

(N. 2413-A)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

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

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

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 5 giugno 1952 (V. Stampato N. 2505)*

presentato dal Ministro *ad interim* del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA  
L'11 GIUGNO 1952

---

Comunicata alla Presidenza il 13 giugno 1952

---

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti  
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953.

---

## PARTE I.

ONOREVOLI SENATORI. — Lo stato di previsione delle spese del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1952-53 presenta, come sempre, due parti distinte: quella riguardante l'Amministrazione che controlla le ferrovie in concessione e gli autotrasporti e quella propria della Azienda delle ferrovie dello Stato.

I rapporti fra le due Amministrazioni sono praticamente nulli, salvo qualche legame dipendente da linee ferroviarie in esercizio provvisorio statale.

Sono invece essenziali i rapporti tecnici ed economici e diventano di anno in anno più gravi i problemi che li interessano.

IL CARICO FINANZIARIO SOPPORTATO DALLO STATO  
PER LE FERROVIE IN CONCESSIONE.

Nella prima parte è preminente l'ammontare delle spese previste per le ferrovie in concessione sia a titolo di sovvenzioni chilometriche (comprese nella parte ordinaria del bilancio) sia a titolo di sussidi straordinari di esercizio, inclusi nella parte straordinaria e richiesti dalle Società esercenti per sanare il disavanzo dei loro bilanci.

Sia l'una, sia l'altra di queste spese presenta nell'esercizio in discussione notevolissimi incrementi, passando la prima da 3.700 a 5.908 milioni con l'aumento di 2.208 milioni (capitolo 37) e la seconda da 3.500 a 4.575 milioni con l'aumento di 1.075 milioni (capitolo 48).

Ora il capitolo delle sovvenzioni chilometriche non dovrebbe presentare variazioni, passando da un esercizio al successivo, salvo quelle che possono derivare da nuove concessioni, ovvero da disposizioni legislative speciali, che ammettono conguagli di particolare natura.

IL PIANO DI AMMODERNAMENTO  
DELLE FERROVIE IN CONCESSIONE.

Per spiegare la apparente anormalità bisogna tener presente che il meccanismo dei sussidi statali nei riguardi delle ferrovie concesse

è entrato in una fase di trasformazione, dacchè fu presentato il disegno di legge sull'esercizio ed il potenziamento delle ferrovie in concessione, approvato dal Senato in una prima sua stesura nel febbraio 1951 (cioè da ben 15 mesi) e modificato profondamente dalla Camera dei deputati nella formula con la quale, dopo il parere favorevole espresso dalla 7<sup>a</sup> Commissione, or sono pochi giorni, sta per passare alla seconda discussione del Senato col n. 1065-B e la relazione del senatore Corbellini.

L'idea direttiva di questo disegno di legge consisteva e consiste tuttora in questi due punti:

1) distinguere le ferrovie in concessione in assetto economico deficiente in due categorie: quelle che, premesso un ragionevole aggiornamento delle sovvenzioni chilometriche in ragione del diminuito potere di acquisto della moneta e delle mutate condizioni di esercizio, possano, con opportuni ammodernamenti, raggiungere un assetto economico stabile e mantenersi in attività senza sussidi straordinari; e quelle che tale possibilità non presentano, e quindi debbono venire sostituite con altri mezzi di trasporto;

2) per le ferrovie classificabili nel primo gruppo capitalizzare le economie future sopra i sussidi straordinari che non verranno più corrisposti, e metterli a disposizione per le opere di ammodernamento, a carico dello Stato nella misura del 50 per cento della spesa totale per l'Italia settentrionale e centrale e del 75 per cento per quella meridionale ed insulare.

La differenza fra il disposto della legge qual era stato approvato dal Senato e quello approvato recentemente dalla Camera (6 maggio 1952) sta in questo che, secondo il primo, la capitalizzazione dei futuri risparmi doveva corrispondere ad un periodo di 35 anni e col secondo è ridotta a 6 anni.

L'altra differenza riguarda il criterio direttivo dell'aggiornamento delle sovvenzioni chilometriche, che nel testo approvato dalla Camera è fissato per mezzo di valori massimi stabiliti in 800 mila lire all'anno per chilometro durante il periodo dei lavori di ammodernamento limitato a 3 anni, riducibili a 600 mila nel periodo successivo.

Per l'Italia meridionale ed insulare il massimo suddetto è elevato ad 1.400.000 lire senza distinzione fra i due periodi.

Secondo la relazione Angelini, dato che il carico complessivo sopportato dallo Stato per le ferrovie in concessione raggiungeva 7.500 milioni per l'esercizio 1951-52, l'ammontare delle sovvenzioni chilometriche, aggiornate dopo il potenziamento delle reti ferroviarie suscettibili di risanamento economico, non dovrebbe superare i 4.300 milioni, lasciando quindi un margine capitalizzabile di 3.200 milioni annui.

Il nuovo stato di previsione, proposto alla nostra discussione, porta invece il carico finanziario totale a  $5.908 + 4.575 = 10.483$  milioni; quindi la ipotesi dell'onorevole Angelini di poterlo ridurre a 4.300 milioni appare ancor meno facilmente realizzabile.

D'altra parte la disponibilità immediata di 3.200 milioni, da conservarsi in bilancio fino al termine del periodo di sei anni, è assai discutibile, tenuto conto che nel primo triennio, durante la esecuzione delle opere di potenziamento e l'inevitabile ritardo della loro influenza economica i 4.300 milioni non saranno certo sufficienti a fronteggiare lo sbilancio delle ferrovie in concessione.

Quindi un periodo assai più lungo di ammortamento è indispensabile, ovvero (ciò che fa lo stesso) un periodo più lungo della permanenza in bilancio del carico finanziario attuale di 10.483 milioni, più lungo, intendo, dei sei anni preventivati.

Diversamente, anche facendo astrazione dal ritardo sopra accennato e supponendo (per larghezza) che il contributo delle società concessionarie raggiunga i tre quarti di quello statale (come media fra il 100 per cento dell'Italia centrale e settentrionale ed il 33 per cento dell'Italia meridionale ed insulare) la disponibilità per gli ammodernamenti sarebbe di soli 33,6 miliardi, inadeguata ai lavori richiesti da un complesso ferroviario di tale importanza.

#### INTERFERENZA DEL PIANO DI AMMODERNAMENTO CON LO STATO DI PREVISIONE DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE.

Sta comunque il fatto che i programmi di questo disegno di legge sono già considerati

nella impostazione del bilancio, tant'è vero che per l'esercizio decorso era già preveduta la prima disponibilità di 400 milioni che il piano finanziario, allora abbozzato, fissava come cifra di avviamento ai lavori di ammodernamento. La vediamo ripetuta identicamente nel capitolo 38, che sostituisce il 37° del precedente esercizio, e ne riproduce la dicitura: sovvenzioni chilometriche per il potenziamento di ferrovie concesse all'industria privata.

Si dovrà anzi far luogo allo storno del medesimo importo per l'esercizio 1951-52, mettendolo a disposizione a favore di sussidi straordinari non liquidati ancora nella loro totalità.

Sempre stando al piano finanziario tracciato, come base del disegno di legge nella sua prima stesura, si sarebbe dovuto in questo esercizio prevedere una prima annualità di 365 milioni, che, rinnovata per 35 anni al tasso del 6,5 per cento corrisponde ad una disponibilità presente di 5 miliardi, ammontare del disavanzo di esercizio non coperto dai sussidi integrativi nel triennio 1° gennaio 1948-30 giugno 1951.

