per l'esercizio finanziario 1954-55			che si propongono per l'esercizio finanziario 1955-56	previste per l'esercizio finanziario 1954-55		
CATEGORIA I.												
Spese effettive . . .	9.702.674.800	9.099.174.800 +	603.500.000	5.287.771.800	6.560.571.800	1.272.800.000	14.990.446.600	15.659.746.600	669.300.000			
Totale . . .	9.702.674.800	9.099.174.800 +	603.500.000	5.287.771.800	6.560.571.800	1.272.800.000	14.990.446.600	15.659.746.600	669.300.000			

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CLASSIFICAZIONE VARIAZIONI GRUPPI DI SPESE	Variazioni per trasporto di fondi ad altri stati di previsione		Variazioni nel debito vitalizio e trattamenti similari		Variazioni nelle spese di personale				Variazioni nelle spese per i servizi		TOTALE DELLE VARIAZIONI	
	-	+	-	+	in dipendenza di provvedimenti legislativi		per incremento o riduzione dell'onere		-	+		
					Stipendi e paghe	altre competenze	Stipendi e paghe	altre competenze				in dipendenza di provvedimenti legislativi
SPESA ORDINARIA.												
Spese generali	-	2.500.000			10.100.000	280.000	24.900.000	3.220.000			28.500.000	64.500.000
Debito vitalizio e trattamenti similari			+	18.000.000								18.000.000
Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi di navigazione interna										600.000.000	79.000.000	521.000.000
Spese diverse												»
Totale della parte ordinaria	(a)	2.500.000	+	18.000.000	10.100.000	280.000	24.900.000	3.220.000		600.000.000	50.500.000	603.500.000
SPESA STRAORDINARIA.												
Spese generali											200.000	10.800.000
Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna										200.000.000	1.332.000.000	1.132.000.000
Costruzione di strade ferrate										130.000.000		130.000.000
Totale della parte straordinaria										70.000.000	1.331.800.000	1.272.800.000
Totale generale	-	2.500.000	+	18.000.000	10.100.000	280.000	24.900.000	7.780.000		670.000.000	1.382.300.000	669.300.000

(a) Somma trasportata al bilancio del Ministero del tesoro.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

BILANCIO PATRIMONIALE
DELL'AZIENDA

Per la chiarezza dell'esame del bilancio è opportuno portare a conoscenza degli onorevoli

Senatori, con l'unito prospetto, il « Conto generale del patrimonio dell'Azienda », che costituisce la parte terza del Rendiconto generale dell'Amministrazione che annualmente viene trasmesso al Ministero del tesoro per la pubblicazione e l'inoltro al Parlamento.

ATTIVO

(In milioni di lire)

PASSIVO

Attività di natura industriale: (a):			
Linee, impianti e fabbricati	286,476,8	Sovvenzioni del Tesoro	22.545,6
Mezzi diversi di esercizio (materiale rotabile, navi traghetto, materiali d'esercizio)	292.915,2	Mutui con il Consorzio di Credito per le Opere pubbliche	120.438—
Scorte	78.110,2	Residui passivi e debiti vari.	154.096,6
Case economiche per i ferrovieri e sede del Dopolavoro ferroviario in Roma	2.024—		297.080,2
	659.526,2	Dotazione ricevuta dall'Azienda in linee e mezzi diversi d'esercizio	32.007,7
Attività finanziarie:		Somme provvedute dal Tesoro per far fronte alle spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra	435.838,8
Cassa, depositi presso la Tesoreria ed in conto corrente postale	39,376,2	Linee di proprietà privata	1,284,4
Compartecipazioni al capitale di Enti e Società	7.987,3	Carrozze di proprietà dell'Amministrazione postale	24,6
Residui attivi e crediti diversi	95.799,9	Fondi di riserva	21.494,1
Fondi per spese patrimoniali da investire . .	64.728,7	Patrimonio netto dell'Azienda	79.688,5
Totale gestione propria dell'Azienda . . .	867.418,3	Totale	867.418,3
Gestioni speciali.	3.770,5	Gestioni speciali	3.770,5
Depositi di terzi	0,2	Depositi di terzi	8,2
TOTALE GENERALE	871.189—	TOTALE GENERALE	871.189,0

(a) Gli importi di queste attività sono stati ottenuti per le entità patrimoniali esistenti anteriormente al regio decreto-legge 21 dicembre 1927, n. 2325, rivalutando le relative consistenze in base alla nuova parità aurea della lira stabilita dal suddetto decreto: e, per le entità patrimoniali costituite successivamente, dall'ammontare effettivo delle corrispondenti spese.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

SPESE DI INVESTIMENTO

Gli stanziamenti per le spese d'investimento iscritte in Bilancio vengono alimentati con sovvenzioni autorizzate da leggi speciali e con le normali assegnazioni per il rinnovamento

del materiale rotabile, delle navi traghetto e degli autoveicoli, nonché per il miglioramento annuale delle linee e degli impianti.

Le spese, complessivamente previste in milioni 10.154, sono finanziate:

1° con « Somme da provvedersi dal Ministero del tesoro » per l'esecuzione dei seguenti lavori:

a) sistemazione degli impianti e dei servizi ferroviari nella città di Napoli (Legge 9 aprile 1953, n. 297) (4 ^a rata)	Milioni	500	
b) completamento dei lavori di ripristino degli impianti ferroviari della città di Napoli distrutti o danneggiati dalla guerra (Legge 9 aprile 1953, n. 297) (3 ^a rata)	»	150	
c) Sistemazione della stazione di Milano P. N. (Legge 7 maggio 1954 n. 208) (2 ^a rata)	»	1.500	
	—		Milioni 2.150

2° con « Assegnazione annuali a carico della Parte ordinaria del Bilancio »:

a) per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto (a carico dei capitoli n. 58 e 60 della Parte ordinaria - Sez. II - Spese complementari)	Milioni	3.854	
b) per migliorie e aumenti patrimoniali alle linee ed agli impianti (a carico del capitolo n. 59 della Parte ordinaria - Sez. II. - Spese complementari)	»	2.000	
	—		» 5.854

3° concorsi, rimborsi di altre Amministrazioni e di privati e ricavi diversi di pertinenza dei lavori patrimoniali (milioni 1.000) e di ripristino (milioni 1.000)

» 2.000

4° con prelievo dal Fondo per il rinnovamento degli autoveicoli

» 150

Totale Milioni 10.154

Oltre alle suddette somme, iscritte in applicazione della legge organica 7 luglio 1907, n. 429, e delle leggi speciali surrichiamate, nei bilanci degli esercizi 1952-53, 1953-54 e 1954-55 sono stati iscritti i ricavi di tre prestiti di 40 miliardi ciascuno, stipulati con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, in virtù delle leggi 30 ottobre 1952, n. 1324, 31 ottobre 1953, n. 831, e 24 dicembre 1954, n. 1273.

In relazione al programma originario delle opere di ammodernamento e di elettrificazione della rete che considerava allora una spesa di 160 miliardi, nel prossimo esercizio sarà promossa la legge di autorizzazione di altra « tranche » di 40 miliardi da mutuare con il Consorzio del credito per le opere pubbliche, a completamento del programma stesso.

Oltre alle somme stanziare e da stanziare

nella parte straordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sono destinati a finanziare le spese di investimento, i fondi della Cassa per il Mezzogiorno che provvede, ai sensi della legge 25 luglio 1952, n. 949, all'attuazione del piano di potenziamento delle linee dell'Italia Meridionale.

Concorrono, inoltre, a formare le disponibilità destinate agli investimenti, le somme stanziolate negli esercizi precedenti rimaste da erogare in relazione allo stato di avanzamento dei lavori e mantenute, quindi, fra i « Residui passivi ».

I « residui passivi » del titolo II del Bilancio — Parte straordinaria — ammontavano, al 30 giugno 1954, a milioni 84.626,4 ai quali si aggiungono gli stanziamenti, per il 1954-55, previsti in milioni 9.703, il ricavo del terzo mutuo con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, autorizzato con la legge 24 dicembre 1954, n. 1273, di milioni 36.000 circa e la prima rata della legge 7 maggio 1954, n. 208, milioni 500. Complessivamente le somme impegnate ed ancora da impegnare e da erogare nell'esercizio 1954-55 e successivi, oltre ai fondi della Cassa per il Mezzogiorno, ammontano a circa milioni 130.000 e si presume che l'erogazione del corso dell'esercizio 1954-55, in relazione allo stato di avanzamento dei lavori, sarà dell'ordine di diverse decine di miliardi. La somma che al 30 giugno 1955 rimarrà ancora da erogare si aggiungerà, quindi, alle disponibilità iscritte e da iscrivere nel Bilancio dell'esercizio 1955-56.

PARTECIPAZIONI DELL'AZIENDA

L'Amministrazione, a parere mio, non ha sconfinato in tale attività. Essa partecipava anteguerra e partecipa tuttora al capitale delle tre note Società: Lardarello, C.I.T., (Compa-

gnia Italiana Turismo) ed I.N.T. (Istituto Nazionale Trasporti), la prima per assicurarsi una fonte di energia elettrica necessaria alla trazione dei treni, le altre due per farsi affiancare nella ricerca e nello stimolo dei traffici su rotaia.

