(N. 20-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7ª COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

NELLA SEDUTA DEL 19 AGOSTO 1953

Comunicata alla Presidenza il 18 settembre 1953

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1953 al 30 giugno 1954

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

ONOREVOLI SENATORI. — Il primo Senato della Repubblica italiana è stato chiamato, per cinque esercizi consecutivi a partire dall'esercizio 1948-49, a discutere lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

In codeste discussioni il Senato portò sempre, in modo particolare, la sua preoccupata attenzione sulla ricostruzione e la riattivazione dei servizi di trasporto danneggiati o distrutti dagli eventi bellici, seguendone da vicino lo sviluppo, così da esserne al corrente.

Si ritiene tuttavia opportuno, all'inizio della seconda legislatura di premettere alcune notizie sulla ricostruzione ferroviaria al 30 giugno 1953, che completate con le notizie sugli automezzi darà poi la consistenza dei mezzi di trasporto alla stessa data.

PREMESSE

A) LE LINEE IN CONCESSIONE.

1. — La *consistenza della rete* nell'anno 1938 comprendeva:

Ferrovie, 160 linee della complessiva lunghezza di Km. 5.989, di cui Km. 2.041 a vapore, Km. 1.834 elettrificati e Km. 2.544 motorizzati;

Tranvie extraurbane, 170 linee della lunghezza complessiva di Km. 2.245;

Tranvie urbane, 35 aziende con una lunghezza complessiva di esercizio di Km. 2.230;

Filovie urbane, 69 linee della lunghezza di Km. 386;

Navigazione interna, 14 linee della lunghezza di Km. 423;

Funicolari, 29 linee della lunghezza di Km. 19 in orizzontale e Km. 20 effettivi;

Funivie, 14 linee con una lunghezza inclinata di Km. 37;

Ascensori in servizio pubblico, n. 10 con una lunghezza di esercizio di Km. 0,413;

Autolinee extraurbane (anno 1947), numero 3.537 con una lunghezza complessiva di esercizio per Km. 122.000 di cui: Km. 35.000 per servizi definitivi, Km. 43.000 per servizi provvisori, Km. 39.000 per servizi turistici e Km. 5.000 per servizi stagionali;

Autolinee urbane (anno 1947), n. 50 con una lunghezza complessiva di esercizio di Km. 3.000.

2. — I *danneggiamenti subìti* dalle linee di trasporto concesse all'industria privata in dipendenza dagli eventi bellici, si possono riassumere come segue:

n. 98 ferrovie danneggiate, per una lunghezza complessiva di circa Km. 4.713, di cui circa Km. 3.145 a trazione a vapore e Km. 1.568 a trazione elettrica. Sulle dette ferrovie, n. 73 tronchi, per una lunghezza complessiva di Km. 2.486 circa, furono resi inattivi dalla gravità dei danni: fu quindi danneggiato circa il 79 % della sviluppo complessivo delle ferrovie e resa inattiva una lunghezza di circa il 41 % dello sviluppo medesimo;

n. 31 tranvie extraurbane danneggiate, per una complessiva lunghezza di Km. 855 circa, di cui circa Km. 295 a trazione a vapore e Km. 565 circa a trazione elettrica. Sulle tranvie; n. 24 tronchi, per una lunghezza complessiva di circa Km. 560 furono resi inattivi dalla gravità dei danni; fu quindi danneggiato circa il 37 % dello sviluppo complessivo delle tranvie e resa inattiva una lunghezza di circa il 24 % dello sviluppo medesimo;

n. 1 autoservizio sostitutivo di ferrovia per un lunghezza di circa Km. 23 gravemente danneggiato e sospeso;

n. 2 filovie extraurbane, della lunghezza di circa Km. 23 gravemente danneggiate;

n. 7 funicolari danneggiate, per uno sviluppo complessivo di circa Km. 8;

n. 13 funivie danneggiate, per uno sviluppo complessivo di circa Km. 34;

n. 2 ascensori per servizio pubblico viaggiatori, danneggiati, per una lunghezza complessiva di circa metri 74;

n. 4 servizi di navigazione interna danneggiati, con n. 14 natanti affondati e n. 13 danneggiati;

n. 20 reti di tranvie e filovie urbane sensibilmente danneggiate.

Assai rilevanti sono i danni riportati dalle reti di Milano, Brescia, Verona, Padova, Bologna, Roma, Napoli, Palermo e Messina.

3. — I più importanti *danni accertati* si riassumono come segue:

a) per le ferrovie:

opere d'arte danneggiate o distrutte, oltre quelle di luce inferiore a metri 3, n. 350;

gallerie danneggiate n. 32, per un lunghezza di circa Km. 2.500;

fabbricati di stazione: danneggiati numero 597, distrutti n. 153;

fabbricati di linea: danneggiati n. 381, distrutti n. 52;

binari danneggiati o distrutti chilometri 305 circa;

linee elettriche di contatto o di alimentazione, danneggiate o distrutte chilometri 297 circa;

sottostazioni elettriche danneggiate numero 23;

materiale di trazione: unità danneggiate n. 197, distrutte n. 49;

vetture: danneggiate n. 531, distrutte n. 87;

carri: danneggiati n. 1.181, distrutti n. 379;

percentuale delle unità di materiale rotabile danneggiate o distrutte: circa il 22 %.

