

(N. 91-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei Deputati il 24 settembre 1948 (V. Stampati nn. 10 e 10-bis)

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

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 25 SETTEMBRE 1948

Comunicata alla Presidenza il 6 ottobre 1948

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949.

ONOREVOLI SENATORI. — Prima di passare al commento del bilancio vero e proprio sottoposto al nostro esame, si reputa opportuno accennare, sia pure brevemente, a quella che è stata la mole di lavoro compiuta dal Ministero dei trasporti dopo la liberazione ed a quelle che potranno essere le prospettive del futuro.

In questo quadro di opere, il Senato troverà la migliore giustificazione di quello che il bilancio mostra di disavanzo, disavanzo che è indubbiamente cospicuo.

I. RICOSTRUZIONE DELLA RETE.

La ricostruzione ferroviaria ha avuto praticamente inizio nell'esercizio 1945-46, si è intensificata negli esercizi successivi, e sarà completata, secondo le previsioni, nell'esercizio 1950-51. Ricordiamo che la distruzione è

stata valutata ad oltre il 60 per cento del proprio patrimonio, e che, per la ricostruzione integrale, occorrerà una somma di circa 700 miliardi di lire, le quali, però, hanno avuto nel tempo, diverso potere di acquisto. Invero, mentre il cammino fatto finora supera il 60 per cento della totale ricostruzione, è stata impegnata solamente la somma di 392 miliardi di lire. La svalutazione ha consentito, quindi, di ottenere un valore patrimoniale, rapidamente ricostruito, con un capitale, espresso in lire attuali, minore di quello che oggi sarebbe necessario.

Non intendiamo tediare l'Assemblea facendo l'elenco dei dati relativi alla ricostruzione dei più essenziali impianti fissi e di quella del parco rotabili e natanti fino al 30 giugno 1948; questi dati dimostrerebbero lo sforzo impo-

nente compiuto dall'Amministrazione nell'immediato dopo-guerra, quando le difficoltà sembravano insuperabili.

Basterà qui ricordare che, tralasciando le riparazioni provvisorie, furono definitivamente riparati, negli impianti fissi, più di 5.000 chilometri di binario di corsa e di stazione, 357 ponti in ferro e 2.100 in muratura per circa km. 54 di sviluppo complessivo, 16.930 vani per alloggi, mc. 1.200.000 di magazzini merci, mc. 1.800.000 di fabbricati viaggiatori, e impianti elettrici di produzione per circa 36.000 kVA di potenza. Per la ricostruzione del parco rotabili, basti ricordare che furono riparati circa 4.000 carri, 648 carrozze, 186 locomotive a vapore, 143 locomotive elettriche, 63 elettromotrici, 164 automotrici termiche, e 4 navi traghetto. Per la ricostituzione del parco rotabili furono, inoltre, eseguite nuove costruzioni, consistenti in 29 locomotive elettriche, 10 elettromotrici, 15 automotrici termiche, 174 carrozze, 18.000 carri, e una nave traghetto.

La ricostruzione sarà naturalmente continuata, e a tal uopo si ricorda che, con decreto legge 14 settembre 1947, n. 877, l'Amministrazione ferroviaria fu autorizzata ad assumere impegni fino alla concorrenza di 165 miliardi, da erogarsi in tre esercizi, a cominciare da quello corrente. In base a questa autorizzazione, l'Amministrazione ha assunto impegni per lavori e forniture, di cui i più importanti riguardano lavori alle linee ed agli impianti per 31 miliardi circa, lavori di elettrificazione per 8 miliardi circa, mentre la somma di 25 miliardi, impostata nella parte straordinaria del preventivo 1948-49, deve servire, tra l'altro, per far fronte ai pagamenti, che matureranno in detto esercizio, di quota parte dei lavori di costruzione del materiale rotabile, acquistato in sostituzione di altro distrutto dalla guerra, e le cui consegne, iniziate nell'esercizio 1947-48, si potranno a tutto l'esercizio 1949-50. Auguriamoci che questo lavoro di ricostruzione prosegua con la medesima alacrità e col medesimo ritmo del passato, in modo da mettere completamente a punto questo vitale settore dell'attività nazionale. Qualche economista potrebbe, forse, consigliare che, non essendosi in nessun altro ramo di attività del Paese, ricostruito con lo stesso ritmo, potrebbe essere opportuno battere un

poco il passo nella ricostruzione ferroviaria, per assegnare le disponibilità del Tesoro ad altri settori meno avanzati.

Noi, invece, pensiamo che sarà utile proseguire con la stessa intensità, almeno fino alla ricostruzione completa, in dipendenza della influenza enorme che la ricostruzione ferroviaria ha nel riassetto generale del Paese, sia perchè rende possibile la ripresa ordinata e completa del traffico merci e viaggiatori, sia perchè un complesso di circa 200 mila lavoratori di tutti i rami delle attività produttive si aggiunge alla grande famiglia ferroviaria, per trovare permanente occupazione.

A questi vantaggi, bisogna aggiungerne un altro che, in questo periodo di grave disoccupazione, assume un aspetto particolarmente interessante. In base alla constatazione materiale dei risultati positivi ottenuti, i ricostruttori delle distruzioni di guerra, avvenute in tutte le reti ferroviarie di Europa, hanno guardato con interesse allo sforzo che l'Italia ha fatto nel campo della propria ricostruzione, pur dibattendosi in mille difficoltà per le note deficienze di materie prime, di energia e di attrezzature idonee delle officine e dei cantieri. L'interesse si è presto trasformato in fiducia; e quando si è trattato di studiare il piano di ricostruzione europea del materiale ferroviario, si è fissata l'attenzione sulle notevoli possibilità che la nostra industria poteva offrire. Sono stati così assegnati alle nostre officine dall'Amministrazione americana della B-zona tedesca, i primi 4.950 carri merci per l'esercizio 1948-49 e per un importo di 18 milioni di dollari.