Ma ognuno vede come, modificato profondamente il periodo di ammortamento con la seconda stesura della legge dell'ammodernamento, questi calcoli cessano di avere una base adeguata.

Comunque l'abbozzo tracciato per lo studio del bilancio preventivo è stato il seguente:

#### *Ammontare delle spese fisse.*

	Milioni
1) importo annuo per sovvenzioni di costruzione e di esercizio <i>consolidate</i> . . . . .	233
2) quote di sovvenzione annua per raddoppio del binario Circumvesuviana . . . . .	37
3) integrazione nella misura dei nove decimi del disavanzo delle calabro-lucane di competenza dell'anno 1952-53 previsto in 2.132 milioni e quindi esposto in	1.919
4) integrazione per la quota residua dei nove decimi dei disavanzi degli anni 1950-51-52 che	

Milioni	Milioni		
rimarrà scoperta per insufficienza degli stanziamenti relativi agli anni stessi . . . . .	247	12) Ferrovie Calabro-Lucane . . . . .	120
5) maggiore sovvenzione ordinaria di esercizio prevedibile a favore delle Ferrovie del Sud-Est in dipendenza della revisione del prezzo del carbone . . . . .	300	13) Tramvia Bari-Barletta . . . . .	120
6) quota di ammortamento annuo dei disavanzi di esercizio non coperti dai sussidi integrativi dal 1° gennaio 1948 al 30 giugno 1951, di cui la legge sul potenziamento delle ferrovie in concessione prevede la regolazione (quota di ammortamento di 5 miliardi in 35 anni al 6,5 per cento) . . . . .	365	14) Ferrovia Siracusa Vizzini . . . . .	90
7) rivalutazione dei fondi di rinnovo previsti dalla citata legge, calcolati in base al rapporto 1/50	728	15) Ferrovie Complementari della Sardegna . . . . .	750
Totale . . . . .	3.829	16) Strade Ferrate Sarde . . . . .	325
		17) Ferrovie Meridionali Sarde . . . . .	80
		Altre 36 aziende di minore importanza, complessivamente . . . . .	728
		Totale disavanzi presunti per l'esercizio 1951-52 . . . . .	5.328
		Maggiori disavanzi presunti per l'esercizio 1952-53, in dipendenza degli ulteriori oneri per il personale e per l'aumento del costo dei combustibili, lubrificanti e materiali di manutenzione e di esercizio in genere . . . . .	826
		Disavanzi complessivi previsti per l'esercizio 1952-1953 . . . . .	6.654

*Spesa straordinaria.*

Sussidi integrativi di esercizio.

Disavanzi per l'esercizio 1951-52 per le seguenti più importanti aziende:

	Milioni
1) Società Nazionale Ferrovie e Tramvie . . . . .	325
2) Società Veneta Ferrovie . . . . .	360
3) Consorzio Ferrovie Reggiane . . . . .	150
4) Ferrovia Suzzara-Ferrara . . . . .	75
5) Ferrovia Arezzo-Stia . . . . .	80
6) Ferrovia Centrale Umbra . . . . .	90
7) S.T.E.F.E.R. - linee extra urbane . . . . .	550
8) Ferrovia Cumana . . . . .	80
9) Tramvie Provinciali di Napoli . . . . .	225
10) Ferrovie del Sud-Est . . . . .	1.100
11) Ferrovia Garganica . . . . .	80

La somma dei due totali così formati

$$3.829 + 6.654 = 10.483$$

equivale a quella esposta nel piano di previsione con le due cifre già citate 5.908+4.575. Ma le due quote corrispondenti non sono uguali, causa gli elementi perturbatori del criterio differenziatore fra sovvenzioni chilometriche e sussidi straordinari; che ha cessato di essere netto come fu in passato; ed è preoccupante il fatto che la quota relativa ai sussidi straordinari, che il pareggio dei bilanci reclama, sia maggiore di quella registrata al capitolo 48, poichè ciò rende più arduo il compito risanatore della legge del potenziamento.

Comunque un giudizio sintentico permette di concludere che, secondo lo stato di previsione presentato, l'onere finanziario dello Stato, raggiungendo per le ferrovie in concessione l'importo totale di 10 miliardi, mentre il loro sviluppo e di 5.388 chilometri, corrisponde alla media di 2 milioni annui circa per chilometro di linea esercitata. Si noti che in queste cifre



sono compresi 600 milioni circa corrispondenti alla gestione governativa di piccoli tronchi ferroviari come Genova-Caselle; Ferrara-Codigoro; Napoli-Capua-Piedimonte d'Alife abbandonati dalle Società esercenti e che lo Stato non può trasformare, come sono stati trasformati i tronchi tramviari, di cui si parla nel seguente paragrafo, perchè gli sono, con la legislazione precedente quella dell'ammodernamento, inibite modificazioni patrimoniali.

DISPOSIZIONI LEGISLATIVE  
ED INIZIATIVE PRIVATE CHE PREPARANO  
LA RIFORMA.

Bisogna però tenere presente che la trasformazione di sistema di trazione delle tramvie extra urbane in concessione è già in atto, e ciò a termini della legge n. 1496 del 14 ottobre 1932, emanata per fronteggiare la crisi dei trasporti ferroviari concessi all'industria privata.

Quella legge, oltre al conferire al Governo il diritto di imporre raggruppamenti organici dei servizi pubblici di trasporto, dando anche la facoltà di risolvere concessioni in corso, prevede, nell'articolo 2, che i concessionari stessi possano richiedere ed ottenere la autorizzazione a sostituire con automezzi e filovie il servizio ferroviario e tramviario, e concede per questo provvedimento un periodo biennale di prova.

Numerosi sono gli esempi di applicazione felice di questa legge, sopra tutto per le tramvie extra urbane, che non hanno sede propria, ma utilizzano le strade ordinarie in prossimità dei grandi centri urbani. Lo Stato in tali casi ha l'onere del riscatto degli impianti fissi a prezzo di stima, a meno che la Società esercente non preferisca realizzare per conto proprio il materiale fisso, assumen-

dosi l'onere del ripristino della via. L'operazione finanziaria si fece d'ordinario con apporto di capitale azionario, ovvero con anticipazioni di istituti bancari, necessarie all'acquisto del nuovo materiale rotabile (autovetture ed autocarri) ed alla sistemazione di rimesse veicoli dotate di piccole, ma bene attrezzate officine di riparazione, grazie alle quali i periodi di inattività degli automezzi possono essere ridotti al minimo, con vantaggio per la economia dell'esercizio.

Di regola nei piani finanziari adottati, per un primo periodo del nuovo esercizio, si rinunciò alla quota di ammortamento del materiale mobile acquistato, ripromettendosi di applicarla con termini abbreviati, quando, superato l'avviamento della nuova gestione, questa sarà entrata nella fase normale della sua attività.

Così numerosi tronchi di binario delle antiche ferrovie e tramvie extra urbane furono abbandonati e per essi cessò ogni carico finanziario per lo Stato.

Citiamo a titolo d'esempio: la ferrovia Basaluzzo-Frugarolo, chiusa all'esercizio il 22 novembre 1948 e sostituita col servizio automobilistico Alessandria-Frugarolo-Basaluzzo-Novi Ligure, esercitato dalla Società anonima ferroviaria Val d'Orba; le linee S.A.T.T.I. comprendenti la ferrovia Torino-Venaria-Pianezzo ed altri tronchi ad essa coordinati di oltre 25 chilometri di sviluppo, sostituita anch'essa integralmente da servizi automobilistici stradali.