b) per le tranvie extraurbane:

opere d'arte danneggiate o distrutte, oltre quelle di luce inferiore a metri 3, n. 11;

fabbricati di stazione danneggiati numero 42, distrutti n. 36;

fabbricati di linea: danneggiati n. 23, distrutti n. 4;

binari danneggiati o distrutti chilometri 96 circa;

linee di contatto o di alimentazione danneggiate o distrutte, Km. 59 circa;

sottostazioni elettriche danneggiate o distrutte n. 55;

materiale di trazione: unità danneggiate n. 138, distrutte n. 55;

vetture danneggiate n. 118, distrutte n. 91;

carri: danneggiati n. 125, distrutti numero 63;

percentuale delle unità di materiale rotabile danneggiato o distrutto circa l'11 %.

c) per le filovie extraurbane:

opere d'arte danneggiate n. 1;

fabbricati danneggiati n. 1;

fabbricati distrutti n. 1;

linee aeree danneggiate o distrutte chilometri 35 circa;

sottostazioni elettriche danneggiate numero 2;

filobus danneggiati n. 5;

filobus distrutti n. 4;

d) per gli autoservizi sostitutivi di ferrovie:

n. 5 autobus distrutti;

e) per le tranvie urbane:

lunghezza dei tratti danneggiati sui quali dovette interrompersi l'esercizio, chilometri 752 circa;

automotrici e filobus danneggiati n. 1402, distrutti n. 376;

vetture tranviarie danneggiate n. 75, distrutte n. 178;

carri danneggiati n. 21, distrutti n. 13;

percentuale delle unità di materiale rotabile danneggiato o distrutto circa il 35 %.

4. — *Per la ricostruzione* di tali pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata, danneggiati dagli eventi bellici il fabbisogno è di circa 23.050 milioni di lire, in quanto la legge 14 giugno 1949, n. 410 relativa al concorso dello Stato per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione provvede al completamento della ricostruzione delle linee di trasporto, oggetto della legge medesima. Le somme stanziate finora per la *ricostruzione* ammontano complessivamente a 23.477 milioni di lire, ivi compresi i 10.000 milioni di lire, di cui al decreto legislativo 14 settembre 1947, n. 877 e i 16.000 milioni di lire, di cui alla legge del 17 gennaio 1951, n. 15 e 400 milioni prelevati dai fondi E.R.P.

Sono stati finora *riattivati*:

Km. 4.407 di ferrovia, pari al 93 % delle linee rese inattive;

» 413 di tranvie e filovie extraurbane pari al 47 % delle linee rese inattive;

Km.	708	di tramvie e filovie urbane pari al 95 % delle linee rese inattive;
»	32	di funivie pari al 94 % delle ferrovie rese inattive;
»	5	di funicolari terrestri pari al 62 % delle funicolari rese inattive;
»	306	di ferrovie
»	423	di tranvie extraurbane
»	44	di tranvie

} non ancora riattivate sono state sostituite con filovie o autoservizi

Lo sviluppo delle linee *riattivate* rappresenta circa l'89 per cento dello sviluppo delle linee *danneggiate,* ma nel complesso la percentuale dei lavori e delle forniture eseguite finora per la completa riparazione dei danni bellici, con o senza il concorso dello Stato, risulta un po' minore.

Le somme finore impegnate interessano:

	Per complessive lire
n. 62 ferrovie	10.781.654.498
n. 27 reti tranviarie e filoviarie extraurbane . . .	810.348.303
n. 16 reti urbane (compresa la navigazione di Venezia)	3.251.128.084
n. 4 servizi di navigazione interna	804.775.730
n. 6 funicolari e funivie . .	117.416.873
Totale . . .	15.765.323.488

Sono stati finora effettivamente corrisposti contributi per circa 7.636 milioni di lire; la differenza di circa 8.129 milioni di lire, non ancora liquidata, si riferisce a lavori in corso o già eseguiti, ma per i quali si stanno compiendo i prescritti accertamenti.

Per la *riattivazione* delle linee danneggiate o distrutte, i concorsi più rilevanti finora impegnati sono:

		Milioni di lire
Ferrovie:		
Arezzo-Sinalunga	circa	511
Arezzo-Stia	»	610
Bologna-Portomaggiore . .	»	859
Centrale Umbra	circa	574
Circumvesuviana	»	318
Roma-Lido	»	531
Sangritana	»	3.433
Siena-Monteantico	»	568
Reggiane	»	363
Pisa-Livorno	»	413
Tranvie e filovie extraurbane:		
Vicentine	circa	294
Provinciali Napoli	»	187
Castelli Romani	»	99
Pagani-Pompei e filovie di Salerno	»	87
Tranvie urbane:		
Roma	circa	861
Ancona	»	99
Napoli	»	1.048
Milano	»	516
Torino	»	168
Navigazione interna:		
Venezia	circa	286
Lago di Garda	»	203
Lago Maggiore	»	595

Sono in corso di istruttoria n. 46 domande di concorso.

In base a recenti delibere dell'Amministrazione interministeriale per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione (articolo 12 legge 14 giugno 1949, n. 410) sono in corso i provvedimenti per l'impegno di circa 3.463 milioni di lire.