Prevediamo - e ce lo auguriamo fervidamente - che le nostre industrie mantengano i propri impegni e che le maestranze si immedesimino della necessità di produrre alacremente, per rispondere in pieno alla fiducia loro riposta dai tecnici d'oltre Alpi, e quindi che si consolidino le probabilità di fare assegnamento su di una successiva assegnazione di carri tedeschi, o di altre Nazioni, ricordando che in Europa occorre ancora costruire circa 200 mila carri ferroviari per un valore complessivo di circa 500 miliardi di lire. Se ciò si verificherà, come speriamo, tutta l'industria elettromeccanica italiana sarà beneficata, compresa naturalmente quella meridionale, la quale, specie

in qualche settore, si è messa in grado di fare tanto bene quanto l'industria settentrionale.

Non sostate, dunque, ferrovieri e tecnici italiani! Voi, che costituite un corpo organizzato, selezionato, scientificamente e praticamente preparato da lunga tradizione, gelosamente tramandata; voi, che avete saputo affrontare e risolvere il grave problema della distruzione ferroviaria italiana, forse mai registrata nella storia dell'ingegneria, per la sua metodica, minuziosa, crudele ed inesorabile attuazione; voi saprete certamente farvi onore ed onorare il vostro Paese!

II. — PROSPETTIVE FUTURE.

Esiste in Italia un programma di nuove elettrificazioni per un totale di circa km. 1.200 di nuove linee, che sull'attuale complesso di linee elettrificate di circa km. 5.400, incide per poco più del 20 per cento. Tra esse sono comprese alcune linee di traffico, come la Bologna-Venezia, e la Torino-Milano-Venezia, il tratto Foggia-Bari della litoranea adriatica, e quella Siracusa-Catania-Messina-Palermo. Sono pure in programma alcune linee di collegamento, come la Piacenza-Voghera, la S. Eufemia-Catanzaro Marina, e speriamo, presto, anche la Battipaglia-Metaponto-Taranto, nella quale, come è noto, si sono anche verificati disastri mortali. Esistono, tuttavia, altre vie di comunicazione, con previsioni di traffico più o meno intenso, che pure dovranno in avvenire essere costruite e messe in esercizio; si dovranno, cioè, costruire ferrovie secondarie, metropolitane, filovie, autolinee, funivie, funicolari, seggiovie ecc., e quindi il problema di grande importanza nazionale, dovrà essere esaminato con la dovuta attenzione. In tutti i Paesi si parla della disciplina, del coordinamento e della cooperazione dei trasporti terrestri: l'Unione Internazionale delle Strafe ferrate, la Camera di commercio internazionale e l'Ufficio internazionale permanente dei costruttori automobili si occupano del problema, per giungere all'enunciazione di direttive da seguire per il coordinamento dei trasporti terrestri.

Se dunque si parla di coordinamento di trasporti in sede di esercizio, a più forte ragione si dovrà esaminare in profondità il problema in sede di progetto e di costruzione.

Quando si incomincia a sentire che in alcuni Paesi, le Ferrovie ritengono economico sopprimere, in qualche caso, i treni per creare sugli stessi percorsi delle autolinee parallele; quando si sente parlare di strade moderne a funzionamento anfibio, come quella di Los Angeles, nella quale è stata progettata, e forse sarà costruita, una linea a doppio binario, a traffico metropolitano, in una nuova « free way » composta di due piste in cemento, ognuna per tre macchine affiancate, separate tra loro da detta metropolitana; allora bisognerà bene preoccuparsi e guardare l'avvenire con spirito nuovo.

Attualmente sul grado di necessità, di urgenza e di convenienza di nuove opere ferroviarie, si pronuncia una Commissione costituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici; mentre per l'esercizio, funzionano, presso ogni Ispettorato compartimentale M. C. T. C., i Comitati regionali coordinamento trasporti. Tuttavia, queste istituzioni non hanno dati risultati apprezzabili, e non potevano darli, per il fatto che in questa materia troppi sono gli Enti che interferiscono, e mancano direttive e orientamenti coordinati provenienti da un unico organo centrale.

Riteniamo quindi veramente utile la proposta avanzata dall'altro ramo del Parlamento, e accettata dall'onorevole Ministro, mediante la quale verrà istituito il Consiglio superiore dei trasporti, o del traffico, a simiglianza del Consiglio superiore dei lavori pubblici, della pubblica istruzione, dell'istituendo Consiglio dell'economia e del lavoro, e di quanto è stato già fatto in altri Paesi.

Si penserebbe anche di proporre l'istituzione di una Commissione Parlamentare di vigilanza, in modo che, mentre il Consiglio Superiore dei trasporti dovrebbe svolgere la sua attività di consulenza tecnica per la programmazione e il coordinamento dei trasporti di qualunque tipo, la Commissione Parlamentare di vigilanza dovrebbe avere il compito di supervisione generale economico-amministrativa.

III. CONSIDERAZIONI TECNICO-ECONOMICHE.

Il disavanzo del bilancio delle Ferrovie dello Stato di circa 63 miliardi si potrà evidentemente ridurre e, almeno auguriamocelo, anche eliminare, solamente avvicinando tra loro le due voci dell'entrata (milioni 122.194,5) e della spesa (milioni 185.404,5).