Fra le linee a scartamento ridotto la Torino-Saluzzo-Viale-Cavallermaggiore; la Saluzzo-Cuneo; la Biella-Mongrando; la Biella-Savigliano-Morana; la Cuneo-Dronero; la Cuneo-Borgo San Dalmazzo; la Costigliole-Saluzzo-Venaria. Abbiamo citato in modo speciale le linee del Piemonte, che di fatto può vantare in questo indirizzo un primato, come si deduce dal quadro riassuntivo seguente:

FERROVIE E TRAMVIE CONCESSE ALL'INDUSTRIA PRIVATA  
SOSTITUITE DA SERVIZI AUTOMOBILISTICI

<i>Piemonte:</i>	Lunghezza km.	879,200
tra cui gruppo S.A.T.T.I. (km. 101,900); gruppo S.A.A. (chilometri 200,300); gruppo S.A.B. (km. 103,300); gruppo N.O.L.I. (km. 110,500); gruppo S.A.V. (km. 57,200).		
<i>Liguria:</i>	Lunghezza km.	31,412
tra cui gruppo S.A.L. (km. 17,272).		
<i>Lombardia:</i>	Lunghezza km.	878,298
tra cui gruppo S.V.I.T. (km. 101,200); gruppo S.T.E.B. (chilometri 164,298); gruppo S.A.T.O.V. (km. 56,00).		
<i>Trentino e Alto Adige:</i>	Lunghezza km.	92,000
tra cui le ferrovie Rovereto-Riva (km. 28,540) e Dermulo-Mendola (km. 23,681).		
<i>Veneto:</i>	Lunghezza km.	209,650
tra cui gruppo Soc. Veneta (km. 26,200).		
<i>Friuli e Venezia Giulia:</i>	Lunghezza km.	60,040
tra cui le ferrovie Cividale-Caporetto (km. 28,000) e Villa Santina-Comeglians (km. 14,040).		
<i>Emilia e Romagna:</i>	Lunghezza km.	500,902
tra cui le ferrovie Castelbolognese-Riolo Bolognese (km. 9,321); Spilimberto-Bazzano (km. 6,751); Casalecchio-Vignola (chilometri 23,931) e gruppi S.O.R.I.T. (km. 80,500); S.T.U. (chilometri 31,200); S.E.A. (km. 155,300).		
<i>Toscana:</i>	Lunghezza km.	288,873
tra cui le ferrovie Massa Marittima-Follonica (km. 25,132); Arezzo-Fossato di Vico (km. 133,541) e gruppo Gestione Ferrottramviaria Firenze (km. 58,700).		
<i>Marche:</i>	Lunghezza km.	212,934
tra cui la ferrovia Fano-Fermignano (km. 43,161) e gruppi S.I.T.A. (km. 12,525) e A.T.M. (km. 9,448).		

<i>Lazio:</i>	Lunghezza km.	132,205
tra cui le ferrovie Fiuggi-Frosinone (km. 33,790); Vico del Lazio-Guarcino (km. 30,000); Mandela-Subiaco (km. 22,709); Orbetello-Porto Santo Stefano (km. 13,797); tramvia Roma-Tivoli (km. 32,000).		
<i>Abruzzo e Molise:</i>	Lunghezza km.	69,334
tra cui le ferrovie Aquila-Capitignano (km. 31,86) e Agnone-Pescolanciano (km. 37,472).		
<i>Campania:</i>	Lunghezza km.	38,768
tra cui gruppo Tramvie provinciali di Napoli (Pescarole-Napoli e Napoli-Giugliano) (km. 16,00 + km. 12,00); gruppo Tramvie di Salerno (km. 10,768).		
<i>Puglia:</i>	Lunghezza km.	71,000
<i>Sicilia:</i>	Lunghezza km.	169,935
tra cui gruppi S.A.T.C. (km. 40,00); S.I.T.A. (km. 18,500) e S.A.T.S. (km. 25,435).		
<i>Sardegna:</i>	Lunghezza km.	5,600
TOTALE GENERALE . . . km.		3.690,151

Un complesso adunque di grande rilievo, che sta a dimostrare come le ferrovie secondarie possano e debbano anzi essere oggi sostituite da servizi automobilistici, coordinati ai servizi ferroviari fondamentali, quando siano a disposizione buone strade, accuratamente tenute in efficienza, e non manchi un sufficiente movimento locale, convergente verso centri cittadini ed industriali importanti.

Un altro impulso indiretto all'ammodernamento è stato dato dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, intitolata: « Concorso dello Stato per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione », per quanto essa abbia per fine la riparazione dei danni di guerra e provveda agli impianti fissi gratuitamente reversibili allo Stato alla fine della concessione e subordinatamente all'acquisto di nuovo materiale rotabile in sostituzione di quello distrutto, per il quale il concorso dello Stato può raggiungere il 50 per cento della spesa preveduta.

Per il finanziamento di questa legge già preveduto dall'articolo 3 del decreto legislativo 14 settembre 1947, n. 877, dà nuovi mezzi la legge 17 gennaio 1951, n. 15, la quale mette a disposizione del Ministro dei trasporti la somma di 16 miliardi, in ragione di quattro per ciascuno degli esercizi finanziari 1950-51; 1951-52; 1952-53; 1953-54.

Troviamo di fatto stanziata al capitolo 51 la suddetta somma di 4 miliardi come 3<sup>a</sup> delle 4 annualità per la riattivazione di pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata, ed è giusto segnalare l'interpretazione larga che di essa dà il Governo, favorendo nella ricostruzione non pochi ammodernamenti, fra i quali ricordiamo quello delle ferrovie Sangritane, per le quali, con apposito decreto legislativo 14 settembre 1947 n. 877, si decise di provvedere con gli stanziamenti di cui qui è cenno alla trasformazione in linea a scartamento normale.

NECESSITÀ DI STUDI SINGOLI PER LE RETI  
IN CONCESSIONE DI MAGGIORE IMPORTANZA.

Ma evidentemente il problema della riforma delle ferrovie in concessione è di una complessità e di una grandiosità che va molto oltre alla portata di questi provvedimenti. Esso si presenta intimamente connesso col potenziamento e la disciplina degli autotrasporti, che di anno in anno assumono proporzioni maggiori ed esige uno studio distinto per ognuna delle principali reti esistenti che si tratta di ammodernare, poichè una formula unica non è praticamente possibile. Aggrava questa esigenza la molteplicità e la varietà delle disposizioni legislative che disciplinano queste reti.

Così le Calabro-Lucane, la cui concessione risale al regio decreto-legge 29 luglio 1926, n. 1450, col quale fu approvata la convenzione con la Società strade ferrate del Mediterraneo, furono aperte all'esercizio negli anni 1915, 1923, 1931, cioè parte prima e parte dopo il citato decreto.

Il finanziamento necessario fu allora assicurato prelevando 57 milioni dall'avanzo dell'esercizio 1925-26 e prevedendo sui bilanci successivi la rimanente spesa di 300 milioni.