5. — Con leggi speciali sono state autorizzate ed erogate, nel dopo guerra, per nuove costruzioni e trasformazioni di ferrovie concesse, le seguenti spese, delle quali si dà la situazione al 15 settembre 1953 (la prima cifra rappresenta la spesa autorizzata, la seconda la spesa erogata al netto delle trattenute di legge):

	In migliaia di lire	
Ferrovia Trento Malè	2.754.600	106.022
Tranvie Vicentine	865.000	—
Ferrovia Genova-Casella	9.725	9.000
» Umbertide-San Sepolcro	2.210.000	968.600
» Roma-Lido	1.072.000	346.141
Tranvie Castelli Romani	380.000	151.200
Ferrovia Roma-Fiuggi-Alatri	1.355.000	633.700
» Roma-Viterbo	2.793.000	1.310.961
» Metropolitana di Roma	6.256.000	3.291.565
» Circumflegrea	1.300.000	401.158
» -Barletta	4.020.000	1.315.099
» atello-San Giovanni in Fiore	2.930.000	1.814.914
» outo	701.000	520.159
» andazzo	3.000.000	392.479
Totale	29.646.325	11.260.991

Dalle cifre esposte si conclude che per ogni singola ferrovia o tranvia i lavori sono tuttora in corso.

6. — A ferrovie e tranvie concesse all'industria privata si sono sostituiti servizi automobilistici, per lunghezze chilometriche che si riassumono qui di seguito, per regione:

Piemonte	Km.	896,300
Liguria	»	31,412
Lombardia	»	899,298
Trentino-Alto Adige	»	92, —
Veneto	»	209,650
Friuli e Venezia Giulia	»	60,040
Emilia e Romagna	»	561,900
Toscana	»	288,873
Marche	»	248,934
Lazio	»	132,205
Abruzzo e Molise	»	69,334
Campania	»	38,768
Puglia	»	72, —
Sicilia	»	169,935
Sardegna	»	5,600
Totale	Km.	3.776,249

7. — Comunque a conclusione delle statistiche esposte, al *31 dicembre 1952*, la *situazione* dei principali esercizi pubblici di trasporto in concessione all'industria privata era la seguente:

ferrovie n. 140 con una lunghezza d'esercizio di Km. 5.453;

tranvie extraurbane n. 106, con una lunghezza di esercizio di Km. 1.707;

autolinee extraurbane (definitive, provvisorie, gran turismo, stagionali) n. 7.316, con una lunghezza di Km. 359.938.

Delle ferrovie in concessione all'industria privata sono in corso di ricostruzione i tratti seguenti:

Cavarzere-Adria; Molinella-Portomaggiore; Medicina-Massa Lombarda; Calambrone-Livorno; Umbertide-S. Sepolcro; Castel di Sangro-Archi-Crocetta e Archi-Atessa; Bivio Giarratania-Vizzini; Bivio Giarratania-Ragusa; Bivio Giarratania-Palazzolo.

È stata invece rinviata la ricostruzione dei seguenti tratti:

Adria-Ariano P.; Ostellato-P.to Garibaldi; Rimini-S. Marino; Arezzo-S. Sepolcro; Umbertide-Fossato; Orbetello-P.to S. Stefano; Biforcazione-Piedimonte d'Alife della Napoli-Piedimonte d'Alife.

B) GLI AUTOTRASPORTI.

È noto lo sviluppo che sono andati assumendo i trasporti sopra strada ordinaria con rotabili gommati e meccanizzati, di tipo e di potenza differenti, sia che si tratti di automezzi per il trasporto delle persone, sia che si tratti di automezzi per il trasporto di cose. E a conferma di ciò valgono i seguenti dati:

a) gli *autoveicoli prodotti* in Italia furono: 70.777 nel 1938; 86.054 nel 1949; 127.847 nel 1950; 145.583 nel 1951; 138.466 nel 1952. La leggera diminuzione (5 %) della produzione di autoveicoli nel 1952 in confronto a quella del 1951, trova riscontro nella diminuzione (17 %) avvenuta negli Stati Uniti d'America e nella diminuzione (6 %) avvenuta nella Gran Bretagna.

b) gli autoveicoli in *circolazione* nel 1938 erano n. 399.375 mentre gli autoveicoli e motoveicoli che, avendo pagata la tassa di *circolazione* presso l'A.C.I. circolavano al 31 dicembre 1952, erano:

per trasporto di persone: biciclette a motore n. 399.639; motoleggere e motoscooters numero 739.957; motocicli e motocarrozzette numero 192.229; autovetture private numero 486.406; autovetture da noleggio numero 16.256; autovetture da piazza (taxi) numero 7.527, (totale autovetture n. 510.189); autobus (compresi anche quelli che sono esonerati dal pagamento della tassa di circolazione presso l'A.C.I. perchè addetti al trasporto degli effetti postali) privati n. 115; da noleggio n. 1.261; di linea extraurbani numero 10.689; di linea urbani n. 1.772 (totale autobus n. 13.837); rimorchi per persone numero 586;

per trasporto di merci: motofurgoncini, motofurgoni e motocarri n. 55.792; autocarri n. 266.285 (dei quali per trasporto merci numero 258.713 e per usi speciali n. 7.572); rimorchi per merci n. 28.508. In totale gli automezzi assommano a n. 2.207.022 (dei quali autoveicoli n. 819.405 e motoveicoli numero 1.331.825).

Da rilevare che il numero degli autoveicoli in circolazione al 31 dicembre 1953 è più che doppio del numero degli autoveicoli in circolazione nel 1938.

Secondo le statistiche dell'E.A.M. la portata complessiva degli autoveicoli e dei motoveicoli per il trasporto di merci che al 31 dicembre 1950 era di t. 500.570 oltre la portata di t. 207.050 dei rimorchi, è salita a t. 556.709 per gli automezzi e a t. 229.420 per i rimorchi al 31 marzo 1953.