Nel dopoguerra essa è intervenuta nella costituzione della Società S.T.E.S. (Società Termoelettrica Siciliana) e nella costituzione del Consorzio elettrico del Buthier, sempre al fine di provvedersi di nuove fonti di energia in Sicilia e nel nord Italia, per fronteggiare i maggiori consumi derivanti dalla intensificazione dei servizi sulle linee elettrificate e dalla maggiore estensione delle elettrificazioni medesime, conformemente proprio a quanto è nostro desiderio di sollecitare la soppressione della trazione a vapore.

Inoltre le Ferrovie dello Stato hanno aderito alla costituzione di una Società internazionale denominata « Interfrigo » con sede a Bruxelles.

Tale partecipazione trova la sua ragione nel fatto che questa Società si ripropone di stimolare e coordinare i traffici internazionali dei prodotti agricoli e derrate alimentari deperibili e di ottenere il più economico impiego dei veicoli isoterfici e refrigeranti necessari al loro trasporto.

Nei traffici che riguardano prodotti di tale natura, l'Italia è particolarmente interessata, data l'entità delle sue esportazioni e non poteva restare assente da organi ed iniziative del genere in sede internazionale.

La partecipazione a detta Società ha dato risultati favorevoli sia dal punto di vista commerciale e d'esercizio quanto dal punto di vista finanziario.

Nel prospetto che segue sono riportate le indicazioni relative al capitale sociale ed alle quote sottoscritte dalla Amministrazione per ciascuna Società a tutt'oggi.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ENTE	Capitale sociale	Quota di partecipazione delle Ferrovie dello Stato	
		Ammontare	Percentuale
<i>Anteguerra;</i>			
1° Soc. p. A. « LARDERELLO » (Società per lo sfruttamento delle forze endogene)	7.000.000.000	4.909.333.200	70,13 %
2° C.I.T. (Compagnia Italiana Turismo)	500.000.000	337.950.000	67,59 %
3° I.N.T. (Istituto Nazionale Trasporti)	990.000.000	990.000.000	100,00 %
<i>Dopoguerra;</i>			
1° S.T.E.S. (Società Termoelettrica Siciliana)	6.000.000.000	2.000.000.000	33,33 %
2° Soc. « Interfrigo » Bruxelles (Società per l'utilizzazione di carri frigoriferi in servizio internazionale)	5.950.000	900.000	13,44 %
3° Consorzio Elettrico del Buthier (a)	5.700.000.000	1.900.000.000	33,33 %

(a) Trattasi di un consorzio costituito tra le Ferrovie dello Stato la Società « Cogne » e l'Azienda elettrica municipalizzata di Torino con condominio diretto dei consorziati sui beni relativi. Pertanto nel conto generale del patrimonio della Amministrazione ferroviaria la quota di comproprietà delle Ferrovie dello Stato è compresa sotto la voce « attività » di natura industriale (linea, impianti e fabbricati) e non fra le compartecipazioni al capitale di enti e società.

ACQUISTI ALL' ESTERO

All'Estero l'Amministrazione delle ferrovie acquista soltanto materie di consumo non disponibili sul mercato italiano quali il carbone, alcuni vetri colorati per la segnalazione, lubrificanti di tipo speciale, ecc.

I pagamenti relativi sono tutti fatti a mezzo del Tesoro e dell'Ufficio italiano dei cambi.

Comunque, negli acquisti in conto patrimoniale, l'Amministrazione si attiene scrupolosamente alla norma di dare la preferenza ai prodotti nazionali, salvo i casi in cui l'industria nazionale non sia in grado di fornire i prodotti richiesti, oppure quando i prodotti esteri presentano nei confronti di quelli nazionali, vantaggi di prezzo, di modernità e di progresso tecnico tali, da doverli necessariamente preferire.

Per le notizie apparse su qualche giornale, circa l'acquisto da parte delle Ferrovie dello Stato del pacchetto azionario della miniera tedesca Constantin der Grosse, deve farsi pre-

sente che le trattative per l'acquisto stesso sono state definite negativamente.

L'offerta del pacco azionario della Società mineraria « Constantin der Grosse », sita a Bochum, nella Ruhr, ha avuto origine dalla decartellizzazione delle aziende Krupp.

Prima di prendere in considerazione l'offerta stessa, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato inviò sul posto una Commissione della quale facevano parte tecnici dell'Amministrazione stessa ed esperti ad essa estranei, particolarmente qualificati per accertare l'entità e le condizioni della miniera.

In seguito all'esito favorevole degli accertamenti, risultante da dettagliata e documentata relazione, la Commissione concluse trattarsi di miniera di largo giacimento, valutato a circa 118 milioni di tonnellate di carbone, con una produzione annua di circa 2.200.000 tonnellate di combustibile pienamente idoneo sia alla trazione ferroviaria, sia alla trasformazione in coke con una produzione media annua di circa 1 milione di tonnellate di coke

metallurgico delle qualità le più pregiate, oltre alla produzione di notevoli quantitativi di sottoprodotti della distillazione. L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, su conforme deliberazione unanime del Consiglio di amministrazione e con l'adesione di massima dei competenti Ministeri finanziari, fu autorizzata ad assumere l'impegno dell'acquisto entro i termini fissati per la opzione, subordinatamente però all'approvazione da parte del Parlamento di apposita legge di autorizzazione.

Non essendo stato possibile adempiere tempestivamente a tale formale e sostanziale condizione, l'impegno è decaduto.

AMMODERNAMENTO DELL'AZIENDA

I rinnovamenti, nel loro più esteso significato tecnico, consistono, nel mantenimento, nel tempo, della efficienza e funzionalità delle linee, degli impianti, dei rotabili e del materiale di esercizio, in modo che mediante la manutenzione, la riparazione e la sostituzione sia assicurata la regolarità, la sicurezza e la continuità dell'esercizio di tutta la Rete.

Le leggi dell'Amministrazione ferroviaria, 7 luglio 1907, n. 429 e 27 luglio 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 1955-56 è di milioni 21.500 (capitolo n. 16 della Spesa) cioè pari a 1.256 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 1909-1910, e circa milioni 600 sulla base dei prodotti dell'esercizio 1941-42.

In effetti lo stanziamento per l'esercizio 1955-56 è di milioni 34.000 (capitolo n. 15 della Spesa), cioè pari al 15 per cento circa dei prodotti, ed a 790 volte lo stanziamento minimo di legge per l'esercizio 1909-1910, ed a 57 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 chilometro di strada esercitata; cioè milioni 4,6.

In effetti lo stanziamento per l'esercizio 1955-56 è di milioni 4.000 (capitolo 56 della spesa) pari a 870 volte lo stanziamento minimo di legge.

d) Per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento: lire 240 per chilometro 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 1955-56 è di milioni 5.850 (capitolo n. 57 della Spesa) pari a 835 volte lo stanziamento minimo di legge per lo esercizio 1941-42. Lo stanziamento minimo di legge per l'esercizio 1955-56 sarebbe di circa milioni 1.805 cioè meno di 1/3 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 prodotti rotabili imposta dal traffico di guerra, ed è poi diminuita (in conseguenza dell'anticipazione dei rinnovamenti correlativa alla ricostruzione del parco dei rotabili). Attualmente, secondo l'articolo 4 del disegno di legge di approvazione del bilancio dell'esercizio 1955-56 l'aliquota è fissata nella misura dell'1,50 per cento dei prodotti. Tuttavia, lo stanziamento di milioni 3.850 (capitolo n. 58 della Spesa) è superiore a quello minimo di milioni 3.375.

Analoghi stanziamenti proporzionati all'entità degli impianti e del materiale sono iscritti in bilancio per le Ferrovie secondarie sicule 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

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 1955-56 è di milioni 2.000, 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 1955-56 a tale fine nei vari capitoli « forniture, spese ed acquisti » dei Servizi è di circa 2.000 milioni.

Nel complesso, le spese di maturazione e rinnovamento a carico della parte ordinaria dell'esercizio sono finanziate per l'esercizio 1955-1956 con i seguenti stanziamenti:

	Milioni
Manutenzione della linea (cap. n. 16 della spesa)	21.500
Manutenzione del materiale rotabile (cap. 15 della spesa)	34.000
Manutenzione straordinaria (cap. numero 56 della spesa) (per riparare e prevenire danni di forza maggiore)	4.000
Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. n. 57 della spesa)	5.850
Rinnovamento del materiale rotabile e delle navi traghetto (cap. n. 58 della spesa)	3.850
Manutenzioni e rinnovamenti delle Ferrovie secondarie sicule (capp. nn. 20, 21, 60 della spesa) . . .	840
Manutenzione delle navi traghetto (parte del cap. n. 23 della spesa) . .	120
Manutenzione dei fabbricati alloggi (escluse le case economiche che hanno una propria gestione autonoma	

	Milioni
(parte del cap. n. 23 della spesa)	400
Sostituzione del materiale d'esercizio (parte dei capitoli « forniture spese ed acquisti » dei servizi)	2.000
Spese per il personale dei Servizi lavori e costruzioni ed impianti elettrici, addetto alle manutezioni ed ai rinnovamenti delle linee e degli impianti (parte dei capitoli nn. 13 e 18 della spesa)	17.500
Totale.	90.060

Tali stanziamenti rappresentano il 32 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 delle guerre e quindi non imputabili all'esercizio.