Le entrate sono una funzione crescente, quasi linearmente, del prodotto traffico tariffe, e quindi bisognerà cercare di incrementare questi due fattori. Disgraziatamente il primo è praticamente indipendente dalla volontà dell'Amministrazione, in quanto il traffico dipende da un numero notevole di variabili, tra cui, fondamentali, sono le condizioni generali del Paese. Quindi non c'è che aumentare almeno per ora, con molta cautela, le tariffe.

Quali, invece, sono i criteri dell'onorevole Ministro per ridurre le spese?

Delle spese di personale sarà detto in seguito; diremo, invece, qui, qualche parola sulle spese relative ai servizi, le quali, in cifra tonda, possono ritenersi di poco inferiori al 50 per cento del totale.

Troviamo, ad esempio, che la spesa per combustibili, energia elettrica, carburanti e lubrificanti è del 123,6 per cento di quella anteguerra, e la spesa per la manutenzione del materiale è pure aumentata dello stesso ordine di grandezza. Inoltre, nella prima nota di aggiornamento, si trova un aumento di 4.625 milioni per forniture e spese diverse dei servizi, 3.850 milioni per combustibile e 7.800 milioni per manutenzione materiale rotabile della rete principale; cifre notevoli, le quali richiedono un chiarimento dell'onorevole Ministro.

Occorrerà, dunque, in linea generale, tendere a ridurre i consumi unitari non potendo agire sui costi, ed a migliorare il rendimento della mano d'opera.

Per raggiungere il primo scopo occorrerà ricostruire bene e in fretta. A questo scopo, sarà forse utile che l'onorevole Ministro dica qualche parola circa il modo di affrontare e risolvere alcuni problemi fondamentali:

1° quali sono i criteri direttivi per il completamento della ricostruzione, considerando che la popolazione si è incrementata rispetto al 1938 di circa il 10 per cento, che sono par-

zialmente cambiate le correnti di traffico, che è cambiato fortemente il rapporto fra il traffico viaggiatori e quello delle merci, che appare insomma notevolmente cambiato l'orientamento generale dei trasporti? (A proposito della riduzione del prodotto del traffico merci, che si prevede essere di circa il 40 per cento di quello anteguerra, sarebbe interessante sapere quale variazione ha subito il rapporto del traffico merci tra quello relativo alla via ferrata e quello relativo alla via ordinaria, dall'anteguerra ad oggi).

2° quali sono i programmi per le nuove costruzioni, specie per quanto ha riferimento ai miglioramenti tecnici?

3° quali programmi sono stati preparati per arrivare all'unificazione del sistema di elettrificazione, dato che in Italia è ancora in esercizio, per una notevole zona, la trazione trifase e per un breve tratto anche il sistema a terza rotaia? L'unificazione dei materiali e la minore spesa di energia contribuiranno certamente a diminuire le spese. Il consumo unitario di energia per tonnellata chilometro virtuale è dell'ordine del 15 per cento per la trazione trifase e dell'80 per cento per la trazione a terza rotaia superiore al consumo della trazione a corrente continua a 3 kV.

4° quale sistema di trazione si pensa di adottare per l'elettrificazione della Sicilia; se è conveniente, cioè, pensare ad un sistema più moderno ed economico, trattandosi di impianto completamente separato da quello del continente?

5° quali sono le tensioni che si intendono adottare per gli altri sistemi di trasporto, e specialmente per le metropolitane, di nuova costruzione?

6° che cosa si pensa di fare per il recupero integrale?

Di maggiore complessità, e di maggiore importanza, si presenta naturalmente il problema di migliorare il rendimento della mano d'opera: occorre comprensione e pazienza da una parte, volontà, carattere, tranquillità dall'altra. Il ferroviere italiano è sulla buona strada. Egli, che gode di tante benemerienze nel campo del lavoro, saprà certamente combattere e vincere anche questa battaglia psicologica e morale.

IV. BILANCIO.

Passiamo ora all'esame del bilancio.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 e la relativa nota di variazione che il Ministro del tesoro sottopone alla nostra approvazione non può, evidentemente, essere oggetto di rilievi per quanto riflette la parte rigidamente contabile, sulla cui esattezza, nelle sue varie parti, non sussistono incertezze.

Occupiamoci anzitutto del bilancio delle Ferrovie dello Stato.

Lo stato di previsione originario prevedeva per la parte ordinaria un disavanzo d'esercizio di lire 18.550.000.000 (pagina 25, nota preliminare), con una diminuzione in confronto del disavanzo dell'esercizio precedente di lire 6.358.000.000.

La nota di variazione eleva il disavanzo a lire 63.210.000.000 (pagina 11, nota di variazioni).

La forte differenza viene spiegata dall'Amministrazione ferroviaria col fatto che la previsione originaria è stata studiata fino dall'autunno del 1947 quando cioè non erano noti i risultati consuntivi dell'esercizio 1947-1948.

Quali sono le cause del disavanzo, vedremo di spiegare, sia pure in modo molto sintetico.

Le spese nel loro complesso assommano a complessive lire 185.404.500.000 (pag. 18, nota di variazione) e così si spiegano:

personale (competenze) L.	75.735.000.000
personale (spese generali) .	18.904.700.000
In totale L.	94.639.700.000
Le rimanenti	90.764.800.000

così si giustificano:

combustibile L.	29.940.000.000
manutenzione materiale rotabile	22.000.000.000
manutenzione linee . . .	14.500.000.000
spese diverse dei servizi e spese generali di ammi- nistrazione	18.988.600.000

manutenzione straordina- ria linea e migliorie in conto esercizio	4.100.000.000
interessi e ammortamenti per spese di carattere patrimoniale	1.236.200.000
In totale L.	90.764.800.000

Analizziamo ora le cause del disavanzo, e cominciamo dalle spese.