Si sono riportati questi dati statistici per dimostrare come sia continuo e imponente l'incremento dei servizi di trasporto con automezzi. È ben vero che e la produzione e la circolazione degli automezzi dovranno raggiungere una loro saturazione: ma se si deve far credito alle statistiche della distribuzione degli automezzi in rapporto alla popolazione, codesta saturazione è da noi ancora abbastanza distante nel tempo per togliere ogni preoccupazione nei confronti della concorrenza dei trasporti su gomma ai trasporti su rotaia.

C) LE FERROVIE DELLO STATO.

1. — La *consistenza* anteguerra delle ferrovie dello Stato si può riassumere come segue:

a) Impianti fissi e fabbricati:

Binari	Km.	23.210
Ponti in ferro	ml.	78.684
Ponti in muratura	»	242.497
Gallerie	»	910.986
Binari elettrificati	km.	12.000
Apparati di sicurezza (leve di apparecchi centrali) . . .	n.	35.206
Apparati di segnalamento (ali semaforiche)	n.	3.254
Telecomunicazioni (linee telegrafiche e telefoniche) . . .	km.	155.775
Centrali elettriche: potenza inistalata	KVA	297.900
Fabbricati di esercizio . . .	n.	10.177
Fabbricati alloggi	»	16.226

b) Materiale rotabile:

Locomotive a vapore	n.	4.059
Locomotive elettriche . . .	»	1.531
Elettrotreni ed elettromotrici .	»	250

Automotrici	n.	895
Carrozze e bagagliai	»	12.405
Carri	»	150.637

2. — I *danneggiamenti* causati dagli eventi bellici si possono riassumere come segue:

a) impianti fissi e fabbricati danneggiati o distrutti:

binari km. 7.074 cioè circa il 30 % della consistenza;

ponti in ferro ml. 34.974 cioè il 44 %;

ponti in muratura ml. 68.292 cioè il 28 %;

gallerie ml. 64.754 cioè il 7 %;

binari elettrificati km. 10.800 cioè il 90 %;

apparati di sicurezza n. 19.927 cioè il 56 %;;

ali semaforiche n. 1.785 cioè il 75 %;

telecomunicazioni km. 79.725 cioè il 51 %;

centrali elettriche KVA 146.400 cioè il 49 %;

fabbricati di esercizio n. 4.735 cioè il 47 %;

fabbricati alloggi n. 5.942 cioè il 37 %;

b) materiale rotabile danneggiato o distrutto:

locomotive a vapore n. 2.280 cioè il 56 %;

locomotive elettriche n. 1.019 cioè il 67 %;

elettrotreni ed elettromotrici n. 204 cioè l'82 %;;

automotrici n 770 cioè l'86 %;

carrozze e bagagliai n. 9.899 cioè l'80 %;

carri n. 90.000 cioè il 60 %.

3. — Al 30 giugno 1952 la *ricostruzione* e la *riattivazione* aveva raggiunto i seguenti risultati:

a) impianti fissi e fabbricati ricostruiti:

binari km. 6.501 cioè il 92 % dei danneggiati: ne restano da ricostruire km. 573;

ponti in ferro ml. 23.606 cioè il 68 % dei danneggiati: ne restano da ricostruire ml. 11.368;

ponti in muratura ml. 53.592 cioè il 78 % dei danneggiati: ne restano da ricostruire ml. 14.700;

gallerie ml. 60.827 cioè il 94 % delle danneggiate: ne restano da ricostruire metri lineari 3.857;

binari elettrificati km. 10.477 cioè il 97 % dei danneggiati: ne restano da ricostruire km. 323;

apparati di sicurezza n. 16.599 cioè l'83 % dei danneggiati: ne restano da ricostruire n. 3.328;

ali semaforiche n. 1.677 cioè il 94 % delle danneggiate: ne restano da ricostruire n. 108;

telecomunicazioni km. 76.946 cioè il 97 % delle danneggiate: ne restano da ricostruire km. 2.779;;

centrali elettriche KVA 107.150 cioè il 73 % delle danneggiate: ne restano da ricostruire per KVA 39.250;

fabbricati di esercizio n. 4.206 cioè l'89 % dei danneggiati: ne restano da ricostruire n. 529;

fabbricati alloggi n. 5.117 cioè l'86 % dei danneggiati: ne restano da ricostruire n. 825;

b) materiale rotabile ricostruito:

locomotive a vapore n. 1.634 cioè il 72 % delle danneggiate: ne restano da ricostruire n. 646;

locomotive elettriche n. 999 cioè il 98 % delle danneggiate: ne restano da ricostruire n. 20;

elettrotreni ed elettromotrici n. 217 cioè il 106 % delle danneggiate: ne sono state costruite 16 in più delle danneggiate;

automotrici n. 630 cioè l'82 % delle danneggiate: ne restano da ricostruire n. 140;

carrozze e bagagliai n. 7.595 cioè il 76 % delle danneggiate: ne restano da ricostruire n. 2.304;;

carri n. 64.008 cioè il 71 % dei danneggiati: ne restano da ricostruire n. 25.992;

4. — Per quanto ha riferimento alle *navi traghetto* si hanno questi elementi:

tonnellaggio dislocato anteguerra tonnellate 13.905;

tonnellaggio disastrato t. 11.768 cioè l'84 % del preesistente;

tonnellaggio ricostruito al 30 giugno 1953, t. 9.363 cioè il 79 % del tonnellaggio disastrato: restano da ricostruire 2.402 tonnellate di stazza.

5. — Supposta pari a 100 la potenzialità media delle *officine*; a guerra finita tale potenzialità fu ridotta a 25.

Al 30 giugno 1953 si può ritenere che tale potenzialità sia stata ristabilita per 85 e che ne resti da ristabilire ancora 15.