In definitiva uno stanziamento complessivo che costituisce il 32 per cento delle spese di esercizio e che assorbe il 40 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.

TROPPO FAVORITA O POCO FAVORITA LA POLITICA DEI TRASPORTI?

Lo Stato interviene nella politica dei trasporti mirando a creare un sistema che sia in grado di corrispondere alle effettive necessità sociali ed economiche del Paese.

È noto come l'Azienda Statale delle Ferrovie sia chiamata ad assolvere numerosi ed onerosi compiti sociali: basta ricordare le speciali facilitazioni di viaggio concesse agli operai, agli impiegati ed ai studenti come pure le particolari tariffe per i trasporti di alcuni prodotti (es. agrumi) che non coprono neanche il costo.

Per quanto riguarda i servizi automobilistici, per il trasporto di persone l'Amministrazione

zione interviene con l'istituto della concessione ai privati: istituto che consente di creare condizioni vitali per i servizi relativi e agevolazioni tariffarie per le categorie anzidette.

Meno penetrante è l'azione statale per quanto riguarda i trasporti stradali di merci che, in base alla legge 30 giugno 1935, n. 1349, sono subordinati ad autorizzazione, se eseguiti per conto di terzi, ed a semplice licenza per quelli in conto proprio.

Al fine di evitare un'eccessiva espansione del parco camionistico nei confronti delle necessità locali e nazionali, le autorizzazioni per autocarri di portata superiore a 25 quintali sono state assoggettate a blocco secondo un contingente che viene adeguato, allorchè se ne manifesti la necessità, alle mutevoli esigenze di trasporto che si vadano manifestando.

Per i trasporti in conto proprio invece la licenza viene rilasciata in relazione alle esigenze commerciali, industriali, o agricole dell'azienda proprietaria dell'autoveicolo.

È opportuno infine far presente che, sono già state prese iniziative per creare la base di un coordinamento per quanto riguarda i trasporti viaggiatori con il noto accordo tra l'Amministrazione ferroviaria e le Associazioni di esercenti autolinee in concessione; accordo che già comincia a dare i suoi frutti.

Per quanto riguarda i trasporti di merci è stata istituita una Commissione, alla quale partecipano oltre a funzionari governativi i rappresentanti delle categorie e dei settori economici interessati al problema, per una riforma della legislazione vigente.

PROBLEMI SOCIALI

1. L'Azienda sviluppa una intensa attività per realizzare iniziative di carattere sanitario, quali l'istituzione di ambulatori e di posti di soccorso (nei casi in cui l'assistenza medico-chirurgica spetta alle F. S.); facilitazioni notevoli all'E.N.P.A.S. (nel caso gli ambulatori dell'Ente siano destinati ai soli ferrovieri); installazione di numerosi gabinetti radiologici, di fisioterapia e di psicotecnica. Recentemente è stato istituito un treno radiologico per la schermografia di massa. Inoltre si è adottato il sistema delle visite mediche preventive e pe-

riodiche, nonchè la somministrazione di preparati speciali agli operai delle Officine; si è sviluppata una lotta antimalarica e viene curata la vigilanza igienica sulle acque potabili, ecc.

2. Sotto il profilo assistenziale e sanitario, nell'ambito delle Ferrovie dello Stato agisce l'Opera di previdenza, Ente giuridico pubblico.

Con una gestione che è alimentata sia dai contributi del personale di ruolo (che viene iscritto d'ufficio all'Ente fin dalla sua nomina in prova), che da quelli dell'Amministrazione ferroviaria, l'Opera prevede:

a liquidare un'indennità di buonuscita agli agenti stabili all'atto dell'esonero, od alle famiglie nei casi di morte in servizio dell'agente;

a corrispondere ai congiunti bisognosi ed inabili al lavoro di agenti morti in servizio o in pensione assegni alimentari vitalizi o temporanei;

a concedere sussidi di vario genere « una tantum » agli ex agenti e congiunti di agenti defunti, versanti in stato di bisogno per circostanze eccezionali, o al verificarsi di determinati eventi stabiliti dalla legge;

a sussidiare fino al 18° anno di età gli orfani di agenti morti in attività di servizio o in pensione e corrispondere loro al termine del sussidiamento un congruo assegno finale;

a concedere borse di studio agli orfani e ai figli di agenti ed ex agenti che frequentano le scuole di ogni ordine e grado;

a ricoverare in Istituti di educazione e di istruzione un certo numero di orfani di ferrovieri;

a gestire colonie estive marine e montane per orfani e figli di agenti ed ex agenti.

L'attività sociale dell'opera è imponente: in media essa liquida annualmente oltre un miliardo e mezzo di lire per buonuscita ad agenti esonerati ed a famiglie di agenti deceduti in attività di servizio, circa 40 milioni di lire di assegni alimentari a congiunti di agenti defunti, circa 95 milioni di lire per sussidi ad orfani minori di 18 anni, circa 55 milioni di lire per altri sussidi e ha speso circa 220 milioni di lire per assegni giornalieri di malattia.

Inoltre ha provveduto e provvede ad assistere orfani e figli di agenti in vari modi;

assegnando cioè 950 borse di studio, con un onere di 12 milioni di lire; ospitando gratuitamente circa 1.000 orfani di ferrovieri nei 5 collegi dell'Opera, con un onere di oltre 220 milioni di lire ed assistendo oltre 14.000 figli ed orfani di ferrovieri in colonie marine e montane, spendendo oltre 150.000.000 di lire.

A tale scopo è destinato un imponente complesso di edifici e di attrezzature, in gran parte ricostituite dopo le distruzioni belliche ed il cui valore può calcolarsi intorno ai 3 miliardi di lire.

Le realizzazioni dell'ultimo quadriennio, comprese in un vasto programma di ripristini, di ampliamenti, di nuove costruzioni di colonie marine e montane e di ammodernamento e integrazione dei relativi impianti ed attrezzature, hanno comportato una spesa complessiva di oltre 600 milioni di lire.

Tra le realizzazioni più importanti sono da citare:

la nuova colonia montana di Ficuzza, nel compartimento di Palermo, capace di 220 posti letto e che è da annoverarsi fra i più razionali e moderni impianti del genere realizzati in questi ultimi anni;

la colonia di Ballabio nel Compartimento di Milano che, già completamente distrutta causa di offese belliche, è stata rinnovata nella struttura e nella funzionalità per una capacità ricettiva di 300 posti letto;

la colonia marina di Calambrone A ricostruita, a seguito degli eventi bellici, nel Compartimento di Firenze e capace di oltre 450 posti letto.

Sono da citare infine gli ampliamenti delle colonie montane di piano di Doccia e di Gamberie e della colonia marina di Calambrone B.

Nè il programma di potenziamento degli impianti si è arrestato, in quanto sono in progetto e di prossima realizzazione una colonia marina a S. Menaio presso Foggia ed una a Golfo Aranci in Sardegna.

L'onere che le Ferrovie dello Stato incontrano per sostenere la benefica attività della Opera di previdenza ammonta annualmente a circa 2 miliardi di lire.

3. Nel campo dell'assistenza sociale del personale, l'Azienda ha approntato, in prossimità dei posti di lavoro (depositi locomotive, officine, stazioni) un complesso di circa 200 mense, che distribuiscono al personale, ad un prezzo mo-

dico, complessivamente una media di 9 milioni di pasti all'anno.

Inoltre per il personale che presta servizio in località diversa dalla propria residenza è in funzione un complesso di dormitori che servono in particolar modo al personale addetto ai treni. Per tali dormitori è in atto un ammodernamento che, nell'ultimo biennio, è stato già attuato per un importo di lire 300 milioni circa.

4. Viene altresì intensamente curata una molteplice attività dopolavoristica, che è coordinata da un Ufficio centrale posto alle dirette dipendenze del Direttore generale delle Ferrovie dello Stato.

La maggior parte delle 273 sedi dopolavoristiche esistenti (tutte di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria) uscirono dalla guerra quasi completamente distrutte. Oggi sono state rimesse in efficienza 225 sedi e la famiglia dopolavoristica ha ormai raggiunto le 150 mila unità.

Con le scuole professionali, le biblioteche sociali e circolanti, coi suoi 50 cinematografi, con le sue filodrammatiche e teatri dei piccoli, teatri dei burattini, complessi bandistici, orchestrali e fisarmonici; con le mostre d'artigianato, d'arte applicata, di disegno e fotografia; coi suoi 230 apparecchi radio, coi suoi numerosi apparecchi televisivi, il Dopolavoro ferroviario coltiva e diffonde l'assistenza educativa, culturale e ricreativa.

Inoltre il Dopolavoro coi suoi nidi d'infanzia, con la tradizionale annuale festa della Befana, e coi suoi alberghi diurni, laboratori di sartoria e calzoleria, scuole di taglio cucito e ricamo, provvede ad una intensa attività domestica, igienica e assistenziale.

Coi suoi quattro rifugi alpini, coi suoi numerosi stabilimenti balneari, coi campeggi montani, soddisfa le esigenze delle famiglie durante le vacanze estive e degli sportivi per gli sports invernali.