La legge 6 aprile 1949, n. 168 dispose la immissione in servizio di nuovo materiale rotabile impegnando il Ministero dei trasporti ad anticipazioni fino a 900 milioni per l'acquisto di detto materiale, ma faceva obbligo alla Società esercente di rimborsare tali anticipazioni in 20 anni a decorrere dal 1° gennaio 1951 con altrettante annualità posticipate, comprensive degli interessi nella misura del 5 per cento.

La successiva legge 8 gennaio 1952, n. 24 prorogò al 1° luglio 1952 la data a decorrere dalla quale la Società dovrà provvedere ai rimborsi.

Oggi vediamo, a proposito di questa rete, preveduta, per l'esercizio in discussione, una maggiore spesa di 600 milioni, come parte del maggiore importo di 2.208 milioni del capitolo 37; ed i 600 milioni corrispondono alla revisione dei prezzi di acquisto del materiale rotabile, di cui alla citata legge 6 aprile 1949, e consistente in 24 nuove automotrici ed 8 vetture rimorchiate.

La rete ferroviaria delle Calabro-Lucane non è stata eseguita integralmente rispetto al primitivo progetto che prevedeva uno sviluppo di binario di 1.205 chilometri. Sono di fatto stati costruiti recentemente i tronchi Camigliatello-San Giovanni in Fiore e successivamente quello da San Giovanni fino a Policastro.

Si tratta di una rete ferroviaria con alcuni tronchi a fortissima pendenza, serviti da locomotore ad aderenza artificiale, mentre oggi è in corso in quella regione un vasto programma di sviluppo della rete stradale. Come è noto, complessivamente nel Mezzogiorno e nelle Isole è preveduta una spesa di 247 miliardi in 10 anni, di cui 160 forniti dalla Cassa del Mezzogiorno e 60 dall'A.N.A.S. per la sistemazione delle strade statali esistenti, che si spera portare a compimento in 4 anni.

È chiaro che tutto ciò modifica il punto di vista tecnico sulla soluzione più conveniente del problema, anche in vista della formidabile concorrenza che gli automezzi, col potenziamento della viabilità ordinaria, potranno svolgere.

Un'altra rete particolarmente deficitaria è quella del Sud-Est, che misura uno sviluppo di 473 chilometri e comprende la linea Bari-Martinafranca-Taranto, con deviazione a Putignano per Lecce.

Il disavanzo di ben 1.100 milioni annui è imputabile sia alla perdita quasi integrale del settore trasporto merci, sia ad un eccessivo numero di agenti (2.087 in ragione di 4,4 per chilometro) sicchè l'onere del personale raggiunge il 63 per cento delle spese totali.

Evidentemente saranno diverse le direttive da adottare per il suo ammodernamento.

Lo stesso si dica per le ferrovie sarde: quelle del Nord con sede in Sassari, aperte all'esercizio dal 1930 al 1938; le complementari con sede in Cagliari aperte all'esercizio dal 1888 al 1893, salvo due tronchi aperti nel 1915 col tronco Cagliari-Mandas-Arbetax di ben 228 chilometri; le meridionali con sede in Iglesias, aperte all'esercizio nel 1926. Certo uno studio della loro riforma potrebbe segnare direttive per eseguirvi, sia pure gradualmente, le opere e le trasformazioni più opportune per il loro potenziamento.

Si invoca da parecchi la creazione di un consiglio superiore dei trasporti, ma esso pure, quando sarà istituito, avrà bisogno di studi informativi, per i quali al nostro Ministro non mancano negli uffici da lui dipendenti nè i tecnici capaci di impostarli sottoponendo alla sua larga visione politica, economica e sociale, di cui tutti gli riconosciamo il possesso, il giudizio definitivo.

Nello stato di previsione delle spese per il personale non mancano i capitoli che permettano di stimolare gli studi tecnici che invociamo: i compensi per lavori straordinari del capitolo 8° per il personale di ruolo; del 9° per quello fuori ruolo: le indennità di missione dei capitoli 12, 13, 15, 16, 17 ammontano complessivamente a parecchie decine di milioni e possono permettere ai valorosi tecnici dell'Amministrazione lo studio dei problemi singoli.

#### SINCERITÀ CONTABILE.

Un cenno finalmente merita la regolazione della contabilità nei riguardi dei rapporti fra le società esercenti e lo Stato.

Talvolta le società, premute dalle difficoltà finanziarie che lo sbilancio suscita nel loro esercizio, prima di poter ottenere i sussidi straordinari, trattengono nelle loro casse gli introiti dei biglietti venduti nelle loro stazioni anche per i percorsi che si prolungano sui tronchi eserciti dalle Ferrovie dello Stato.

Altre ritenute arbitrarie si effettuano sulle quote che le Società stesse, come datrici di lavoro, debbono versare all'Istituto della previdenza sociale. È ovvio il voto che queste irregolarità contabili siano ridotte al minimo, evitando l'appesantimento che esse provocano nell'organismo amministrativo e risparmiando le quote di interesse ad elevato tasso che le Società esercenti debbono corrispondere agli Enti creditori (Ferrovie dello Stato e Istituto di previdenza) e che in ultima analisi gravano sul Tesoro, costretto a riconoscerle come passività giustificate e quindi a conteggiarle fra i sussidi straordinari reclamati.

Ci siamo soffermati a lungo sul problema delle ferrovie in concessione e della loro sostituzione con gli autotrasporti e lo abbiamo fatto con qualche accenno critico.

#### GLI AUTOTRASPORTI.

Ma in uno sguardo complessivo a tutta la grandiosa attività degli Ispettorati non può mancare l'espressione di un plauso sentito. Essi di fatto, oltre alle ferrovie in concessione, controllano il formidabile movimento automobilistico che il Ministro, nel suo discorso del 5 giugno ultimo scorso alla Camera dei deputati, riassumeva nelle due cifre imponenti di 1.445.784 autoveicoli per il trasporto delle persone e di 254.570 autocarri con 28.289 rimorchi e 51.000 motocarri e autofurgoni per quello delle merci. Giova qui riportare alcuni risultati di dettaglio che ci serviranno per stabilire un confronto con le ferrovie e che deduciamo dal rilevamento statistico della circolazione lungo le strade statali nell'anno 1950, eseguito dall'A.N.A.S. Il traffico medio complessivo di tutti i veicoli percorrenti le 10 strade di maggiore attività di trasporto in *tonnellate al giorno* risulta dal seguente prospetto:

1. Via Emilia - S. S. 9 . . . . .	19.713
2. Padana superiore - S. S. 11 . . . . .	16.035
3. Padana inferiore - S. S. 10 . . . . .	15.402
4. dei Giovi - S. S. 35 . . . . .	14.089
5. Porrettana - S. S. 64 . . . . .	14.064
6. Pistoiese - S. S. 66 . . . . .	13.596
7. Terra di Lavoro - S. S. 7-bis. . . . .	13.339
8. Tirrenia inferiore - S. S. 18 . . . . .	13.056
9. Adriatica (Padova-Rimini) - S. S. 16 . . . . .	11.516
10. Via Appia - S. S. 7 . . . . .	10.296

Come peso medio per gli autocarri e trattorici senza rimorchio è stato adottato quello di 5 tonnellate; per gli autocarri e trattorici con rimorchio quello di 24 tonnellate; e forse il primo è alquanto basso ed il secondo troppo elevato. Ma si tratta di dati di orientamento, e non è il caso di sottigliezzare.

Aggiungiamo che l'incremento annuo in questo settore è così rapido che oggi questi numeri sono certo sensibilmente sorpassati.