Le spese di personale in confronto all'anteguerra sono aumentate di 32 volte.

Il combustibile, i lubrificanti, ecc., hanno subito un aumento di 123 volte.

La manutenzione del materiale rotabile, per la parte afferente all'esercizio, è aumentata di 98 volte per effetto dell'aumento del prezzo dei materiali.

In confronto a questo lato passivo del bilancio noi abbiamo un solo capitolo di entrata, le tariffe, le quali, in confronto all'anteguerra sono state portate a 13 volte quelle viaggiatori e a 19 volte quelle merci.

Secondo calcoli dell'Amministrazione ferroviaria, il bilancio potrebbe trovare il suo pareggio se le tariffe fossero aumentate, nelle sueposte 13 e 19 volte, della media del 65 per cento, portandole cioè a 30 volte quelle anteguerra.

Da notare, ancora, che il disavanzo nella nota di variazione era stato previsto in lire 68.210.000.000 che fu poi ridotto di 5 miliardi per effetto di un constatato aumento del traffico più particolarmente nei viaggiatori, che il traffico merci si mantiene purtroppo a ritmo contratto.

Infatti nel febbraio 1948 abbiamo per il traffico un movimento ascensionale, che poi tende a stabilizzarsi al disotto degli 8 miliardi mensili fino a tutto il mese di giugno. Nei mesi di luglio e agosto raggiunge e supera i 10 miliardi.

Esposte così schematicamente le caratteristiche del preventivo per la parte ordinaria, e cioè quella che più propriamente si riferisce all'esercizio, per quanto ha riferimento alla parte straordinaria troviamo che la somma da provvedersi dal Tesoro per far fronte alle spese straordinarie ascende a lire 74.550.000.000.

Ma queste sono spese che trovano il loro corrispondente in un eguale importo di aumento del patrimonio, epperò non sembra il caso di sottoporle a critiche in quanto le cifre esposte nei singoli titoli risultano di per sé stesse sufficientemente giustificate (pagine 40 e 73). Sarebbe naturalmente desiderabile che l'Azienda ferroviaria si orientasse verso un funzionamento più industriale; e che, sia pure lentamente, ma sicuramente, si avviasse verso l'auspicata mèta dell'autofinanziamento.

Le spese per la motorizzazione civile (pagina 22 dell'originario e 7 della variazione) risultano di:

lire 2.500.350.000 per la parte ordinaria;

lire 6.662.426.800 per la parte straordinaria.

Per la parte ordinaria, incidono soprattutto sulla spesa le sovvenzioni date dallo Stato alle ferrovie e tramvie in concessione ad imprese private, così come incidono per la parte straordinaria i contributi dello Stato a ferrovie e tramvie private per costruzione nuovi impianti e nuovo materiale rotabile.

Di fronte a un disavanzo d'esercizio, che per le sole ferrovie dello Stato si prospetta in lire 63 miliardi, il Senato non può non trarre motivo per alcune considerazioni che si andranno qui di seguito esponendo.

Contrazione delle spese e quindi saggia utilizzazione del pubblico danaro ed aumento delle entrate devono costituire i due obiettivi che potranno portare, sia pure lentamente, a migliorare le condizioni del bilancio.

Per quanto riguarda la parte formale, che ha poi riflessi sostanziali, si è proposto che sarebbe opportuno dividere i capitoli del bilancio in *articoli*, che sono la più semplice espressione contabile ed amministrativa.

Incominciamo, pertanto, la nostra analisi, le nostre considerazioni, le nostre proposte.

V. PERSONALE.

Non va posto in dubbio che il personale ferroviario si è guadagnato la stima di tutto il popolo italiano ed anche, e forse più, degli stranieri per quanto ha dimostrato di spirito d'iniziativa, di capacità di adattamento e di altissimo senso del dovere, e questi suoi meriti indiscussi bene lo fanno degno del plauso del Senato.

Ma quando si parla del merito di questa classe di lavoratori bisogna non trascurarne anche il trattamento economico, e noi vogliamo auspicare che il Governo possa trovare al più presto la maniera di venire incontro alle richieste del personale ferroviario.

Le competenze al personale (stipendi, carovita, ecc.) rappresentano il 40,85 per cento del totale della spesa rispetto al 37,41 per cento dell'esercizio 1938-39.

La lieve differenza in più è determinata da un lato dall'aumentato numero del personale, ma la maggiorazione sarebbe di gran lunga superiore se non fosse per buona parte neutralizzata dalla retribuzione media del personale stesso, la quale è ancora nettamente inferiore a quella che sarebbe dovuta in conseguenza della svalutazione della lira. (È detto infatti a pagina 6 del bilancio originario che, rispetto all'esercizio 1940-41, mentre l'indice dei prezzi è passato da 1 a 45, la spesa media per agente è salita da 1 a 32.)

Il capitolo delle spese per il personale risente, come è noto, della sensibile eccedenza di personale in confronto al fabbisogno, ma è qui d'uopo si sappia che questa eccedenza è in corso di assorbimento in forza dell'assunzione in economia di molti lavori dati normalmente in appalto ed in conseguenza di forti aliquote di personale esonerando senza corrispondenti assunzioni.