Per la parte agraria si assegnano appezzamenti di terra ai sodalizi per i bisogni delle mense. Questa attività, che lega all'istituzione i soci sparsi lungo le linee ferroviarie, comprende pure l'allevamento razionale di conigli e polli.

L'attività sportiva si esplica in 463 campi di bocce, in 20 campi di calcio, 19 di pallacanestro, 22 di tennis, 10 di pallavolo, 16 di

pattinaggio a rotelle, nelle numerose palestre, nelle piscine, negli *stands* di tiro a volo e in altri impianti creati per l'atletica leggera. Lo sport è limitato al puro dilettantismo ed è seguito anche dal lato medico negli appositi ambulatori medico-sportivi.

La attività turistica, assai gradita ai soci, va sempre più intensificandosi e si svolge all'interno e all'estero, con scambi di ferrovieri di quasi tutte le Nazioni europee.

Per tutta questa attività, di grande importanza sociale, il Dopolavoro ferroviario è aderente all'*Union Sportive International des Cheminots* (U.S.I.C.) alla *Fédération International des Associations Touristiques des Cheminots* (F.I.A.T.C.) ed alla *Fédération International des Sociétés Artistiquee et Intellectuelles des Cheminots* (F.I.S.A.I.C.).

5. Infine l'Azienda, rispetto all'ambiente esterno, provvede, a divulgare la propria attività, le proprie iniziative, le proprie benemerienze come fornitrice di servizi, che stanno assumendo sempre più le caratteristiche di servizi sociali, nonchè la propria cura nel trattamento sociale dei dipendenti.

Inoltre, rispetto all'ambiente interno, la Azienda compie verso il personale un'opera di informazione su tutte le attività e, in particolare, sulle iniziative a favore del personale stesso.

Per raggiungere i suddetti scopi, vengono impiegati vari mezzi, fra i quali la stampa, le pubblicazioni, le mostre e *films* documentari informativi e didattici, le trasmissioni radio e TV., le riunioni, le conferenze, i concorsi a premio, ecc.

In particolare è da segnalare la diffusione de « La Tecnica Professionale », del giornale « Noi della Rotaia », del « Bollettino di informazioni », che sono pubblicazioni curate dall'Amministrazione per varie specialità e di-

verso livello culturale, che raggiungono lo scopo di ragguagliare il personale tutto di quanto si svolge nell'ambito ferroviario, di migliorare la cultura professionale e di creare quindi quello « spirito di corpo » di cui le Ferrovie dello Stato vanno fiere e che permette di assicurare in qualunque momento ed in condizioni difficili, la continuità e regolarità dell'esercizio.

Può quindi affermarsi che l'Azienda si adopera per la formazione di un clima sociale nel suo interno, fondato sulla mutua comprensione delle esigenze della Dirigenza e del Personale.

CASE PER I FERROVIERI A RISCATTO

L'Amministrazione per le esigenze dei propri agenti in fatto di case provvede in quattro distinti modi:

a) con la costruzione di case in aumento del proprio patrimonio, mediante l'impiego di fondi forniti dal Tesoro a titolo oneroso o mediante fondi provenienti da prestiti contratti sul pubblico mercato;

b) con la disponibilità di case così dette economiche a suo tempo costruite con fondi dell'Opera di previdenza (12 milioni), del Fondo pensioni e sussidi (390 milioni) e della Casa depositi e prestiti (70 milioni);

c) con la costruzione di alloggi con fondi provenienti dalla Gestione I.N.A.-Casa, nei confronti della quale essa funziona come stazione appaltante, facilitando la ricerca dei terreni e provvedendo a tutta l'assistenza tecnica necessaria;

d) con la costruzione di alloggi per conto di Cooperative fra ferrovieri, una volta assegnati i contributi da parte del Ministero dei lavori pubblici.

La situazione degli alloggi risulta dal seguente prospetto:

Alloggi patrimoniali	5.600	di cui	1.700	circa	occupati	da	pensionati
Alloggi di servizio che rientrano pure fra quelli patrimoniali .	37.400	»	»	1.800	»	»	»
Case economiche ferrovieri . .	14.000	»	»	5.500	»	»	»
Alloggi I.N.A.-Casa	3.860	»	»	25	»	»	»
Alloggi Cooperativi	6.640	»	»	3.900	»	»	»
	<u>67.500</u>	»	»	<u>12.925</u>	»	»	»

L'Amministrazione non si è posta il problema di offrire, sia pure limitatamente ai propri agenti, case a riscatto ad eccezione di quelle realizzate con i fondi concessi per le cooperative dalla Cassa depositi e prestiti e, per i ferrovieri, dalla Gestione I.N.A.-Casa, con le limitazioni che scaturiscono dalle leggi istitutive della Gestione medesima, perchè non avrebbe alcuna possibilità di finanziare in proprio le costruzioni relative o di far gravare sul proprio bilancio oneri finanziari di tale natura.

Esiste in materia la recente proposta di legge dei deputati onorevoli Caiati, Castelli Avolio e Cervone.

L'alienazione a favore di agenti, pensionati e congiunti di ex agenti (impropriamente « riscatto ») degli alloggi nelle case economiche e in quelle costruite dopo la guerra con fondi amministrati dal Tesoro è attualmente oggetto di attento e ponderato esame.

Al riguardo è da notare che dal principio che informa la predetta proposta di legge sorgono per l'Amministrazione ferroviaria problemi da non sottovalutare, specialmente in rapporto alla necessità di effettuare trasferimenti per esigenze di servizio, che impone all'Amministrazione di poter disporre, a tal fine, di un certo numero di alloggi.

È da auspicare, comunque, che la formulazione della legge sia tale da poter ovviare ad eventuali inconvenienti relativi alle suindicate esigenze.

D'altra parte non possono disconoscersi le finalità altamente sociali del progetto suaccennato specialmente se esso non si consideri fine a se stesso ma se ne riguardi l'aspetto di incentivo a promuovere e favorire ulteriori costruzioni di nuovi alloggi. Da parte nostra si insiste che questo grave problema venga risolto a favore della categoria che lo attende con ansia.

CONDIZIONI DEL PERSONALE DI MACCHINA E DELLE STAZIONI

Le prestazioni e le condizioni lavorative del personale di macchina e di stazione, sono disciplinate dal regio decreto-legge n. 1631 del 1923, che prevede l'effettiva durata del lavoro

di 48 ore settimanali, incluso l'accessorio per viaggi in vettura e, per il personale di macchina, il tempo necessario per l'uscita e il rientro nei depositi locomotive.

Inoltre è previsto il godimento dei riposi settimanali, delle festività infrasettimanali e di un congruo periodo di congedo annuo, con corresponsione dello stipendio. Le condizioni di lavoro del nostro personale — pertanto — sono pari o migliori di quelle di cui godono i ferrovieri sulle altre reti europee.

Al personale che deve necessariamente dimorare nei pressi dell'impianto ove presta servizio, l'Amministrazione concede alloggi, opportunamente ubicati, dietro corresponsione di un tenue canone di affitto, e il rimanente personale può concorrere all'assegnazione di alloggi con trattamento di favore nelle Case economiche dei ferrovieri.

A determinate categorie di personale viene anche fornito, a particolari condizioni di vantaggio, il vestiario uniforme necessario per lo svolgimento di alcune particolari mansioni, fra cui quelle che implicano diretti contatti col pubblico o particolare logorio, come il personale di macchina.

Dovunque il personale viaggiante e di macchina debba pernottare, ha a sua disposizione dormitori gratuiti dell'Amministrazione, oltre a spogliatoi per la pulizia personale e, nei centri notevoli, anche il refettorio.

Le insufficienze numeriche che in certi periodi dell'anno si verificano sul personale di condotta e di scorta treni sono dovute in parte alle normali perdite per collocamento in quiescenza per raggiunti limiti di età, in parte allo sfasamento fra vacanze e nuove assunzioni mediante espletamento di pubblici concorsi la cui durata supera il più delle volte, a causa del notevole numero di concorrenti, le previsioni, ed infine per soddisfare più intense prestazioni dovute a nuovi trasporti, aventi carattere di temporaneità.

Non è pensabile che gli organici siano fissati in modo da far fronte alle punte del traffico, per cui, quando le esigenze dei trasporti lo impongono, gli agenti sono chiamati a dare le maggiori prestazioni richieste con la corresponsione degli emolumenti previsti dalle vigenti norme amministrative.

SOLLECITARE LA SOPPRESSIONE DI TUTTA LA TRAZIONE A VAPORE

1. La soppressione della trazione a vapore può farsi sia con la elettrificazione, sia con la immissione in esercizio di locomotive *Diesel* (o automotrici *Diesel* per il servizio viaggiatori). Per quanto riguarda l'elettrificazione, essa è adottabile soltanto quando siano in atto alcune premesse di natura economica che di solito si verificano solo per le linee aventi una certa consistenza di traffico. Tenuto conto dell'ingente impiego di capitali che essa richiede, con conseguenti oneri di interessi ed ammortamenti, la trazione elettrica non è conveniente se non per linee che superino annualmente il consumo, per Km., di 200 — 250 tonnellate di carbone, se a semplice binario, e di tonnellate c. s. di 250 — 300 se a doppio binario; beninteso ai prezzi attuali del combustibile, dell'energia elettrica e delle macchine.