Confrontando i dati del 1950 con quelli del 1938, si riconoscono di fatto aumenti rilevantisimi e continui: per i viaggiatori si passa da



9.000 a 22.737 milioni di viaggiatori km. (rapporto di 1 a 2,5), Per le merci da 4.500 a 14.215 milioni di tonnellate km. (rapporto di 1 a 3).

In testa, sotto questo punto di vista, è la S. S. 64 (Porrettana) il cui traffico merci nel 1950 risultò 5,24 volte quello del 1938.

Sempre dai calcoli dell'ingegner Vezzani risulta che il costo per viaggiatore km. è mediamente di lire 5,50; quello delle merci dipende dalla capacità dell'autocarro e dall'uso o meno del rimorchio, passando, per tonnellata km., da un massimo di 21 ad un minimo di 9 contro un importo medio di lire 8,40 del trasporto ferroviario che esclude la presa e la resa a domicilio.

Finalmente, per sintetizzare in poche cifre l'intensità del traffico automobilistico nelle grandi vie di comunicazione esterne agli abitati, citiamo i dati relativi alla Via Emilia, che occupa il primo posto in questa classificazione. Giornalmente, nel tratto prossimo a Bologna, essa risultò nel 1950 percorsa da 1127 autovetture; 638 autocarri senza rimorchio e 193 con rimorchio; 75 autobus senza rimorchio e 15 con rimorchio.

Nel tratto prossimo a Parma si ebbero nel medesimo ordine di qualifica: 1248, 744, 220, 85, 12 automezzi.

Nel tratto prossimo a Milano: 2055, 914, 434, 144, 82 automezzi.

Onde appare che, anche per le strade statali fuori dei centri urbani, il movimento automobilistico segnala non lontano il tempo nel quale si dovrà pensare all'allargamento delle sedi stradali per i tronchi più frequentati.

D'altra parte il traffico automobilistico dà al Tesoro un attivo imponente, come imposta sulla fabbricazione degli olii minerali, registrato nello stato di previsione testè approvato in 113 miliardi con aumento di 11 rispetto all'esercizio che sta per chiudersi e con la tassa di circolazione degli automezzi iscritte all'attivo in 13,5 miliardi, questa pure in aumento sensibilissimo rispetto agli 8 miliardi dell'esercizio 1951-52.

Esse costituiscono la contropartita della manutenzione stradale, che di fatto è ormai, in parte, contributo imputabile al traffico su gomme, alla quale si dovrebbe aggiungere la spesa per gli Ispettorati per la motorizzazione che controllano il movimento automobilistico.

Si comprende quale peso sui fattori economici della vita nazionale abbia questo nuovo esercito di mezzi di trasporto, sia nel campo della produzione per fabbricarli, sia in quello degli accentramenti urbani per disimpegnarne i movimenti e metterli in rapporto fra di loro e con la periferia, sia in quello della distribuzione dei prodotti dalle località di origine a quelle di utilizzazione.

Per tutta questa attività va reso onore al Dicastero che la disciplina ed al Ministro che ne fissa le direttive, nell'atto col quale ci prepariamo ad approvare il bilancio, pure auspicando una maggiore disciplina che non ne riduca però le possibilità di sviluppo.

## PARTE II.

### ENTRATA E SPESA DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO NELL'ESERCIZIO 1952-53.

Lo stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha i caratteri del bilancio preventivo di una Azienda autonoma, che si regge finanziariamente, con le proprie attività, tendendo all'equilibrio economico.

Le variazioni delle due partite passando dall'esercizio che sta per finire a quello di cui ci è presentato il piano di previsione sono con molta chiarezza precisate nella « Nota preliminare » alla quale ci riferiamo per evitare ripetizioni.

Per l'esercizio 1952-53 è preveduto un progresso verso il pareggio, pure essendo dichiarato un disavanzo di 36.828,7 milioni, come differenza fra le entrate preventivate in 201.543,8 milioni e le spese in 238.372,5.

L'onere effettivo dello Stato è però superiore alla cifra suddetta, poichè, in aumento di essa, è considerato nel capitolo 28 un contributo del Tesoro di 10.000 milioni, a parziale copertura del disavanzo di gestione del fondo pensioni e sussidi. La stessa somma per il medesimo scopo era già stata stanziata in altro capitolo nell'esercizio 1951-52 e quindi la riduzione di 6.300,1 milioni annunciata nel disavanzo preventivato, è riduzione effettiva.



Riservandoci di parlare più innanzi della gravità dell'onere delle pensioni, notiamo che le due cifre dell'apporto del Tesoro sono iscritte in due capitoli successivi, ma non sono sommate insieme. Accenniamo pure al maggior carico per le spese del personale, comune del resto a tutte le Amministrazioni statali, conseguenza degli aumenti concessi ai loro funzionari ed agenti con la legge 8 aprile 1952, n. 212. Questo maggiore carico che per le Ferrovie si valuta a circa 7.900 milioni come conseguenza diretta ed a 3.700 milioni come conseguenza indiretta eleverà, nel consuntivo, lo sbilancio a circa 58 miliardi, facendo perdere il vantaggio che le Ferrovie dello Stato si sforzano di realizzare, lottando contro così gravi difficoltà.

Difficoltà che procedono dai limiti imposti alla rivalutazione dei loro servizi in ragione della svalutazione della nostra moneta, il cui rapporto è almeno di 50:1 mentre l'aumento medio delle tariffe è prossimo a 32:1, dal più equo riconoscimento dei diritti del lavoro e anche dal trattamento di favore degli impiegati statali che fruiscono di una tariffa speciale con riduzione del 50 per cento, elemento conteggiabile fra le loro retribuzioni, ma non conteggiato a favore delle Ferrovie dello Stato come quota attiva del loro bilancio.

Se insistiamo sopra questo punto lo facciamo perchè lo sbilancio dell'Azienda si scarica attraverso alle tasse, ovvero attraverso al disavanzo del Tesoro, che ha le sue ripercussioni nell'economia generale; si scarica, diciamo, anche sui contribuenti che meno largamente fruiscono dei vantaggi di trasporti con basse tariffe.

È però vero che nell'ordinamento tributario attuale queste categorie, nel settore delle imposte dirette, sono meno colpite, e quindi una perequazione si raggiunge anche in regime di trasporti mantenuti sotto costo per interessi sociali ed economici giustificabili.

#### AUMENTO DEI PRODOTTI DEL TRAFFICO.

Anche senza modificazione delle tariffe che subiscono soltanto ritocchi di cui parleremo in seguito, l'aumento progressivo e regolare del volume del traffico, constatato nei decorsi eser-

cizi, ha indotto l'Amministrazione a prevedere l'ulteriore progresso con un senso, come dice la Nota preliminare, di moderato ottimismo.

Di fatto per l'esercizio precedente erano stati preventivati 160.800 milioni di prodotti del traffico per la rete principale e nei dodici mesi, dal maggio 1951 alla fine dell'aprile 1952, i prodotti raggiunsero 160.825 milioni; buono auspicio questo dell'avverarsi delle previsioni per i dodici mesi dell'esercizio finanziario spostato di due mesi appena rispetto a quello già controllato.