6. — Al 31 marzo 1953 le Ferrovie dello Stato avevano in esercizio km. 5.754 di linee elettrificate e km 10.079 di linee non elettrificate e in complesso km. 15.833 di linee a scartamento ordinario. Sono da aggiungere poi km. 602 di linee non elettrificate a scartamento ridotto. Si ha in definitiva un complesso di km. 16.435 di linee in esercizio comprese nel Conto generale del patrimonio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (di proprietà dello Stato o di Enti nazionali) e linee di proprietà di Enti esteri di confine.

7. — A tutt'oggi gli impegni di spesa assunti per la ricostruzione delle ferrovie dello Stato ammontano a 496.581,8 milioni di lire.

È in corso l'elettrificazione sopra altre linee della rete e cioè: sulla Messina-Palermo; sulla Bari-Foggia; sulla Foggia-Pescara. Sulla Battipaglia-Reggio Calabria si sta costruendo il secondo binario che poi sarà elettrificato.

Codeste opere di elettrificazione sono finanziate dalla Cassa del Mezzogiorno la quale ha messo a disposizione delle Ferrovie dello Stato 75 miliardi di lire. Di tale somma le Ferrovie dello Stato, che prestano la propria opera col proprio personale, con la propria attrezzatura, tengono naturalmente gestione a parte, che non ha nulla a che vedere con il proprio bilancio. Semmai a lavori ultimati sarà da rivedere il conto patrimoniale, per introdurvi questo investimento.

D) Il movimento - il traffico - i prodotti - le spese.

a) *Servizi in concessione.*

1° *Il movimento*:

per le ferrovie nell'anno 1952 è stato, in totale, sull'intera rete, di treni-km. 33.119.304, mentre fu di treni-km. 18.547.111 nel 1951 e di treni-km. 17.228.618 nel 1950. L'aumento dell'anno 1952 è dovuto alla maggior lunghezza dell'esercizio delle linee (più del doppio) nel 1952 in confronto agli altri due anni;

per le tranvie extra-urbane nell'anno 1952 è stato, in totale, sull'intera rete, di treni-km. 32.794.248, mentre fu di treni-km. 28.890.829 nel 1950 e di treni-km. 29.429.507 nel 1951. L'incremento di circa tre milioni di treni-chilometri si è avuto nonostante la diminuzione di circa un centinaio di chilometri nella lunghezza d'esercizio delle linee;

per le *autolinee extra-urbane* (definitive, provvisorie, gran turismo, stagionali) nell'anno 1952 è stato in totale di autobus-chilometri 408.000.000, mentre fu di autobus-chilometri 309.458.932 nel 1950 e di autobus-chilometri 348.490.157 nel 1951.

2° *Il traffico*:

per le *ferrovie in concessione* nell'anno 1952 è stato in totale sull'intera rete di viaggiatori-km. 3.593.900.187, mentre fu di viaggiatori-km. 2.117.194.436 nel 1950 e di viaggiatori km. 2.275.857.806 nel 1951. L'aumento dell'anno 1952 è dovuto alla maggior lunghezza d'esercizio delle linee nel 1952 in confronto degli altri due anni.

per le *tranvie extra-urbane* nell'anno 1952 è stato, in totale, sull'intera rete, di viaggiatori-chilometro 1.950.532.166, mentre fu di viaggiatori-km. 1.945.758.844 nel 1950 e di viaggiatori-km 1.746.316.446 nel 1951;

per le *autolinee extra-urbane* (definitive, provvisorie, gran turismo, stagionali) nell'anno 1950 di viaggiatori-km. 6.808.076.000, nell'anno 1951 di viaggiatori-km. 7.666.783.454 e nell'anno 1952 è stato di viaggiatori-chilometro 8.568 milioni.

3° Il *prodotto* complessivo dell'esercizio dell'intera rete:

per le *ferrovie in concessione* è stato di 11.972 milioni di lire nel 1950; di 12.362 milioni di lire nel 1951; di 13.633 milioni di lire nel 1952; mentre fu di 289 milioni di lire nel 1939. Il prodotto chilometrico varia negli anni 1950 e 1951 da 15,9 milioni di lire per la Napoli-Torregaveta, a 13,9 milioni di lire per la Roma-Lido; 1,988 milioni di lire per la Bologna-Portomaggiore-Massa Lombarda; per scen-

dere a 0,334 milioni di lire per la Casalecchio-Reno e fino a 0,075 milioni per la Tempio-Monti.

4° *Le spese d'esercizio*:

spese di direzione e generali, spese per la manutenzione delle linee e delle opere d'arte, spese di movimento e di trazione, complessive, per l'intera rete, sono state di 18.095 milioni di lire nel 1950, di 19.256 milioni di lire nel 1951, di 20.840 milioni di lire nel 1952; mentre furono di 317 milioni di lire nel 1939.

5° Dal confronto tra entrate e spese si hanno i *disavanzi* d'esercizio di 29 milioni di lire nel 1939, di 6.123 milioni di lire nel 1950, di 6.894 milioni di lire nel 1951, di 7.206 milioni di lire nel 1952, con un coefficiente d'esercizio di 1,1, di 1,51 e di 1,56.

Vi sono sette linee (Torino-Ceres; Piacenza-Bettola; Ferrovie Nord-Milano; Biella-Balma; Biella-Vallemosso; Cossato-Masserano; Circumvesuviana) che presentano una gestione attiva con un coefficiente d'esercizio che va da 0,80 (Torino-Ceres e Biella-Vallemosso) a 0,90 (Nord-Milano); tutte le altre hanno un coefficiente d'esercizio maggiore di 1, che da va 1,04 (Novara-Biella e Val Seriana) a 9,13 (Pugliano-Funicolare del Vesuvio).