2. Una nozione immediata dello sforzo effettuato nel dopoguerra e del ritmo impresso ai lavori si ha, considerando che l'esecuzione di tali lavori è subordinata alla disponibilità di somme rilevanti e quindi alla possibilità che, essendo inadeguati i fondi stanziati in bilancio, si ricorra ad altre fonti di finanziamento, come è avvenuto per i lavori di elettrificazione le cui spese fanno carico alla Cassa del Mezzogiorno, oppure alle somme ricavate dai prestiti obbligatori contratti dall'Amministrazione in base ad apposite leggi di autorizzazione.

In dettaglio:

Linee già elettrificate:

Milano-Domodossola;
Pisa-Firenze;
Roma-Albano;
Roma-Velletri;
Messina-Sant'Agata di Militello;
Milano-Treviglio Ovest-Bergamo;
Bologna-Ferrara.

Linee la cui elettrificazione è in corso di completamento:

Sant'Agata di Militello-Palermo;
Ferrara-Padova.

Linee la cui elettrificazione è in corso di esecuzione:

Padova-Venezia;
Treviglio-Padova;
Bari-Foggia;
Foggia-Pescara;
Messina-Catania.

Linee la cui elettrificazione è di imminente inizio:

Mestre-Cervignano.

Nel 1957 si avranno 6.750 chilometri di linee elettrificate, mentre è allo studio l'elettrificazione di altre importanti linee con le quali si raggiungeranno 7.520 chilometri.

3. La elettrificazione della rimanente parte della rete non appare economicamente conveniente. Per una aliquota di essa si potrà pensare alla trasformazione della trazione da vapore a *Diesel*.

Per quest'ultimo tipo di trazione, la cui adozione non è limitata altro che dalla possibilità di finanziamento, non si possiedono però ancora dati esatti sui costi di esercizio. Un esperimento di notevoli proporzioni sta per essere varato sulla linea jonica, appunto per ricavarne i dati occorrenti onde decidere in seguito sull'estensione da dare all'impiego delle locomotive *Diesel*. Le prospettive sono buone, stando a quel che si sa da ferrovie estere che vanno adottando tale sistema di trazione.

Comunque detta estensione non potrà che essere lenta e ragionevolmente graduata. Devesi tener presente che le Ferrovie dello Stato hanno attualmente un abbondante parco di locomotive a vapore che, sebbene vecchio di età, è ancora efficiente ed ulteriormente sfruttabile per molti anni, a meno che non si voglia eliminarlo sollecitamente adattandosi ad uno spreco di capitale.

Gradualmente, e sempre in dipendenza delle disponibilità finanziarie, si proseguirà nella sostituzione già iniziata di locomotive a vapore per manovre con locomotive e carrelli *Diesel*. In questo impiego i suddetti mezzi hanno dimostrato decisamente la loro convenienza.

Un particolare cenno va fatto per le automotrici *Diesel* destinate ai servizi viaggiatori. Esse sono assai gradite al pubblico a causa

degli innegabili vantaggi che presentano rispetto ai treni normali trainati a vapore.

La loro adozione presenta ancora vaste possibilità e ad essa si farà luogo compatibilmente con la disponibilità dei mezzi finanziari.

AMMODERNAMENTO DELLA CONTABILITÀ

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha adottato, da anni, vari provvedimenti in materia di semplificazioni e razionalizzazione dei provvedimenti contabili in ordine ai più moderni criteri organizzativi ed ai fini di una sempre migliore utilizzazione del personale e della riduzione dei costi dei relativi servizi.

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 nella quasi totalità macchine I.B.M. di costruzione italiana e americana con schede pure I.B.M.

Queste macchine che, nella contabilità, hanno sottolineato 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;

e nella liquidazione dei premi e compensi al personale di macchina.

Inoltre sono in atto alcune applicazioni sperimentali per la meccanizzazione della liquidazione delle paghe al personale e delle connesse rilevazioni contabili e statistiche.

Con l'introduzione 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.

Infatti tale sistema è già in atto:

nella gestione dei conti di personale ove, una nuova scheda di conto corrente individuale, ha sostenuto ed unificato tutte le vecchie scritture dei conti di personale relative alle numerose ritenute individuali che per vincoli volontari o coattivi gravano sulle competenze;

nella gestione delle « autorizzazioni di spesa » a carico dei capitoli di parte straordinaria di bilancio e delle spese complementari;

nella gestione del conto « Debitori e creditori diversi » e dei conti speciali dei Ministeri;

nella gestione dei canoni attivi, dove l'introduzione del decalco ha semplificato e ridotto notevolmente le operazioni che venivano eseguite con le precedenti scritture.

L'Amministrazione ferroviaria ha in programma di estendere l'uso delle scritture a sistema schedografico anche a quelle altre gestioni in cui tale sistema può dare ottimi risultati.

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 delle 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.

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

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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, in via sperimentale, 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.

GESTIONE DELL' ENERGIA ELETTRICA

Per l'esercizio 1955-56 si prevede un fabbisogno di energia elettrica di circa kwh. 2 miliardi e 570 milioni dei quali per la trazione dei treni kwh. 1 miliardo e 790 milioni e kwh. 780 milioni per le forniture a terzi, cui l'Amministrazione è obbligata.

Ciò premesso, per approvvigionare i kwh. 2 miliardi e 570 milioni occorrenti l'Amministrazione provvede:

- | | | |
|--|------|---------------|
| a) dalla produzione delle centrali F. S. . . . | kwh. | 920.000.000 |
| b) dalla Società Lardello | » | 1.200.000.000 |

- | | | |
|--|---|---------------------------|
| c) da acquisti presso aziende elettrocommerciali | » | 450.000.000 |
| | | Totale kwh. 2.570.000.000 |

Le forniture sono le seguenti:

- | | | |
|---|------|-------------------------|
| a) alla società Montecatini parte dell'energia prodotta dalla centrale di Bressanone delle F. S. (Contratto n. 8/1938 - Decreto n. 2082 del 1° febbraio 1938) circa | kwh. | 400.000.000 |
| b) ad utenti della zona industriale di Apuania in base alla legge n. 1266 di luglio 1938 circa | » | 280.000.000 |
| c) alla società Terni la energia di supero in conto del servizio di potenza in base al Contratto n. 1569/1953 - Decreto n. 4571 dell'8. maggio 1953 circa | » | 100.000.000 |
| | | Totale kwh. 780.000.000 |

Sull'energia acquistata dalla società Lardello e dalle aziende elettrocommerciali a norma del provvedimento C.I.P. n. 348 del 20 gennaio 1953 l'Amministrazione paga un sovrapprezzo per lire 920.000.000.

Pertanto la spesa complessiva ammonta a lire 9.670.000.000.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PREVISIONI BILANCIO 1955-1956

<i>ENTRATE</i>	<i>USCITE</i>
Energia consumata per tariffe elettriche kWh. 1.790.000.000 L. 8.486.000.000	Energia prodotta da centrali Ferrovia dello Stato (compreso Buthier) kWh. 920.000.000 L. 3.740.000.000
Energia ceduta a terzi:	Acquistata:
Partitario 493 » 380.000.000 » 684.000.000	da Larderello » 1.200.000.000 » 2.760.000.000
da centrali dello Ferrovie Stato » 400.000.000 » 480.000.000	da Aziende Elettriche » 450.000.000 » 2.250.000.000
kWh. 2.570.000.000 L. 9.650.000.000	kWh. 2.570.000.000 L. 8.750.000.000
Contributo Cassa conguaglio per tariffe elettriche	Sovraprezzo C.I.P. n. 348 L. 920.000.000
20.000.000	L. 9.670.000.000
L. 9.670.000.000	

CHIARIMENTI SULLA POSIZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO CON ALTRI ENTI

FONDO PENSIONI E SUSSIDI.

Il servizio delle pensioni relativo ai propri agenti, fu affidato alle F. S. fin dal 1908 (legge 9 luglio 1908, n. 418) e formò da allora oggetto della gestione autonoma del « Fondo pensioni e sussidi » che, in quanto tale, è posta in separata evidenza in un titolo apposito del bilancio ferroviario.

I. — SPESE.

Le spese di tale gestione, secondo il bilancio 1955-56 sono le seguenti:

A) PARAGRAFO 1 - FONDO ORDINARIO.

1) Capitolo 103 - *Pensioni*. — Trattasi delle spese per l'erogazione mensile degli assegni spettanti agli ex ferrovieri o ai loro aventi causa.

2) Capitolo 104 - *Sussidi*. — Trattasi dell'assegno *una tantum* corrisposto agli agenti esonerati senza diritto a pensione o loro aventi causa.

3) Capitolo 105 - *Pensioni ad agenti ex gestioni austriache ed a quelli passati nei ruoli di altre Amministrazioni*. — Sono le stesse spese erogate a favore di agenti provenienti dalle Ferrovie austro-ungariche (al cui onere contribuisce in parte il Ministero del tesoro) ovvero gli agenti che, all'epoca dell'esonero, erano in servizio presso altre Amministrazioni statali le quali sono pertanto chiamate a contribuire nell'onere relativo.