Le previsioni del futuro esercizio si fondano sopra un aumento di 18.000 milioni, poco superiore all'11 per cento della cifra, come è stato detto, ormai accertata. Effettivamente il primo quadrimestre del 1952 confrontato col primo del 1951 giustificerebbe aumenti meno larghi. Si ebbero di fatto i seguenti prodotti del traffico:

Gennaio	1951=11.730;	1952=12.803
Febbraio	» =10.943;	» =11.941
Marzo	» =12.985;	» =12.934
Aprile	» =12.653;	» =14.052
Totale . . .	48.311	51.730

con un aumento del 7 per cento.

Ma i ritocchi, di cui si è fatto cenno, cominciarono ad operare soltanto col 1° febbraio 1952 ed è lecito ripromettersi da essi una influenza favorevole operante, come sempre succede, con qualche ritardo, e quindi con prevalenza nei mesi dell'anno corrente, posteriori a quelli citati.

#### I PROVVEDIMENTI DEL DECRETO EMESSO DAL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA NEL GENNAIO 1952.

Furono lungamente studiati.

Fu dato maggiore sviluppo ai treni turistici ed a quelli straordinari per le comitive, nonchè ai treni criciera internazionali, il cui programma sarà sviluppato nella imminente stagione delle ferie estive.

Fu inoltre adottato un aumento generale indiscriminato sul prezzo dei biglietti viaggiata-

tori nella misura del 5 per cento, conservando inalterati i rapporti delle riduzioni speciali per gli operai, gli studenti e gli impiegati.

Per quanto riguarda le merci non fu invece modificato il livello medio delle tariffe; ma, soppressi gli aumenti per le merci più pregiate che offrivano agli autotrasporti un settore di più facile concorrenza, si stabilirono differenziazioni di tariffe secondo le percorrenze. Furono ridotte per i percorsi medi (fino a 500 chilometri) per i quali il traffico tende ogni anno più a passare ai trasporti su strada ordinaria, ed aumentate alquanto per percorsi maggiori.

Fu in oltre sostituito un regime unico di resa al posto della piccola e della grande velocità di uso antico, assicurando soltanto una resa particolarmente sollecita alle merci soggette a deperimento, per le quali funzionano

	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1° maggio 1952
Numero	15	21	33	69	103	120	126

ed il numero dei carri trasportati a domicilio:

	1947	1948	1949	1950	1951	1952
	18.319	25.270	33.935	66.686	105.657	140.000

Attualmente il servizio viene svolto con 76 tratrici e 179 carrelli stradali di proprietà delle Ferrovie e 99 tratrici e 50 carrelli di proprietà privata.

Ci auguriamo che sviluppandosi ulteriormente questa attività si pensi a sostituire con motori a gasolio gli attuali motori a benzina delle tratrici, realizzando una cospicua economia.

Si tratta ad ogni modo di un servizio che promette un serio sviluppo a favore del traffico ferroviario, con vantaggio dell'utente, quantunque non siano mancate opposizioni. Parecchie città, come Pavia, Como, Bergamo, Genova e Firenze applicarono a suo carico gravami fiscali a titolo di tasse per occupazione di suolo pubblico. Anche l'A.N.A.S. fece obiezioni, quantunque la ripartizione del carico sui numerosi assi portanti lo frazioni talmente da

con ottimi risultati i carri refrigerati, accolti con molto favore dagli utenti.

Altra innovazione che è in pieno sviluppo è quella del trasporto delle merci con casse mobili e con carrelli stradali per dare alle Ferrovie la possibilità di servizi con presa e resa a domicilio.

Le tariffe di utenza dei carrelli comprendono la trattrice e presentano un carico utile massimo di 12 tonnellate: esse variano con la distanza dallo scalo ferroviario e consentono tre ore di tempo per il carico ovvero per lo scarico, lasciando all'utente la spesa della manovalanza.

Per documentare il favore che questo mezzo di presa e resa a domicilio incontra citiamo il numero degli scali ferroviari che furono in grado di offrirlo al 1° gennaio degli anni sotto indicati:

escludere ogni pericolo per un pavimento stradale di normale compattezza.

Una attività con fine analogo di dare alle Ferrovie la capacità della presa e della consegna a domicilio fu quella svolta dall'I.N.T. (Istituto nazionale trasporti) per la formazione di carri completi raccogliendo le merci da utenti diversi.

Questa attività dei così detti trasporti a collettame, abbastanza fiorente nell'anteguerra, ho perduto molto della sua importanza. È tuttavia in vigore il regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, che autorizza a concedere una sovvenzione chilometrica a imprese automobilistiche private che la esercitino, tanto che troviamo nel capitolo « spese generali diverse » preveduta la somma di 390 milioni a questo fine.

Nello stesso capitolo: per provvigioni e compensi alle Agenzie italiane ed estere che vendono biglietti per le Ferrovie dello Stato sono stanziati 470 milioni, onere che le Ferrovie hanno ritenuto opportuno assumersi direttamente, prescrivendo la vendita all'utente senza sopraprezzo, nel quale provvedimento non ravvisando un vantaggio probabile, ci pare logico domandare un riesame per futuri esercizi.

#### PREMINENZA INCONTRASTATA DEI TRASPORTI MERCI CON AUTOMEZZI.

In somma l'Amministrazione ha studiato a fondo il problema per difendere i suoi trasporti dalla formidabile concorrenza degli automezzi su strada ordinaria; ma non vi ha dubbio che le difficoltà di guadagnare terreno su questa direttiva sono grandi.

Se, in relazione coi dati citati nella prima parte di questa relazione, al paragrafo dedicato agli autotrasporti, consideriamo quelli che la statistica delle vie ferrate ci offre per i tronchi di traffico più intenso, dandoci per essi le tonnellate-chilometri di merce trasportata in media giornalmente

Roma-Formia km. 129 con tonn-km.	13.607
Bologna-Firenze km. 97 . . . . .	10.204
Piacenza-Bologna km. 147 . . . . .	9.312
Milano-Piacenza km. 72 . . . . .	8.380

riconosciamo subito che il volume dei trasporti merci su gomma è di gran lunga superiore a quello su rotaie.

Il confronto non è certo preciso, poichè la statistica delle strade rileva il numero di passaggi degli autoveicoli in un dato punto del percorso, apprezzandone il tonnellaggio con valori medi del peso totale: mentre la statistica ferroviaria si riferisce al peso netto moltiplicato per il percorso di ciascuna partita.

Evidentemente per dedurre da queste ultime cifre l'intensità del passaggio, cioè la grandezza del tonnellaggio in transito, bisogna dividere per il percorso medio.

Supponendolo uguale a due terzi della lunghezza del tronco corrispondente, si hanno i numeri seguenti: transito nelle 24 ore, rispet-

tivamente per le quattro linee, di tonnellate 160, 190, 94, 170 con una media di 170 tonnellate.

Per contro la capacità di trasporto degli autocarri percorrenti il tratto della via Emilia in vicinanza di Parma, ove si ha l'intensità media del traffico merci del tronco Milano-Bologna, e calcolandone la capienza come se tutti gli autocarri fossero di piccola portata, e viaggiassero a metà carico (tonnellate 1,70 per le trattorie e 4,25 per le rimorciate) risulta una portata di 2.235 tonnellate al giorno.

Appare quindi incontrastato in questo settore il predominio della trazione su strada, ed è necessario che la politica dei trasporti se ne renda adeguatamente conto.