L'accennata eccedenza si manifesta peraltro più nel personale esecutivo che nel personale degli uffici, dove, viceversa, in rapporto al lavoro ognora in aumento, già si rivela una certa carenza che è insieme quantitativa e qualitativa, carenza che, specie nei quadri, verrà a manifestarsi più accentuata fino a divenire preoccupante coi prossimi esercizi in conseguenza degli esonerati dal servizio dei nati che vanno dal 1885 al 1890 e cioè degli assunti coi primi concorsi dello Stato. Carenza che verrà a costituire la inesorabile conseguenza dell'insano provvedimento di un autoritario Ministro delle comunicazioni che, per oltre tre lustri, volle sospendere le assunzioni credendo, o facendo credere, che, così operando, avrebbe curato gli interessi dell'azienda. Resta così spiegato il salto fra i troppo vecchi ed i troppo giovani in questa, come, forse, in tutte le Amministrazioni statali. Valgono questi dati a dimostrazione di quanto precede: dal 30 giu-

gno 1939 al 31 dicembre 1947 il personale d'ufficio passa per ogni chilometro di linea da 0,93 ad 1,2 e quello esecutivo da 7,2 a 10,5.

Prima di passare oltre, i sottoscritti vogliono rappresentare la opportunità di integrare il trattamento economico del personale con provvedimenti di altra natura, ma di indiscusso valore morale. Vogliamo riferirci ad un più largo programma di costruzione di case economiche ed in conto patrimoniale attingendo, ove occorra, a particolari fonti di entrata le quali troverebbero giustificazione del loro impiego nel fatto che la costruzione di case non limita il suo vantaggio a determinare categorie, ma ridonda a vantaggio della ricostruzione dell'edilizia e quindi a sollievo della disoccupazione. Non devono ignorare gli onorevoli colleghi che l'Amministrazione delle Ferrovie dispone di ampie aree fabbricabili di sua proprietà e che, in talune zone, oltre che ai progetti e preventivi già da tempo allestiti, esistono già compiute le fondazioni fino a livello terra. Sappiamo al riguardo che l'Amministrazione ferroviaria ha studiato un buon progetto di costruzioni edilizie per i ferrovieri che potrebbe trovare piena aderenza al noto piano per la costruzione di case per i lavoratori.

La continua miglioria delle mense a carattere aziendale, degli ambienti di lavoro, dei dormitori, la assistenza sanitaria, le colonie marine e montane, siano sempre oggetto di doverose premure da parte dell'Amministrazione Ferroviaria.

VI. ENTRATE.

Per quanto riflette le entrate i sottoscritti ne vedono la unica fonte in un armonico aumento delle tariffe per il trasporto delle cose e delle persone. Abbiamo detto da 1 a 13 l'aumento delle tariffe per i viaggiatori e quelle merci da 1 a 19, e questi indici sono indiscutibilmente molto bassi in confronto a quello generale dei prezzi. L'aumento delle tariffe presenta sempre gravi difficoltà, ma l'acquisita lunga esperienza pone indubbiamente l'Amministrazione delle nostre Ferrovie dello Stato in condizioni di affrontare questo lato della sua funzione. Ma, d'altra parte, la soluzione del problema tariffario potrà dare i suoi

risultati completi quando sia integrato dalla ripresa dell'incremento della produttività. Chi non ricorda la crisi della mancanza dei carri in tutta la penisola? Da un anno a questa parte, l'Amministrazione ha avuto fortemente contratta la richiesta di carri i quali necessariamente hanno abbassato il coefficiente di utilizzazione, ciò che incide inesorabilmente sui « costi » dei trasporti. L'incremento della produzione, visto nel quadro degli scambi internazionali dei prodotti, eviterebbe evidentemente i trasporti a vuoto da e per l'Estero, che a loro volta incidono sulla utilizzazione dei carri.

Quindi studio di un elevamento delle tariffe, visto, peraltro, nel quadro delle sue presumibili conseguenze nell'interesse dell'Azienda.

VII. ONERI DIVERSI.

L'onere che va a carico dello Stato in conseguenza delle gestioni affidate al Ministero dei Trasporti può risultare sempre giustificato, considerato che trattasi di servizi pubblici e come tali resi necessari a tutti gli Stati che sulla via del progresso non vogliono rimanere arretrati; ma non è men vero che a carico del bilancio sottoposto al nostro esame stanno delle spese che meglio troverebbero in altre sedi la loro competenza. Ci riferiamo ai trasporti delle persone e delle cose che le Ferrovie effettuano in esenzione totale o parziale di spesa.

VIII. ORDINAMENTO DELL'AMMINISTRAZIONE.

L'organizzazione dell'Amministrazione Ferroviarie trae le sue origini da disposizioni legislative e da ordini generali interni che, per quanto l'azione del tempo abbia riconosciuti per buoni, devono ritenere ormai maturi per un aggiornamento. Anche l'Amministrazione Ferroviaria, che pure gode meritata buona fama, come tutte le altre amministrazioni statali, ha risentito del concetto accentratore di una quantità di funzioni che, se decentrate verso i compartimenti, risponderebbero assai meglio alle esigenze del servizio con un corrispondente minore impiego di mano d'opera e quindi con una minore spesa di personale.

Qualche esempio può tornare utile a giustificare questa considerazione.

La procedura disciplinare, come è evidente, riesce tanto più efficace quanto più è celere; ma, perchè questo scopo sia raggiunto, occorre che gran parte di essa sia devoluta alla competenza dei Capi compartimento e dei Comitati d'esercizio.