4) Capitolo 106 - *Erogazione dei proventi del Fondo donazioni ed oblazioni*. — Rappresentano la contropartita del capitolo 60 di entrata, riflettenti donazioni e lasciti con destinazione particolare.

B) PARAGRAFO 2 - FONDO SPECIALE.

Trovano qui la loro sede le spese per l'erogazione di pensioni agli ex agenti provenienti

dalle ferrovie secondarie i quali, non avendo optato all'atto del passaggio allo Stato per il trattamento di quiescenza assicurato dal Fondo pensioni e sussidi, ricadono sotto la normativa generale disciplinante le pensioni di tutti i dipendenti dei pubblici servizi di trasporto.

II. — ENTRATE.

A fronte delle spese sopraelencate, stanno le corrispondenti fonti di entrata così distinte:

1) Capitolo 57 - *Ritenute al personale*. — Sono commisurate ad una aliquota fissa dello stipendio base e degli altri emolumenti dichiarati pensionabili.

2) Capitolo 58 - *Ricupero della parte a carico del Tesoro delle pensioni pagate agli agenti provenienti dalle ex gestioni austriache e di quelli passati nei ruoli di altre Amministrazioni dello Stato*. — Queste entrate costituiscono l'aliquota a carico del Tesoro delle spese di cui al precedente punto 3), il cui ammontare, annualmente determinato sulla base delle pensioni pagate dalle Ferrovie dello Stato agli aventi diritto durante l'intero esercizio, viene richiesto in pagamento al Ministero del tesoro.

3) Capitolo 59 - *Interessi sul patrimonio del Fondo pensioni e sussidi*. — Inizialmente, con la legge istitutiva summenzionata, fu assegnato alla gestione di cui trattasi un Fondo di dotazione costituito dalle somme accantonate dalle Società concessionarie delle reti ferroviarie — poi passate allo Stato con il personale al completo — al fine di assicurare ai propri dipendenti il trattamento di quiescenza previsto dai rispettivi statuti. *Il Fondo di dotazione, nelle intenzioni del legislatore di allora, avrebbe dovuto assolvere la funzione di riserva matematica, senonchè il rilevante aumento dei pensionati, conseguente alle due ultime guerre, ed ancor più la polverizzazione di detto patrimonio conseguente alla svalutazione monetaria, ha costretto ad abbandonare tale intento. Il patrimonio stesso, ammontante attualmente alla cifra di lire 1.202.476.662 (vedi conto generale del patrimonio allegato al consuntivo), i cui valori sono depositati ed*

amministrati dalla Cassa depositi e prestiti, contribuisce oggi all'onere delle pensioni con la insignificante cifra di 54 milioni annui circa di interessi, corrispondente allo 0,12 per cento dell'onere totale.

4) **Capitolo 60 - Interessi di lasciti e donazioni con destinazione particolare.** — Sono quelli erogati secondo le intenzioni del donante di cui si è detto al punto 4) della spesa.

5) **Capitolo 61 - Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nell'amministrazione dei valori in sua consegna, costituenti i patrimoni del Fondo.** — Trattasi di utili sui titoli realizzati in sede di rimborso dei titoli stessi, ammontanti a poche migliaia di lire annuali, e che vengono utilizzati alla stessa stregua degli interessi di cui sopra.

6) **Capitolo 62 - Entrate diverse.** — Trattasi di un capitolo destinato a raccogliere, allorchè si manifestino, i proventi di pertinenza del Fondo non classificabili negli altri capitoli.

7) **Capitolo 63 - Contributo dell'Amministrazione ferroviaria.** — Trattasi del saldo fra entrate e spese che per legge è a carico delle Ferrovie dello Stato e che trova pertanto la sua contropartita fra le spese di parte ordinaria al capitolo 26 relativo alle « spese generali di amministrazione ». (Non si badi alla lieve differenza di cifre in quanto quella esposta al capitolo 63 deve subire l'aumento relativo ad una nota di variazione già approvata in corso di esercizio per la sola parte ordinaria).

La cifra a carico delle Ferrovie dello Stato non è in effetti quella di cui si è testè detto, in quanto il Tesoro contribuisce a coprire il disavanzo del Fondo pensioni con 10 miliardi annui di cui al capitolo 26 di entrata.

Tale contributo, destinato a coprire l'onere pensionistico afferente all'eccesso di pensionati determinato da eventi e cause di natura extra-aziendale (guerre, sovraffollamento ed esoneri di indole politica) fu in un primo tempo (legge 4 maggio 1936, n. 844) fissato in 250 milioni annui e poi parzialmente rivalutata in 10 miliardi (legge 10 ottobre 1950, n. 907), correlativamente alla svalutazione monetaria postbellica.

RIDURRE LE SOVVENZIONI ALLE LINEE PRIVATE.

Le concessioni di servizi pubblici di trasporto a impianti fissi venivano assentite su piani finanziari basati sui costi di costruzione e di impianto, elementi questi sufficientemente certi e comunque abbastanza approssimati al momento della istituzione dei piani finanziari medesimi, e sulle previsioni dell'esercizio per la durata della concessione, che per ferrovia arriva fino a 70 anni, elementi questi altri, quanto mai incerti e suscettivi di variazioni per un complesso di cause imprevedibili di ordine generale e locale, che determinano mutamenti nella direzione e nella intensità delle correnti di traffico.

Le sovvenzioni ordinarie sono stabilite dai singoli atti di concessione la cui stipulazione risale, per gran parte delle aziende concessionarie, ad epoca anteriore alla prima guerra mondiale e per la restante parte, salvo alcuni casi di più recente stipulazione, a data precedente al secondo conflitto mondiale. Ora, lo svilimento della moneta causato dai detti due avvenimenti bellici ha reso la originaria misura delle sovvenzioni ordinarie assolutamente insufficiente a porre le concessionarie in condizioni di equilibrio economico. E pertanto le dette sovvenzioni, lungi dall'essere state ridotte, sono state integrate, mediante intervento finanziario dello Stato attraverso la concessione di sussidi detti appunto « integrativi di esercizio », diretti ad assicurare, con la copertura dei *deficit* annuali incontrati dalle singole aziende esercenti, la prosecuzione dei servizi di trasporto ad esse concessi.

Infatti la crisi economica di tali aziende, da lungo tempo in atto, è venuta notevolmente ad acuirsi in seguito al progressivo rilevantissimo aumento post bellico degli oneri di personale e di materiale.

La possibilità di alleggerire gli oneri dello Stato per tali sussidi potrebbe derivare da aumenti delle tariffe, in attuazione del principio economico che il costo del servizio debba andare per intero a carico dell'utente e non del contribuente, ma l'attuazione di una tale politica, a prescindere dalle conseguenze di carattere sociale, determinerebbe ulteriori contrazioni di traffico ed ulteriore perdita di

utenti da parte delle ferrovie in favore dei trasporti su strada.

Per l'adeguamento delle sovvenzioni ordinarie di esercizio alle mutate condizioni economiche, la legge 2 agosto 1952, n. 1221, ha previsto la possibilità di rivalutazione delle sovvenzioni nel limite di lire 600.000 a chilometro, elevabile a lire 1.400.000 a chilometro per le linee dell'Italia meridionale ed insulare.

Tale adeguamento va attuato sulla base di un piano finanziario che comprende, oltretutto le prevedibili risultanze dell'esercizio, anche l'ammortamento delle spese di ammodernamento delle ferrovie, per la quota che in base alla legge medesima resta a carico del concessionario, nonchè l'importo delle quote annue da accantonare per il rinnovo degli impianti e dei materiali e la quota di ammortamento del disavanzo di puro esercizio del periodo 1° gennaio 1948-30 giugno 1952, per la parte non coperta da sussidi integrativi.

Con la determinazione della nuova sovvenzione, che va per legge sottoposta a revisione dopo tre anni dalla decorrenza del relativo provvedimento, ed eventualmente ad altra revisione triennale, il concessionario non ha più titolo ad ottenere sussidi integrativi di esercizio.

I provvedimenti di cui sopra non hanno potuto avere ancora completa applicazione; è peraltro da osservare che da ciò non possono derivare allo Stato maggiori oneri in quanto i sussidi integrativi di esercizio che continuano ad essere erogati vengono determinati solo in relazione ad un accertato disavanzo tra gli introiti e le spese di puro esercizio, il che esclude che vengano considerate spese che non abbiano carattere di semplice necessità contingente, mentre, come si è detto, la sovvenzione rivalutata comprende anche altre partite.

Per quanto concerne le linee automobilistiche è da far presente che esse sono attualmente gestite tutte in concessione provvisoria senza sovvenzione statale. E ciò in quanto i limiti massimi di sovvenzione annua (lire 600 e lire 800 per chilometro di lunghezza delle linee) previsti dalla legge del 1939 sono assolutamente inadeguati a colmare gli sbilanci di esercizi passivi. È da rilevare però che; per promuovere lo sviluppo delle autolinee nelle zone economicamente disagiate e per far ser-

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

AMMODERNAMENTO DELLE LINEE IN CONCESSIONE.

In applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221 in base al parere della competente Commissione interministeriale è stato disposto l'ammodernamento delle seguenti linee:

Rete delle Ferrovie complementari sarde e delle strade ferrate sarde;
 Ferrovia Calalzo-Dobbiaco;
 Ferrovia Civitanova-Porto;
 Ferrovia Roma-Lido;
 Tramvie extra urbane della Sardegna;
 Ferrovie Reggiane;
 Ferrovie di Val Camonica e Cremonesi (Soc. Naz. Ferrovie e Tramvie);
 Ferrovie Spoleto-Norcia;
 Rete della ferrovia della Penisola Salentina (Soc. Ferrovie Sud-Est);
 Ferrovie Udinesi (Soc. Veneta);
 Ferrovie Scledensi (Soc. Veneta).

Il complessivo concorso dello Stato accordato è asceso a lire 12.546.113.145, talchè sul fondo di 18 miliardi stanziati con la legge 1221 resta una ulteriore disponibilità di lire 5.453.886.855.

È in corso avanzato lo studio per l'ammodernamento tra l'altro della ferrovia Cumana e della rete della Società Veneta, talchè può ritenersi che, entro il corrente esercizio, il programma di ammodernamento in relazione ai fondi stanziati possa ritenersi integralmente esaurito.

Per quanto concerne lo snellimento delle varie procedure si sta provvedendo con il disegno

di legge in corso di emanazione in applicazione della legge delega 11 marzo 1953, n. 150 e con la quale si devolvono agli Ispettorati compartimentali attribuzioni ora spettanti, per legge, agli organi centrali della Amministrazione in materia di servizi pubblici di trasporto di qualsiasi genere, comprese le ferrovie, il rilascio delle autorizzazioni per trasporto di cose in conto di terzi e di circolazione stradale.

In particolare si ritiene di far presente che la procedura per il rilascio di concessioni di autolinee può ritenersi già abbastanza spedita per quanto consentito dalle necessità di assicurare comunque una esauriente istruttoria e di risolvere spesso complessi problemi di traffico e di coordinamento tra esercizi svolti da soggetti diversi.

Comunque è da chiedere alla Amministrazione di giungere per quanto possibile ad un ulteriore snellimento di tale procedura.

Per quanto concerne le pratiche interessanti la navigazione interna, tali pratiche nella quasi totalità intercorrono fra il pubblico e gli uffici periferici dell'Ispettorato generale.

A questo proposito giova rilevare che fin dalla costituzione furono impartite agli Ispettorati di porto precise disposizioni con la circolare 1° ottobre 1949 per la riduzione al minimo delle formalità burocratiche.

In particolare per quanto concerne le pratiche riguardanti gli accertamenti tecnici è prevista una procedura semplificata con l'uso di appositi modulari in analogia alle operazioni automobilistiche. Lo stesso dicasi per gli esami da sostenersi per conduttore di motoscafi sia in servizio privato che pubblico, sia per gli altri titoli professionali.

Le pratiche aventi carattere puramente amministrativo sono svolte generalmente *in loco* direttamente agli Ispettorati di porto che per la particolare semplicità della loro organizzazione rispondono subito alle richieste del pubblico, e solo in misura limitata richiedono l'intervento della Sezione di navigazione interna della Sede centrale del Ministero.

Circa il rilascio o il rinnovo delle autorizzazioni amministrative relative ai servizi della navigazione interna — oltre alla menzionata circolare 1° ottobre che fissa i ricordati criteri di massima per l'applicazione del codice della navigazione e del regolamento per la naviga-

zione interna — si ritiene ricordare la circolare 6 novembre 1952, n. 1421 con la quale è stata stabilita una procedura più semplificata e meno costosa per il rilascio dei certificati di abilitazione alla navigazione del naviglio di minor tonnellaggio, e la circolare 3 maggio 1954, n. 607 con la quale sono state estese ai servizi di traghetto aventi caratteristiche di servizi per conto terzi le anzidette facilitazioni tecniche, e nel contempo è stata notevolmente ridotta la documentazione da prodursi per ottenere la relativa autorizzazione.

Per quanto attiene infine alla motorizzazione, in conformità alle prescrizioni della Presidenza del Consiglio concernente la nuova disciplina giuridica da adottare in materia di autorizzazioni amministrative, è stata fatta già presente, in sede competente, la opportunità di abolire le autorizzazioni ministeriali previste dall'articolo 111, seconda parte del Codice della strada, e cioè:

a) al rilascio della patente di abilitazione di primo grado ai mutilati o invalidi;

b) all'ammissione agli esami di idoneità, per il conseguimento della patente di primo grado dei monocoli che possiedono il *visus* dell'occhio non inferiore ad 8/10 senza correzione di lenti;

c) all'ammissione agli esami per il conseguimento della patente di abilitazione di terzo grado dei conducenti muniti di patenti di secondo grado da meno di sei mesi.

E, in particolare, si è suggerito di eliminare l'intervento della Amministrazione centrale nel rilascio delle patenti di cui al punto a) mediante decreto che dettasse i necessari criteri di massima; di sopprimere, in base alle facoltà della legge-delega, la norma che prevede l'autorizzazione di cui al punto b) inserendo un nuovo comma all'articolo 83 del Codice, diretto a stabilire che i monocoli aventi, oltre gli altri requisiti prescritti nell'articolo stesso, il *visus* di 8/10 ad occhio nudo possono essere ammessi all'esame di idoneità per conseguire la patente di primo grado; di adottare due diverse soluzioni per l'abolizione della autorizzazione di cui al punto c), a seconda che si intenda o no tenere ferma la disposizione di cui all'articolo 85, n. 1 relativa al periodo di sei mesi.

Esistono inoltre autorizzazioni amministrative, nulla osta, certificazioni, ecc. la cui competenza è già decentrata presso gli uffici periferici ma che non si ritiene possano abolirsi: tra esse vanno ricordati i permessi per corse fuori linea con *autobus* di linea e i nulla osta per passaggio di proprietà di autoveicoli adibiti a servizio pubblico di linea o di noleggio da rimessa.

NOTIZIE SULLA ATTIVITÀ DELL'ISPETTORATO PER LA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE.

L'attività svolta dall'Ispettorato generale nel decorso esercizio si è concretata:

Per quanto concerne i servizi di trasporto ad impianti fissi nello sviluppo e completamento dei lavori di costruzione delle seguenti linee ferroviarie:

Ferrovia metropolitana di Roma è stata aperta all'esercizio il 10 febbraio 1955, in esecuzione della legge 15 maggio 1954, n. 272. Sono tuttora in corso taluni lavori di completamento di non rilevante entità.

Ferrovia Bari-Barletta: sono in corso di esecuzione i lavori di completamento dell'ultimo tronco Bari-Bitonto, della ferrovia Bari-Barletta, già costruita per gli altri tronchi; resta ancora da provvedere alla elettrificazione.

Ferrovia Umbertide-San Sepolcro: sono pressochè ultimati i lavori della sede stradale e fabbricati, ed è in corso di esame il presentato progetto di completamento e di elettrificazione.

Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife: la concessionaria « Compagnie des Chemins de fer du Midi de l'Italie » ha riassunto in data 1° aprile 1955 l'esercizio della ferrovia, precedentemente sottoposta a Gestione governativa, ai sensi dell'atto 7 ottobre 1954, approvato con decreto presidenziale 22 dicembre 1954, n. 1459. La Compagnia stessa ha iniziato i lavori di ricostruzione e trasformazione a scartamento ordinario e da trazione elettrica del tronco, disastroso dalla Guerra, Santa Maria Capua Vetere delle Ferrovie dello Stato.

Ferrovia Circumflegrea: sono in corso i lavori del primo gruppo (sede stradale e fabbricati) per il cui completamento è stato presentato al Parlamento uno schema di disegno di legge per l'aumento della spesa.

Ferrovia Camigliatello Silano-San Giovanni in Fiore: con atto 11 novembre 1953, approvato con decreto presidenziale 12 gennaio 1954, n. 149, sono stati concessi i lavori di completamento del tronco, attualmente in corso.

Ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo: sono in corso i lavori di completamento del raddoppio del binario sulla tratta Piazzale Flaminio-Bivio La Celsa, con diramazione per il nuovo Cimitero di Roma.

Ferrovia Trento-Malè: sono in corso i lavori di potenziamento previsti dalla legge 2 aprile 1954, n. 294, e 1° novembre 1952, n. 1349.

Ferrovia Alcantara-Randazzo: sono in corso i lavori del primo gruppo; è allo studio il progetto di completamento.

Per quanto riguarda il settore delle concessioni di autoservizi di linea per trasporto di viaggiatori, l'attività svolta dall'Ispettorato si può sintetizzare nei seguenti dati statistici.

Alla data del 31 dicembre 1954 l'Ispettorato generale M.C.T.C. esercitava le sue funzioni di concessione, di controllo e di vigilanza su numero 8.795 autolinee con uno sviluppo di 399.095 km.

Ove si consideri che nel 1938 le autolinee in concessione ammontavano a 3.531, con uno sviluppo di 119.375 km., appare evidente il più che notevole sviluppo dell'attività svolta in tale settore dall'Ispettorato generale.