#### IMPORTANZA DELLE CLASSI INFERIORI SUI PRODOTTI DEL TRAFFICO.

Sono forse possibili ancora migliorie nel settore del trasporto viaggiatori, atte ad incrementarne il movimento e quindi i prodotti del traffico, e sono quelle che riguardano i viaggiatori delle classi inferiori, le quali sono del resto quelle che danno il maggiore contributo alle entrate.

Riferendoci al secondo trimestre del 1951 documentato dal « Bollettino statistico » troviamo come prodotti del traffico in milioni di lire:

	per la 1 <sup>a</sup> classe	per la 2 <sup>a</sup> classe	per la 3 <sup>a</sup> classe
Aprile . . .	286,6	1.316,1	4.158,6
Maggio . . .	268,8	1.129,0	4.139,6
Giugno . . .	278,6	1.327,3	4.292,2

Le variazioni dei rapporti fra trimestre e trimestre, come, in uno stesso trimestre, fra mese e mese, sono trascurabili e stanno ad indicare la permanenza di un fenomeno fondamentale, perfettamente logico nelle condizioni economiche attuali della Nazione, la prevalente importanza dei prodotti della terza classe rispetto alle altre due. I primi di fatto sono 3,3 volte i prodotti della seconda e 15 volte quelli della prima.

Ciò suggerirebbe (anche facendo astrazione da qualsiasi riguardo sociale) di venire incontro ai viaggiatori delle terze classi più ancora di quanto non siasi fatto col miglioramento molto notevole delle carrozze messe a sua disposizione; di soddisfarli cioè con gli orari di alcuni tronchi ferroviari, segnatamente di quelli che costituiscono ramificazioni estreme della rete, per i quali quindi qualche lieve miglioramento della durata dei viaggi per raccogliere viaggiatori dalle stazioni intermedie può essere senza conseguenza.

Vi sono autotreni che fanno fermate di servizio per incroci in stazioni intermedie, ma non vi accettano viaggiatori, o subordinano l'accettazione al fatto che essi acquistino il biglietto di seconda classe, perchè la capienza delle vetture è scarsa rispetto alla richiesta dei viaggiatori di terza classe. Sembra che la questione meriti di essere considerata con maggiore benevolenza, che tornerebbe a vantaggio del traffico.

È pure il caso di incoraggiare lo studio delle carrozze letto di classe inferiore, offrenti ad un numero più grande di viaggiatori la possibilità di adagiarsi, anche senza il conforto di lenzuoli, che crea complicazioni assai gravi nel servizio. Sulle Ferrovie francesi questi trasporti economici per i lunghi viaggi notturni sono largamente adottati e permettono il riposo su piani sovrapposti in numero di tre su ciascun lato.

#### LE OFFICINE FERROVIARIE.

Le grandi riparazioni del materiale rotabile delle Ferrovie costituiscono una delle gestioni separate con entrata propria, procedente dal prezzo attribuito ai lavori che esse eseguono per i vari esercizi e con uscita rappresentata dal prezzo di acquisto delle materie prime, dalla spesa della mano d'opera e dalle spese generali.

Sarebbe forse desiderabile che la rispondenza fra gli importi delle entrate delle gestioni e quelli delle spese dei diversi servizi fosse di più facile controllo.

Dato che i servizi della Amministrazione generale sono sette, questa rispondenza non è di facile chiarificazione. Così la gestione Officine e scorte segna nel capitolo 54 un'impor-

to totale di lavori eseguiti per 32.500 milioni, mentre le spese ordinarie per forniture ed acquisti dei vari servizi sono registrate come segue:

Direzione generale . . . . . milioni	650
Movimento . . . . .	5.400
Commerciale e traffico . . . . .	120
Materiale e trazione . . . . .	30.450
Lavori e costruzioni . . . . .	6.550
Linee a scartamento ridotto . . . . .	350
Navigazione stretto di Messina . . . . .	500
<hr/>	
Totale . . . . . milioni	44.020

È chiaro che fra le forniture e gli acquisti dei vari servizi non vi sono soltanto i materiali provenienti dalla gestione delle Officine, mentre il Servizio materiale e trazione, suo principale cliente, non ne esaurisce i compiti.

Ma, data l'importanza di questa gestione, pare che un chiarimento sulle rispondenze degli importi sarebbe desiderabile.

La maggior parte dei lavori di grandi riparazioni è affidata alle Officine dello Stato. Esse sono distribuite con una certa uniformità su tutto il territorio nazionale, con specializzazioni diverse.

Vi sono officine per locomotive e per veicoli a Torino, a Firenze ed a Cagliari; per sole locomotive a Verona, a Rimini, a Foligno, a Taranto ed a Napoli, oltre ad una specializzata per i locomotori elettrici in Genova-Rivarolo; e finalmente officine per soli veicoli a Voghera, a Vicenza, a Bologna, a Napoli Granili, a Foggia, a Catania ed a Messina.

Nell'esercizio 1950-51 i lavori di grandi riparazioni da esse eseguiti sommarono a 21.750 milioni, mentre quelli affidati all'industria privata raggiunsero appena 3.500 milioni per quanto riguarda le riparazioni di tipo normale. Una maggiore partita di altri 7.000 milioni circa fu affidata all'industria privata per lavori di ricostruzione.

Il rapporto delle due cifre dimostra come la parte predominante delle grandi riparazioni è affidata dall'Amministrazione alle Officine di Stato. Quelle private che se ne occupano in misura più cospicua sono i Cantieri navali di

Palermo, quelli Rodriguez di Messina, le Officine Stanga di Padova e la Breda di Milano. Ad esse si affidano prevalentemente le riparazioni dei carri merci e quelle delle vetture viaggiatori per due terzi circa; in parte anche le riparazioni delle locomotive a vapore.

La preferenza accordata alle Officine di Stato è giustificabile, dal lato tecnico, per esercitare un controllo diretto nelle lavorazioni più delicate e per avere a disposizione ed in pieno allenamento officine capaci di fiancheggiare lo studio dei perfezionamenti del materiale rotabile già in uso, controllando subito, dal punto di vista esecutivo, le novità proposte in sede di progetto.

Importante è di fatto la collaborazione fra Ufficio studi ed Officine per dare praticità alle nuove ideazioni, e la raccomandiamo vivamente. Sotto il punto di vista economico e sotto quello non meno importante di evitare ogni monopolio, è chiaro che le Officine di Stato possono esercitare un controllo dei prezzi, che le Officine private espongono, mentre queste assicurano una salutare concorrenza nei riguardi delle prime.

Finalmente la collaborazione delle Officine private offre un mezzo compensatore delle variazioni della richiesta, permettendo a quelle di Stato di lavorare a ritmo costante.

Le riparazioni correnti, cioè quelle che non entrano nel quadro delle grandi riparazioni, si svolgono nelle immediate vicinanze delle rimesse-locomotive per opera di quelle che si chiamano squadre di rialzo. La loro attività è però sempre fiancheggiata dalle Officine, per tutto quanto riguarda il materiale occorrente e le attrezzature speciali, segnatamente per gli assi montati e le molle di sospensione.

A questi scopi i magazzini sono essi pure autonomi: hanno larghi depositi di laminati e di pezzi fusi, che anzi forniscono spesso alle Officine private, incaricate, come si disse, delle riparazioni.