La materia disciplinare (disciplina vera e propria e disciplina tecnica, cioè inconvenienti di esercizio) è resa troppo complicata. Vi sono nella rete centinaia di giovani ingegneri i quali disperdono pressochè al completo la loro opera nell'espletamento di prolisse e volutamente troppo analitiche relazioni d'inchiesta, spesso collegiali, per l'accertamento di responsabilità per inconvenienti di esercizio la cui importanza non giustifica siffatta procedura che potrebbe molto più proficuamente essere decentrata verso i rappresentanti locali, dei singoli servizi, riservando l'opera degli ingegneri per incarichi più consoni alla loro mentalità ed ai loro studi. Una indagine che facesse conoscere al Senato quanto spende l'Amministrazione ferroviaria per inchieste siamo convinti che riuscirebbe invero a fornire risultati sorprendenti.

Il decentramento verso i compartimenti più ancora si presterebbe alla economia e allo snellimento amministrativo per quanto riflette la materia del personale (aspettative per motivi d'interesse privato e per malattie - congedi straordinari - trattamento di malattia, ecc.).

Una riforma, ad esempio, che si impone ormai e che porterebbe una sensibile economia di personale, sarebbe da studiare a nostro avviso per la parte afferente alle concessioni di viaggio spettanti al personale ferroviario: sono centinaia di impiegati addetti ai compartimenti (da venti a venticinque per ciascuno) ed al Centro, al lavoro di queste concessioni reso sempre più complicato. Non è questa la sede, e non sarebbe neppure nostro compito, affacciare delle proposte ma noi riteniamo che un'indagine presso qualche amministrazione estera potrebbe fornire utili suggerimenti.

Nè meno importante si ritiene lo studio di una radicale riforma del sistema di contabilità del personale. Non ci dilungheremo su questa materia, ma ci limiteremo a far noto che i

ruoli paga del personale di macchina e di scorta ai treni sono composti - tra debito e credito - di una cinquantina di addendi. Anche qui consigliamo il contatto con amministrazioni estere, cosicchè sia possibile trovare il modo di guarire da questa pernicioso tendenza del « Complicare » anzichè « Semplificare ». Solo così, anche in questo settore, troverà l'Amministrazione la maniera per realizzare economie di personale.

Ma una più larga fonte di economie potrà derivare dallo stimolare tutti gli impianti verso una sempre più razionale utilizzazione del personale, delle locomotive, dei meccanismi e dei mezzi d'opera: questo vale per le stazioni, per i depositi locomotive e personale viaggiante, per le officine deposito, per le squadre rialzo e per le officine di grande riparazione (locomotive, locomotori, automotrici, veicoli), per il personale di linea e per tutto il personale degli uffici. Per quest'ultimo si accenna alla opportunità che il personale destinato agli uffici centrali sia di massima tratto dal personale che sia stato sottoposto alla conoscenza, alla esperienza e quindi al vaglio degli impianti periferici.

Il personale degli uffici Centrali deve rappresentare una specie di Stato maggiore della burocrazia. E non riesce buon ufficiale di Stato Maggiore chi non conosca il servizio della truppa di linea.

In tempi di eccedenza di personale esecutivo, come quello qui denunciato, la sua utilizzazione si fa sempre fatalmente meno rigorosa ed un confronto fra impianti diversi, ma di eguale potenzialità, ci darebbe indubbiamente la prova che mentre in un determinato impianto bene si provvede ai bisogni del servizio con un certo quantitativo di personale e di locomotive, in un altro impianto analogo invece per sopperire ad analoghi bisogni troveremo un quantitativo di personale e di locomotive molto maggiore.

In modo particolare la razionale utilizzazione del personale, dei meccanismi e dei mezzi d'opera deve essere seguita nelle officine di grande riparazione del materiale; impianti questi che offrono modo di realizzare importanti economie anche nelle spese generali e nelle scorte mobili di magazzino. Sono questi i due capitoli di spesa verso i quali con-

vergono gli studi e le premure della industria privata per la diminuzione dei costi di produzione e poichè gli accennati impianti ferroviari hanno spiccata caratteristica industriale (la produzione), è chiaro che la severità della disciplina in questo settore costituisce fonte indubbia di economia: l'importanza di questa osservazione trova la sua giustificazione nella entità delle cifre che figurano rispettivamente ai capitoli 52, 53, 54 dell'entrata e 94, 95, 96 delle spese rispettivamente a pagina 42, 43, 76, 77, 78 del bilancio sottoposto al nostro esame; cifre ancora sensibilmente elevate nella nota di variazione (pagina 13 e 17, titolo III).

IX. FORNITURE DI MATERIALE.

A questo titolo figura preventivata in bilancio — pagina 40 e 74 — la somma di 70 miliardi. Basta questa cifra per dimostrare, la necessità che agli acquisti si proceda con sempre maggior ocularietà e con garanzia di una sempre più scrupolosa osservanza delle norme che disciplinano le forniture per conto dello Stato (trattativa privata — licitazione privata ed asta pubblica). È necessario che i magazzini della rete mai difettino di materiali, la necessità dell'impiego dei quali si manifesta con carattere costante.