6° Per la grandissima maggioranza di queste ferrovie, il disavanzo è una malattia cronica. Esigenze di carattere sociale non consentivano la chiusura all'esercizio di queste che non lo avrebbero potuto continuare e con la legge 1° dicembre 1948, n. 1449 si provvide a concedere sussidi integrativi di esercizio alle aziende esercenti servizi pubblici di trasporto.

Fino ad oggi sono stati assegnati complessivamente alle linee che beneficiavano di detta legge 27.752,233 milioni di lire. In questa somma sono compresi i sussidi alle Calabro-Lucane per i soli anni 1946-47-48 non essendosi ancora provveduto alla liquidazione degli esercizi successivi per contestazioni insorte, non ancora definite.

Per le linee in gestione commissariale (tre linee di navigazione lacuale e cinque linee ferroviarie) sono stati coperti i disavanzi di gestione con una spesa complessiva di 3.334,275 milioni di lire. A questo proposito si rileva che la gestione commissariale della navigazione del Lago Maggiore nell'anno 1952 è stata attiva e ha dato un utile netto di 25 milioni di lire.

b) *Ferrovie dello Stato.*

1° *Il movimento*:

secondo gli accertamenti già compiuti al 30 giugno 1953, ha dato i seguenti risultati:

per i viaggiatori: treni-km. 131,2 nel 1938-1939; treni-km. 117 nel 1949-50; treni-km. 129,8 nel 1950-51; treni-km. 137,7 nel 1951-52 e treni-km. 143,3 nel 1952-53;

per le merci: treni-km. 58,4 nel 1938-39; treni-km. 46,2 nel 1949-50; treni-km. 49,5 nel 1950-51; treni-km. 51,5 nel 1951-52; treni-km. 51 nel 1952-53.

2° *Il traffico* è stato il seguente:

per i viaggiatori: viaggiatori-km. 11.722 nel 1938-39; viaggiatori-km. 19.447 nel 1949-1950; viaggiatori-km. 20.833 nel 1950-51; viaggiatori-km. 21.360 nel 1951-52 e viaggiatori-km. 21.983,4 nel 1952-53;

per le merci: tonnellate-km. 11.533 nel 1938-39; tonn.-km. 9.869 nel 1949-50; tonn.-km. 11.198 nel 1950-51; tonn.-km. 12.025 nel 1951-52; tonn.-km. 12.082 nel 1952-53.

3° *I prodotti del traffico* (in milioni di lire) sono stati i seguenti:

per i viaggiatori: 1.577 nel 1938-39; 67.894 nel 1949-50; 73.859 nel 1950-51; 78.909 nel 1951-52 e 88.999 nel 1952-53;

per le merci: 2.420 nel 1938-39; 72.329 nel 1949-50; 79.012 nel 1950-51; 82.789 nel 1951-52 e 85.881 nel 1952-53.

Degno di rilievo, qui, il fatto che, facendo uguale a 1 il prodotto del 1938-39, il prodotto del trasporto viaggiatori è moltiplicato per 56,44 nell'esercizio 1952-53, mentre il prodotto delle merci è moltiplicato solo per 35,47.

4° *Le entrate*:

sono state le seguenti, in milioni di lire: 4.526 nel 1938-39; 157.628 nel 1949-50; 171.324 nel 1950-51; 182.536 nel 1951-52; 204.105 nel 1952-53.

5° *Le spese*:

sono state le seguenti in milioni di lire: 4.313 nel 1938-39; 217.037 nel 1949-50; 219.097 nel 1950-51; 239.916 nel 1951-52; 259.264 nel 1952-53.

Fatte uguali a 1 le entrate e le spese dell'esercizio 1938-39, le entrate 1952-53 sono pari a 45,1 mentre le spese sono pari a 60,11.

Il coefficiente d'esercizio è passato da 0,95, a 1,38, a 1,28, a 1,30, a 1,27.

6° Dal confronto tra entrate e spese si hanno i *disavanzi* d'esercizio degli ultimi anni (nell'esercizio 1938-39 si ebbe un avanzo di 212,9 milioni di lire) che sono, in milioni di lire: 59.409 nel 1949-50; 47.773 nel 1950-51; 57.380 nel 1951-52; 55.159,4 nel 1952-53.

STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DEI TRASPORTI

(Esercizio 1953-54)

1° Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti è lo stato di previsione della spesa di quell'organo tecnico-amministrativo che fa capo alla Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione, che costituisce, del resto, l'unica Direzione generale del Ministero dei trasporti. È questo organo tecnico-amministrativo che sorveglia e indaga sui problemi relativi ai trasporti terrestri che rappresentano, come si è visto, un notevole interesse pubblico.

2° Lo stato di previsione comporta una spesa complessiva di lire 17.933.239.800 con una diminuzione di lire 1.964.700 in confronto di quella autorizzata per l'esercizio finanziario precedente.

3° La differenza risulta formata da un maggiore stanziamento previsto nella spesa ordinaria di lire 452.705.000 e da un minor stanziamento previsto nella spesa straordinaria di lire 2.417.405.000.

4° I maggiori stanziamenti nella *spesa ordinaria* risultano dall'applicazione della legge 8 aprile 1952, n. 212 concernente la revisione del trattamento economico dei dipendenti statali, che, tra aumenti e storni nei vari capitoli dànno luogo in definitiva a un aumento complessivo di lire 78.500.000.