Per dare una idea della importanza di questa attività citiamo le spese del personale a carico della gestione: rispettivamente 5.300 milioni per le grandi riparazioni e 6.900 milioni per le officine depositi e squadre di rialzo. Il prodotto della attività della gestione è già stato citato in 32.500 milioni che si riferiscono essenzialmente alla prima parte dei lavori, quel-

li che si svolgono nelle officine, poichè l'equivalente delle riparazioni effettuate dalle squadre di rialzo non è oggetto di perizia se non dal lato spesa, somma della spesa del personale sopra citata con quella dei materiali prelevati dai magazzini.

Altre quote di spesa del personale adibito a questa gestione si riferiscono ai cantieri della elettrificazione, alle centrali elettriche ed alle autorimesse, sicchè l'importo totale della spesa del personale raggiunge 13.160 milioni, escluso l'onere delle pensioni sul quale ci tratteremo in seguito.

Il movimento finanziario complessivo della gestione magazzini, officine e scorte è riassunto nel capitolo 47 all'entrata che prevede per le forniture di servizi 70.000 milioni e per ricavi vendite 5.000 milioni; bilanciato alla uscita (capitolo 91) nella stessa cifra di 75.000 milioni. Così, per quanto riguarda i lavori fatti dalle Officine dipendenti dal servizio materiale e dalle industrie private i capitoli 57 e 97 si bilanciano nella cifra di 32.500 milioni.

Finalmente i capitoli 55 dell'entrata e 98 della spesa riguardanti i lavori fatti in cantieri e officine diverse e l'energia prodotta nelle centrali elettriche si equilibrano sui 2.900 milioni.

#### GESTIONE DELLA ENERGIA ELETTRICA.

Per quanto riguarda l'energia occorrente alla trazione elettrica le Ferrovie dello Stato dispongono di centrali idro-elettriche e di centrali termiche proprie, o in proprietà compartecipe con altre aziende.

Alle centrali elettriche appartengono quelle di Bressanone da 150 mila kW. (destinata in parte alla Montecatini) la centrale di Serviana (Bologna) da 20 mila kW., quella di Bardonecchia, anch'essa da 20 mila kW., quella di Morbegno da 8 mila kW. e quella del Sagittario (Sulmona) da 30 mila kW.

La rete principale è alla tensione di 130 kW.

Alle centrali termiche appartengono: quella di Palermo e soprattutto quella di Larderello, la cui potenza raggiunge oggi i 250 mila kW., e alla quale corrisponde il prezzo minimo di produzione della energia valutato in lire 1.95 al kWh.



Naturalmente tutte queste centrali hanno una gestione propria separata, nella quale l'importo della energia distribuita figura all'attivo.

Il capitolo 22 del bilancio (interessi a carico della gestione delle centrali elettriche) indica una spesa di 16,4 milioni. Ma nei riguardi dell'effettivo meccanismo finanziario della trazione elettrica essa non illumina che un lato del complesso problema.

Si calcola che in media il kWh, adoperato nella trazione costi lire 3, e, pure riconoscendo che la regolarità e la continuità della erogazione giustifichino un prezzo assai basso sono da prevedere aumenti via via che la utenza delle Ferrovie dello Stato aumenterà di volume, e dovrà quindi largamente ricorrere alle Società private di distribuzione della energia pure avendo essa preveduto di entrare in compartecipazione alle spese di impianto e di esercizio con altre Società, come è il caso della Centrale del Buthier per la quale è stato costituito un consorzio con la Cogne e con l'Azienda elettrica di Torino.

Auspichiamo che, raggiunto ormai quasi il perfezionamento della ricostruzione, per il quale l'Azienda ferroviaria merita i più vivi elogi, voglia promuovere studi chiarificativi sul problema del costo della energia elettrica, di cui si accrescerà indubbiamente il volume di utenze nei prossimi esercizi.

#### GESTIONE DEL FONDO PENSIONI.

Particolarmente deficitaria è la gestione del fondo pensioni, regolato dalla legge 9 luglio 1908, n. 418 che sancì la cessazione della cassa pensioni, del consorzio di mutuo soccorso e dell'istituto di previdenza, quali vigevano in passato, creando la nuova gestione con decorrenza dal 1° gennaio 1909.

Gli interessi del capitale della cassa sono dichiarati in 54,5 milioni e rappresentano un contributo del tutto trascurabile rispetto all'onere complessivo di oltre 37 miliardi risultante dalla somma di due capitoli rispettivamente di 19.800 e di 15.200 milioni.

Ciò si spiega naturalmente con le svalutazioni fortissime che il capitale della Cassa pensioni, come ogni capitale frutto del risparmio, accumulato preferibilmente in titoli dello Stato, ha dovuto subire.

Ma anche rivalutando la cifra sopra indicata con un forte fattore di moltiplicazione, poichè si tratta del 1909, ossia della svalutazione provocata dalle due guerre: anche moltiplicandone per 100 il reddito, cioè portandolo a 5.450 milioni, nessuna lontana possibilità di pareggio si delineerebbe.

E di fatto l'ammontare delle ritenute fatte al personale per il suo trattamento di quiescenza, che è dichiarato con la sua quota complessiva di 2.257 milioni (in essa sono compresi i 250 milioni per l'inquadramento del personale non di ruolo) non porta un addendo di peso sul carico della gestione.

Tali ritenute raggiungono di fatto il 6 per cento del solo stipendio base, salvo piccole quote supplementari a cui la ritenuta si applica. E poichè lo stipendio base è circa un terzo della retribuzione che l'agente percepisce si riconosce la corrispondenza fra l'ammontare complessivo delle ritenute e l'ammontare complessivo della spesa totale per il personale (circa 98.820 milioni) sulla base del 2 per cento.

Ora lo squilibrio fortissimo fra la somma degli interessi del capitale della Cassa pensioni, anche energicamente rivalutata, e la somma delle ritenute si spiega essenzialmente col numero eccezionalmente elevato dei pensionati dell'ordine di 145 mila (comprendendovi anche i familiari dell'agente che gli sono succeduti nel trattamento di quiescenza) e il numero degli agenti in servizio (che si valuta in 180 mila).

Di questo fenomeno è fatto cenno esplicito sulle note preliminari, ove sono ricordati i provvedimenti di epurazione e poi quelli di riassunzione, che introdussero nei quadri un personale già anziano, rapidamente raggiunto dai limiti di età.

Ma non dobbiamo dimenticare che lo sbilancio di questa gestione impone all'Amministrazione delle ferrovie un contributo annuo di 35 miliardi; parte predominante dell'onere di 46,8 milioni che l'esercizio delle Ferrovie dello Stato impone al Tesoro.

\* \* \*

Concludendo non sono piccole le difficoltà che l'Amministrazione ferroviaria incontra sul suo cammino, per limitazione delle tariffe, oneri sociali che lo Stato le addossa, concorrenza del



nuovo mezzo di trasporto su strada ordinaria, esigenze del pubblico che reclama continui miglioramenti di servizio.

Nessun'altra Amministrazione statale ha il controllo dell'equilibrio fra prodotti e spese senza averne contemporaneamente il monopolio.

Riconosciamo la via faticosa che essa per-

segue approvandone il piano di previsione che ci è stato presentato, attendendo dalla elevazione continua del nostro livello economico generale il riassetto definitivo della gestione dei trasporti.

PANETTI, *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 1952 al 30 giugno 1953, 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 1952 al 30 giugno 1953, 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 1952-53, 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 dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1952-53, nella misura dell'1 per cento.

### Art. 5.

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 1952-53, 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 120.000.000 autorizzata per lo scopo.