Ma non sarà mai sufficientemente raccomandabile che lo immettere nei magazzini dei materiali destinati a rimanere poi per lungo tempo inutilizzati è grave errore. È necessario regolare gli acquisti sulla base dei consumi. È necessario rieducare il personale tutto al concetto di una sempre più rigorosa economia e di indurlo a capire l'utilità della lotta contro gli sprechi. Vorremmo auspicare che entrasse nel concetto comune di tutti i lavoratori dello Stato — dal dirigente all'operaio ed al manovale — che nell'impiego del materiale si dovrebbe seguire lo stesso metodo di rigorosa economia che è guida costante del piccolo industriale; è noto, purtroppo, che è invece malvezzo comune di chi lavora al servizio dello Stato di avvalersi della facilità di procurarsi quello che gli occorre con la semplice procedura della emissione di un buono di prelievo, il quale, per essere un « modulo », non è soggetto a nessun efficace controllo, anche se provvisto di firme numerose.

X. CONTROLLI PRODOTTI.

I « Controlli prodotti » di Firenze e Torino gravano sul bilancio per oltre 400 milioni all'anno. La Commissione ravvisa la opportunità di uno studio sulla convenienza di mantenerne o meno l'attuale ordinamento, traendo elementi di giudizio dal confronto tra quello che costano e quello che rendono.

XI. QUADRI DELL'AMMINISTRAZIONE.

Neppure deve essere trascurata la utilizzazione più razionale dei quadri dell'Amministrazione. Predominano nell'azienda — e non può essere diversamente — gli ingegneri, ma non per questo gli ingegneri devono essere utilizzati in mansioni afferenti in modo spiccato al personale e alla contabilità. (È recente la nomina di un ingegnere veramente egregio alla dirigenza del Servizio centrale di ragioneria).

Abbiamo parlato di stimolare questi concetti e non v'ha forse forma migliore che quella della cointeressenza di tutto il personale, dal dirigente dell'impianto al manovale, a questa forma di migliore utilizzazione e quindi di maggiore rendimento: assisteremo così ad una naturale forma emulativa fra impianti diversi.

Il programma, qui denunciato nelle sue linee generali, potrà trovare la sua applicazione quando sia stato provveduto, come dicevamo, all'aggiornamento di tutta la materia legislativa che regola l'ordinamento dell'Amministrazione ferroviaria. E questo aggiornamento si impone specialmente, e per molte ragioni, che è qui superfluo accennare, per il Regolamento del personale che risale al 1925.

XII. VARIE (automezzi).

Il nostro lavoro volge verso la fine ed accenneremo quindi a poche cose ancora.

Il bilancio sottoposto al nostro esame porta una spesa non indifferente per gli automezzi; intendiamo richiamare l'attenzione dei dirigenti dell'Amministrazione dei trasporti sulla necessità di arrestare la tendenza al quoti-

diano e non sempre giustificato uso dell'auto mobile. Troppi funzionari ferroviari — ed anche di grado modesto, specie del Servizio lavori e costruzioni — utilizzano l'automobile la quale costa molto e pone il dirigente in condizioni di non vivere il quotidiano contatto con la realtà dell'esercizio. Il funzionario ferroviere deve viaggiare sul treno.

XIII. PROVVIDA.

È questa una istituzione voluta dal Ministro Ciano il quale sopprime così tutte le cooperative che erano ricche di nobilissime tradizioni e veramente utili alla categoria. Dopo la liberazione, talune cooperative di consumo risorsero per volere dei ferrovieri (specialmente degna di nota quella di Firenze) ed oggi assistiamo ad un deprecabile dualismo fra le due istituzioni, spesso entrambe nello stesso fabbricato, causa sempre di sperpero di personale distaccato in servizio e all'una e all'altra.

(Valga questa occasione per affermare il concetto che il ferroviere deve fare il ferroviere e non tramutarsi in banconiere, calzolaio, barbiere, ecc.).

Anche il relatore dell'altro ramo del Parlamento mostra qualche perplessità sulla utilità di questa gestione.

Egli, infatti, dopo avere rilevato che nel bilancio questa gestione figura con la impostazione della somma di milioni 4500 per acquisto viveri e per ricavo vendita, così si esprime:

« Non si conosce l'onere che grava sulla Amministrazione ferroviaria per la concessione in uso gratuito dei locali, per le spese di personale adibito alla gestione. Sarebbe desiderabile che venisse allegato il bilancio completo, anche per conoscere l'equilibrio risultante tra gli utili realizzati (ivi compresi i vantaggi di minor costo offerti ai funzionari consumatori) e gli effettivi oneri di spesa che sono sostenuti dalla gestione e dalle Amministrazioni che provvedono personale e locali.

XIV. ISTITUTO NAZIONALE TRASPORTI, ecc.

È questo un istituto creato dal regime fascista con finalità eminentemente personali

che in esso trovarono utili prebende molti gerarchi. Non domandiamo di conoscere il bilancio di questo istituto, ma ci limitiamo a chiedere all'onorevole Ministro se non ritenga utile sopprimerlo.

Detto di questo istituto non vogliamo tacere di altri sorti dopo; ci riferiamo al Ciat (Compagnia Autostradati Turistici) e alla G. R. A. (Gestione raggruppamento automobili).

A questa « filiazione » di enti di trasporto che promana dalle Ferrovie, anche il relatore alla Camera dei deputati volge perplesso la sua attenzione e nei riguardi della Gestione Raggruppamento Autotrasporti così conclude: « Si esprime il voto che la situazione della G. R. A. venga attentamente esaminata, allo scopo di evitare sorprese a carico del bilancio statale » (pag. 10 della relazione).