In conseguenza della stessa legge si è reso necessario un maggior stanziamento di lire 20 milioni per revisione di pensioni e liquidazione di indennità per una sola volta, a favore del personale dipendente (Capitolo 38).

È stato aumentato di lire 1 miliardo il fondo necessario all'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221 per il potenziamento e l'ammodernamento di linee ferroviarie e tramviarie in concessione. Si ha dunque un aumento complessivo di 1.098,5 milioni di lire, mentre di contro si è diminuito di 645,79 milioni di lire lo stanziamento dell'esercizio precedente per sovvenzioni chilometriche per la *costruzione* e l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata (Capitolo 42): col risultato definitivo di un aumento globale della spesa ordinaria nella già ricordata somma di 452,705 milioni di lire.

5° I minori stanziamenti della *spesa straordinaria* derivano: dal maggior stanziamento di 645,795 milioni di lire stornati dal capitolo 42 e assegnato al capitolo 53 per sussidi straordinari di esercizio, per somministrazione di fondi per gestioni dirette a cura dello Stato, anticipazioni di spese per provvedimenti d'ufficio, spese diverse per ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna.

Di contro sono stati diminuiti gli stanziamenti previsti: al capitolo 52 per 0,2 milioni di lire per retribuzioni al personale estraneo all'Amministrazione per studi, progetti, direzione, assistenza e collaudi per opere di carattere straordinario; al capitolo 57 per 10 milioni di lire per mezzi nautici ed attrezzature varie per gli Ispettorati di porto, ecc.; ai capitoli 55, 56, 57 per la soppressione degli stanziamenti per la costruzione delle ferrovie Bari-Barletta, Alcantara-Randazzo, Camigliatello-San Giovanni in Fiore, Roma-Lido, Roma-Nord e Trento-Malè, per un complessivo importo di 3.050 milioni di lire; al capitolo 61 per 3 milioni di lire per spese per la costruzione di un laboratorio di esperienze per funi metalliche, ecc. Le diminuzioni ai capitoli 52 e 57 sono proposte in relazione alla necessità

di conseguire economie nelle spese dello Stato e quella al capitolo 61 è proposta per adeguare lo stanziamento alla somma autorizzata dalla legge 19 marzo 1952, n. 183 per l'esercizio 1953-54. La soppressione degli stanziamenti per le ferrovie ricordate si giustifica con la totale utilizzazione della spesa autorizzata (v. *Premesse* A-5). La diminuzione globale della spesa straordinaria risulta di 3.063,2 milioni di lire che confrontata con l'aumento di 645,795 milioni di lire, stornati dalla spesa ordinaria, riporta in definitiva la diminuzione della spesa straordinaria a 2.417,405 milioni di lire.

6° Si è detto che lo stato di previsione della spesa per l'esercizio 1953-54 è per 1.964,7 milioni di lire inferiore allo stato di previsione della spesa per l'esercizio precedente. Ma ciò non è vero. Difatti, qualora si rifletta che la soppressione degli stanziamenti ai capitoli 55, 56 e 57 del preventivo 1952-53 ammonta da sola a una diminuzione di 3.050 milioni di lire, che tale soppressione non significa abolizione della spesa, ma significa che di quella somma si mantiene l'impegno, anzi è già in parte erogata e in parte in corso di erogazione e la si toglie dal bilancio perchè vada a ingrossare quella quota di residui passivi denunciati dall'onorevole Pella nella sua relazione economica, il confronto tra l'entità dei due preventivi, si deve fare tra il preventivo in esame e il preventivo dell'esercizio 1952-53, diminuito quest'ultimo di quei 3.050 milioni di lire.

Il confronto va fatto cioè tra l'importo di lire . .	17.933.239.800	dell'esercizio 1953-54
e l'importo ridotto di lire	16.847.939.800	dell'esercizio 1952-53
che dà appunto un effettivo aumento di lire	1.085.300.000	

Ed invero gli aumenti effettivi del bilancio sono:

	In milioni di lire	
per oneri sopravvenuti . . .	78,5 20 –	
	——	98,5
per nuovi investimenti . . .		1.000 –
e in totale . . .		1.098,5
mentre le diminuzioni effettive sono:		
sulle spese generali	0,2	
sui mezzi nautici	10 –	
per costruzione laboratorii .	3 –	
e in totale . . .	——	13,2
ritornano		1.085,3

Cioè si provvede alla maggiore spesa: per 13,2 milioni di lire con riduzione effettiva di stanziamenti di bilancio e per 1.085,3 milioni di lire con nuovi interventi diretti del Tesoro.

AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

(Esercizio 1953-54)

1. — Ad evitare inutili ripetizioni per le delucidazioni di dettaglio si rimanda alla « Nota preliminare » del bilancio, che, integrata con le note a pie' di pagina del bilancio stesso, dà ragione di tutte le variazioni introdotte nei confronti delle previsioni contenute nel bilancio del precedente esercizio 1952-53.

Previsione dell'entrata.

2. — Per le *entrate ordinarie* è previsto un aumento di 15.911,5 milioni di lire facendo affidamento sopra un maggiore prodotto del traffico per 14.000 milioni di lire, sopra un aumento di 1.036,5 milioni di lire negli introiti indiretti dell'esercizio, sopra maggiori rimborsi di spesa per 875 milioni di lire.

3. — Il maggior prodotto previsto per il traffico è pari ad un aumento del 7,7 % del prodotto accertato per l'esercizio precedente.