Per quanto concerne il settore della navigazione interna, il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, dando una disciplina unitaria ed organica alla navigazione interna ha demandata definitivamente a questo Ispettorato generale l'amministrazione di tale settore dei trasporti. Tuttavia solo con la pubblicazione del Regolamento di esecuzione (notevolmente ritardata a causa degli eventi bellici) avvenuta il 17 settembre 1949, l'Amministrazione delle F. S. ha potuto svolgere la sua attività in materia secondo un piano organico di lavoro.

Non indifferente è il numero dei provvedimenti che dall'ottobre 1949 ad oggi sono stati già approvati o che si trovano in corso di studio e di approvazione, intesi a realizzare la organizzazione e la funzionalità di tale settore dei trasporti.

L'opera della Amministrazione presenta due particolari aspetti, il primo riguarda l'organizzazione degli uffici e la disciplina dei vari servizi in attuazione del regolamento e del codice, il secondo consiste in un attento esame dei problemi riguardanti la navigazione interna per affiancarne e potenziarne la attività.

Per quanto riguarda la attuazione del codice della navigazione e del regolamento esecutivo per la navigazione interna sono stati attuati, tra l'altro, i seguenti provvedimenti intesi a realizzare l'organizzazione normativa degli aspetti più salienti dell'esercizio di tale mezzo di trasporto:

1) censimento e stazzatura collaudo e iscrizione delle navi nei registri tenuti dagli Ispettorati di porto;

2) approvazione dei modelli dei libretti certificati e registri inerenti ai veri servizi della navigazione interna;

3) delimitazione delle zone di navigazione promiscua;

4) disciplina della materia relativa ai servizi generalmente designati con l'espressione servizio di noleggio da banchina, materia in precedenza non sottoposta ad una regolamentazione giuridica generale;

5) norme per l'accertamento del requisito di navigazione;

6) norme riguardanti la composizione dei consigli di lavoro portuale;

7) disciplina dei servizi di traghetto dall'una all'altra sponda di fiumi, canali ed altre acque interne;

8) delimitazione delle zone portuali della navigazione interna e legittimazione degli usi di opere, impianti ed altre pertinenze ivi esistenti.

Oltre ai suindicati provvedimenti, altri sono in corso di approvazione, fra i quali: il regolamento che determina i requisiti fisici richiesti per l'iscrizione nelle matricole e per il conseguimento dei titoli professionali, i programmi di esami per conseguire titoli professionali nei-

le qualifiche di autorizzato del personale navigante della navigazione interna e le norme riguardanti l'espletamento degli esami stessi, lo studio riguardante l'adozione di una polizza di carico unificata, ecc.

Circa infine il settore della motorizzazione civile si fa presente che esso si interessa di tutti i principali aspetti del fenomeno della motorizzazione a cominciare dalla fase degli studi, esperienze e dell'unificazione dei principali dispositivi per la trazione, e per la sicurezza e il silenziamento della circolazione, che fanno prevedere un avvenire di rapido perfezionamento.

Esso provvede pure alla omologazione dei prototipi dei veicoli industriali e alla approvazione di tipi di natanti per la navigazione interna, nonchè all'inquadramento della tecnica della circolazione automobilistica, della navigazione interna, e della motorizzazione agricola, intervenendo nel dettare norme e nel provvedere ai collaudi e revisioni degli automezzi in circolazione, e agli esami di idoneità alla guida di automobili per il rilascio della relativa patente.

Oltre agli altri compiti inerenti la decisione sui ricorsi contro il ritiro della patente di guida nei casi di investimenti, l'autorizzazione al rilascio della patente ai minorati, l'approvazione dei regolamenti comunali per gli autoservizi pubblici da piazza e di noleggio, e la immatricolazione di tutti gli autoveicoli appartenenti al Corpo diplomatico, l'Ispettorato è preposto al delicato settore della disciplina e coordinamento degli autotrasporti merci; esso, inoltre, ha da tempo dato inizio alla rilevazione, sistematica e allo studio delle cause degli incidenti stradali in vista della relativa prevenzione.

L'Ispettorato nell'espletamento dei suoi compiti in tale settore si avvale dell'opera consultiva della Commissione per lo studio dei problemi relativi agli autotrasporti merci, e della ancora più importante Commissione permanente per l'automobilismo che tratta di quei problemi intesi ad indirizzare lo sviluppo della tecnica automobilistica e della motorizzazione in genere, nonchè ad adeguare alle mutevoli esigenze connesse a tale sviluppo le norme tecniche e giuridico-amministrative che disciplinano la materia.

SNELLIMENTO DELLE PROCEDURE

Notevoli provvedimenti sono già stati adottati nel dopoguerra ed altri sono in corso di studio per snellire l'attività dell'Amministrazione ferroviaria, introducendo misure capaci di produrre un effettivo decentramento di funzioni ed una reale semplificazione di lavoro, e ciò mediante tre ordini di provvedimenti:

a) il primo di carattere finanziario ampliando la competenza contrattuale degli organi centrali e periferici con conseguente acceleramento del disbrigo delle relative pratiche;

b) il secondo di natura funzionale, conferendo agli organi stessi alcune attribuzioni che prima erano accentrate in altri organi;

c) il terzo di carattere procedurale.

Le Ferrovie dello Stato si sono particolarmente interessate allo snellimento dei rapporti con il pubblico, sia per quanto concerne le norme che disciplinano il contratto di trasporto, sia per quanto riguarda le procedure attraverso cui trova esecuzione la gran massa delle operazioni amministrative che derivano dalla complessa attività dell'Azienda.

Fra le più importanti iniziative che l'Amministrazione ha assunto al riguardo, è stato messo a punto un nuovo schema di condizioni e tariffe per il trasporto delle cose, che sarà quanto prima sottoposto all'approvazione dei competenti Organi dello Stato. Esso è concepito secondo le esigenze del commercio contemporaneo, e muove dall'intento di instaurare con gli utenti relazioni più consone allo sviluppo dei traffici, stimolando una maggiore preferenza verso la rotaia, per le garanzie che essa fornisce sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista della responsabilità del vettore.

Tale revisione, che è stata compiuta alla luce della diversa posizione che le Ferrovie sono venute presentemente ad assumere sul mercato dei trasporti, metterà l'Azienda in grado

di corrispondere con aggiornati criteri amministrativi alle necessità della produzione, dello scambio e del consumo dei beni, nel clima della crescente libertà di scelta che il pubblico può fare fra i diversi e concorrenti sistemi di spedizione.

Quanto alle procedure, sono stati adottati alcuni provvedimenti di carattere interno, destinati ad esplicare i loro effetti in favore della clientela. Difatti, in attuazione di un maggiore decentramento funzionale, è stata concessa agli uffici periferici di esercizio la facoltà di liquidare nell'ambito di prefissati limiti finanziari, gli indennizzi per avarie, perdite, ecc. delle cose spedite, all'atto stesso dell'accertamento in contraddittorio, nei casi in cui la determinazione del valore della merce risulti immediatamente possibile.

È, altresì, allo studio una riforma di carattere più generale che tende a semplificare nella massima misura consentita dalle esigenze contabili, di controllo, ecc. i rapporti formali con gli utenti, dal momento in cui il trasporto viene prenotato, fino al momento in cui si esauriscono gli obblighi delle parti.

Infine, conformemente alle disposizioni impartite dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, intese a promuovere, da parte di tutte le Amministrazioni dello Stato, un miglior coordinamento ed una maggiore speditezza della azione amministrativa, da realizzare sia nell'ambito delle leggi vigenti sia mediante apposite norme, l'Amministrazione ferroviaria, fin dal 1951, ha attuato una serie di provvedimenti ispirati ai principi suggeriti dalla Presidenza stessa.

Inoltre studi in tale campo rientrano fra i compiti della Commissione per la riforma della Azienda ferroviaria, la quale, in conformità ai principi contenuti nell'articolo 8 della legge delega, dovrà procedere, alle proposte che si riferiscono alla riforma strutturale dell'Amministrazione e alle proposte di decentramento di funzioni e di snellimento delle procedure amministrative.

I risultati di tali studi troveranno attuazione nei previsti decreti delegati.

LEGISLATURA II - 1953-55 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ONOREVOLI SENATORI. — Credo di avere esaurientemente illustrato il bilancio che è posto al vostro esame, e di avere — specialmente — risposto a tutte le richieste che mi sono state formulate da molti onorevoli colleghi della 7^a Commissione, durante la discussione del bilancio in quella sede.

Con l'augurio, che per me è certezza, che nei prossimi esercizi l'Amministrazione ferroviaria raggiungerà il pareggio del bilancio, vi invito ad approvare il disegno di legge sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1955-56.

VACCARO, *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 1955 al 30 giugno 1956, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate ed a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1955 al 30 giugno 1956, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità degli stati di previsione allegati alla presente legge (Appendice n. 1).

Art. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17

della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1955-56, in lire 35.500.000.000.

Art. 4.

L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, previsto nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico della legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1955-56, nella misura dell'1,50 per cento.

Art. 5.

I capitoli della parte passiva del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore dei quali è data facoltà al Ministro del tesoro di iscrivere somme con decreti da emanare in applicazione del disposto dell'articolo 41 — secondo comma — del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annesso al bilancio dell'Amministrazione medesima.