XV. MOTORIZZAZIONE CIVILE.

Altra gestione la cui funzione appare superata è quella dell'Ente autotrasporti merci (E. A. M.) istituito con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 19 luglio 1946 n. 39. L'Ente ha per sua funzione principale quella di « provvedere alla razionale distribuzione del carburante e dei pneumatici » nei confronti degli autoveicoli. Trattasi cioè di una funzione che se aveva la sua ragione di essere nel 1946 non ha più motivo di sussistere oggi.

La dipendenza e delle Ferrovie dello Stato e della Motorizzazione civile da un Ministero unico, offre il mezzo per una tutela comune guidata sempre dalla doverosa visione dell'interesse pubblico e quindi dello Stato dei trasporti su ferrovia e dei trasporti su strada. L'esperienza ultima dell'inafausta guerra ha dimostrato che per un periodo di molti anni i due mezzi di trasporto hanno entrambi possibilità di vivere sempre chè, pure nel quadro di una benintesa concorrenza, si proceda sulla via di una regolamentazione armonica la quale, più che a scopi speculativi, deve mirare all'interesse pubblico. Al raggiungimento di questo scopo bene corrisponde, come dianzi dicevamo, il Ministero Unico.

Nella relazione (pagina 9) alla Camera dei deputati, l'onorevole relatore è con noi d'accordo e così si esprime:

« L'esperienza ha dimostrato che è possibile, e anche giovevole, la coesistenza dei due mezzi, nel senso di renderli solidali. Si tratta in pratica di frenare, senza sopprimere, la concorrenza degli autotrasporti, giungendo ad un'armonica ripartizione del traffico attraverso reciproche intese ».

Al Ministro dei trasporti è devoluta la visione nel quadro generale dei trasporti di quelle che devono essere le concessioni di esercizio là dove più risultano giustificate.

Non possiamo non richiamare l'interessamento del Ministro per quanto ha riferimento ai sussidi integrativi per l'esercizio di ferrovie e tramvie affidate a private imprese. Si può a questo proposito fare nostro il pensiero del relatore alla Camera dei deputati il quale a conclusione della sua critica ravvisa « la necessità che le aziende concessionarie traggano, nella maggiore misura possibile, dalle loro linee i mezzi per la prosecuzione dell'esercizio ».

In ogni modo alla tutela dell'interesse pubblico sia nei confronti del servizio come nei confronti dell'erario bene corrisponderà l'auspicata costituzione del Consiglio superiore dei trasporti.

XVI. CONCLUSIONE.

Onorevoli Senatori,

a conforto del nostro esame abbiamo voluto risalire nel tempo a relazioni analoghe di esercizi passati, ed in quella per l'esercizio 1° luglio 1922-30 giugno 1923 il relatore (Mariotti) consentiva negli intendimenti che avevano ispirato il Ministro nel presentare quel bilancio.

« Lo stato di previsione delle Ferrovie dello Stato - diceva il Ministro - è formato col presupposto di un progressivo incremento del traffico, di un sensibile ribasso, in relazione pure allo sperabile miglioramento della nostra valuta, nei prezzi delle materie necessarie

all'esercizio e specialmente del carbone, e di una notevole economia che l'Amministrazione si propone di conseguire nelle spese di personale ».

Noi riteniamo che il pensiero di quel Ministro possa almeno in parte essere fatto suo anche dal Ministro di oggi; eppertanto con le susposte considerazioni vi proponiamo di approvare lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e della successiva nota di variazione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949.

Vogliamo peraltro richiamare l'attenzione del Ministro sul fatto che fra 15 mesi saremo all'inizio del movimento dell'Anno Santo: quindi la necessità di prepararci ad affrontare le esigenze dell'epoca. Chi ha avuto occasione di viaggiare in quest'ultimo mese ha avuto modo di constatare l'eccessivo affollamento dei treni, la male tollerata superclassazione alla 1ª classe di vetture di 3ª, il non diminuito impiego di carri attrezzati e deve pertanto trarre l'illazione che molto ancora resta da fare. Da ciò la necessità di dare all'azienda mezzi per provvedere al fabbisogno di materiale rotabile, per provvedere allo sviluppo intensivo dell'opera di ricostruzione (raddoppi di binari - elettrificazione ed ampliamento di impianti).

Quando il Paese abbia compiuto questo nuovo sacrificio, più severa, e, vorremmo dire meno ottimistica, si impone l'opera del Ministro per dimostrare all'Italia ed al mondo che i titoli di plauso fin qui tanto meritati dalle Ferrovie e dai ferrovieri, meglio ancora troveranno motivo di essere riconosciuti nel prossimo avvenire.

Comprensione politica, tecnica ed economica del Parlamento e del Governo, dedizione dei ferrovieri al senso del dovere, daranno sicuramente al Paese questo nuovo titolo di merito.

TOMMASINI e FOCACCIA, relatori.

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 1948 al 30 giugno 1949, 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 e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità del bilancio allegato 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 1948-49, 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, prevista nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita per l'esercizio finanziario 1948-49, nella misura [dell'1 per cento.

Art. 5.

Il contributo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nelle spese per il funzionamento dell'Ufficio speciale di riscontro della Corte dei conti presso le ferrovie dello Stato, stabilito nella misura di lire 6.000.000 dall'articolo 6 del decreto legislativo 25 marzo 1948, n. 186, è elevato a lire 7.000.000.

Art. 6.

Il Ministro per i trasporti, previa intesa di volta in volta, con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrispondere, per l'esercizio finanziario 1948-49, al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

Per la concessione di detti compensi, che saranno imputati ad apposito capitolo istituito nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non potrà superarsi, per ogni trimestre, un quarto della somma di lire 60.000.000 autorizzata per lo scopo.