Tale percentuale di aumento trova la sua giustificazione quando si rifletta che essa fu:

del 9,1 % dall'esercizio 1949-50 all'esercizio 1950-51;

del 5,85 % dall'esercizio 1950-51 all'esercizio 1951-52;

dell'8,82 % dall'esercizio 1951-52 all'esercizio 1952-53.

I rilevamenti del prodotto dei primi due mesi dell'esercizio 1953-54 confermerebbero l'incremento nella misura prevista: perchè nel mese di luglio è stato dell'8,33 % mentre nell'agosto è stato del 7,95 %.

Degno di nota è che, per l'esercizio 1952-53, il prodotto del traffico era stato previsto in 179 miliardi: alla fine dell'esercizio (30 giugno 1953) venne accertato in 178 miliardi e 484 milioni.

La rimanente quota di maggiore entrata prevista in 1.911,5 milioni di lire, trova pure giustificazione negli incrementi accertati.

4. — L'entrata ordinaria riassunta dalla contabilità è prevista come segue:

	milioni di lire
Prodotto del traffico	193.000 —
Introiti indiretti dell'esercizio . .	5.811 —
Introiti per rimborso di spese . .	6.238 —
Contributi e rimborsi dal Tesoro di oneri finanziari	11.306,3
Altre entrate	1.100 —
Totale	217.455,3

Previsione della spesa.

5. — La *spesa ordinaria* riassunta dalla contabilità prevede i seguenti stanziamenti:

	milioni di lire
Personale	140.770,70
Consumo energia	23.450 —
Forniture spese ed acquisti	21.220 —
Manutenzione linee e materiale rotabile	49.500 —
Varie	2.435 —
Spese generali di amministrazione	6.218,20
Servizi secondari	595 —
Spese complementari	10.910 —
Spese accessorie	10.083,55
Totale spesa ordinaria . . .	265.182,45

La spesa per il personale è quella risultante dall'applicazione della legge 8 aprile 1952, n. 212. Essa rappresenta il 53,08 % della spesa totale ed è 77,19 volte la stessa spesa dell'esercizio 1938-39. La manutenzione e le spese generali di amministrazione rappresentano il 18 % e il 2,35 % della spesa totale e rispettivamente, nei confronti del 1938-39, sono moltiplicate per 75 e per 65.

6. — Il *disavanzo* della gestione risulta quindi nei previsti 47.727,5 milioni di lire.

Disavanzo che può essere preoccupante perchè, come si è visto (vedi D — *b*) 6), l'esercizio 1952-53 si è chiuso con un disavanzo accertato in 55 miliardi di lire e quindi maggiore di 18 miliardi di quello presunto.

È da augurarsi che il cammino verso il pareggio si inizi almeno con l'esercizio 1953-54.

Onorevoli Senatori,

la relazione che ho redatto è irta di cifre: mi sono però preoccupato di schematizzarle in modo organico, per dare una idea, più possibilmente aderente alla realtà, della situazione in cui si muovono i pubblici servizi di trasporto.

Dall'esame di questa, mi pare che si imponga evidente alla considerazione vostra, la gravità del problema creato dal lancio sulle strade d'Italia di un imponente numero di veicoli.

Non c'è dubbio che essi hanno gravato e continuano a gravare con un peso non indifferente sui trasporti per rotaia.

Si indagano, si analizzano i costi dei trasporti in concorrenza; ma, molte volte, si preferisce un mezzo ad un altro non per il suo costo, ma per la qualità del servizio (presa e resa a domicilio, soppressione di trasbordi ecc.).

Si lamenta il gravame del personale che in-

ciderebbe eccessivamente sulla spesa d'esercizio. Ma si può obbiettare, per esempio, che le ferrovie in concessione più gravate di personale non sono sempre le più passive.

Si reclama l'applicazione di economie, domandando l'abolizione degli sprechi, la riduzione dei costi. Si tratta però di rimedi omeopatici, anche se assiduamente e meticolosamente adottati.

Si dimentica che l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato è un'Azienda industriale *sui generis,* regolata dalla legge che l'ha istituita e successive.

Si reclama il coordinamento dei servizi e delle tariffe; di queste, in modo particolare, con l'estero.

L'applicazione della legge sull'ammodernamento e il potenziamento dei servizi concessi è avviata e c'è da augurarsi che, per la buona volontà dei concessionari, abbia a raggiungere lo scopo che il legislatore ha voluto ottenere.

Quanto al coordinamento dei servizi è proprio di questi giorni la firma di un accordo tra le Ferrovie dello Stato, l'Associazione Nazionale Autoservizi in Concessione (A.N.A.C.) e l'Associazione Nazionale Esercenti Autolinee (A.N.E.A.) che ha lo scopo di assicurare le migliori condizioni di coesistenza dei servizi di trasporto di viaggiatori ed il loro armonico coordinamento nell'interesse del pubblico e dell'economia nazionale. Sulle modalità dell'accordo l'onorevole Ministro fornirà i chiarimenti necessari.

Qui, rilevato che, mentre, forse, l'accordo può apparire in sostanza astratto, esso rappresenta certamente un passo indubbio verso l'attuazione di quel coordinamento da tanti richiesto e ritenuto risolutivo del grave problema dei trasporti.

Augurando che l'accordo sia seguito da uno analogo per il trasporto merci vi invito, onorevoli senatori, a dare voto favorevole al disegno di legge che è sottoposto alla vostra approvazione.

BUIZZA, *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 1953 al 30 giugno 1954, 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 1953 al 30 giugno 1954, 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 1953-54, 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 1953-54, nella misura dell'1,50 per cento.

Art. 5.

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