

(N. 601-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE BUIZZA)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 23 giugno 1954 (V. Stampato N. 641)

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 24 GIUGNO 1954

Comunicata alla Presidenza il 22 luglio 1954

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1954 al 30 giugno 1955.

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge n. 601 sottoposto al vostro esame e alla vostra approvazione propone di autorizzare il Ministero dei trasporti, al pagamento delle spese ordinarie e straordinarie di sua competenza, per l'esercizio finanziario 1954-55 in conformità allo stato di previsione annesso al disegno di legge, nella complessiva somma di lire 15.659.746.600.

Lo stesso disegno di legge propone di autorizzare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad accertare ed a riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario 1954-55 in conformità degli stati di previsione allegati in appendice al disegno di legge, nelle complessive somme:

per le entrate di lire 248.307.500.000;
per le spese di lire 281.081.100.000.

Si propone inoltre, per lo stesso esercizio finanziario 1954-55, che:

l'ammontare del fondo di dotazione delle Ferrovie dello Stato sia stabilito in lire 35 miliardi e 500 milioni;

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, sia stabilita nella misura dell'1,50 per cento;

i capitoli della parte passiva del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a favore dei quali è data facoltà al Ministro del tesoro di inscrivere somme, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annesso al bilancio dell'Amministrazione medesima.

I — STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DEI TRASPORTI

1. La spesa prevista per l'esercizio 1954-55 è di lire 2.273.493.200 minore di quella prevista per l'esercizio precedente. Tale diminuzione trova la sua giustificazione in una minor previsione di lire 2.931.000.000 per la spesa straordinaria e in un aumento della spesa ordinaria di lire 657.506.800.

VARIAZIONI NELLA SPESA ORDINARIA.

2. La *spesa ordinaria* prevede un primo aumento nella spesa del personale. Secondo le tabelle organiche i posti assegnati al *personale di ruolo* sono 985, mentre al 1° ottobre 1952 ne risultarono coperti 819, e al 1° ottobre 1953 ne risultarono coperti 920.

Però l'aumento della spesa per il personale di ruolo è previsto in 50 milioni di lire (capitolo 1), cioè la spesa per il personale è prevista in 660 milioni di lire in confronto dei 610 milioni previsti nell'esercizio 1953-54. Questa spesa complessiva che comprende stipendi, indennità di caro-vita e di pensione, assegno perequativo, contributi previdenziali e assistenziali a carico dello Stato, 13^a mensilità, aumenti periodici di stipendi, ecc., risulta dall'allegato n. 1 allo stato di previsione, compilato tenendo conto dello stato di fatto del personale medesimo.

3. Altro aumento di spesa per il personale è rappresentato da 28 milioni di lire (capitolo 6), per stipendi ed assegni da rimborsare alle Amministrazioni delle ferrovie dello Stato, delle poste e delle telecomunicazioni e di altri Enti e Aziende autonome per personale dipendente che presti servizio presso l'Ispettorato generale della motorizzazione o che presti la propria opera nell'interesse di questo.

La complessiva spesa per questo personale è prevista per l'esercizio 1954-55 in 103 milioni di lire contro una spesa di 75 milioni di lire previsti per l'esercizio precedente.

4. Altro aumento di complessivi 32 milioni di lire è previsto sui compensi per lavoro straordinario (capitolo 10) e sui compensi speciali, in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario, da corrispondersi al personale in relazione a particolari esigenze di servizio (capitolo 13).

5. Avuto riguardo alla situazione di fatto del personale, subisce pure un aumento di lire 32.115.000 (capitoli 37 e 38), la spesa per le pensioni ordinarie e l'indennità per una sola volta (invece di pensione), al personale del-

l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (debito vitalizio).

6. Altri aumenti di minore entità sono previsti sul premio giornaliero di presenza al personale di ruolo, non di ruolo e dei ruoli transitori, sugli assegni e indennità agli addetti al Gabinetto del Ministro e alle Segreterie particolari dei Sottosegretari di Stato, cosicché in definitiva, la spesa complessiva per il personale è prevista con un aumento di lire 147.115.000 su quella prevista nell'esercizio 1953-54, che trova la sua giustificazione nella situazione di fatto di tutto il personale in servizio presso il Ministero dei trasporti, particolarmente esposta negli allegati nn. 1, 2 e 3 allo stato di previsione.

7. Le variazioni delle *spese per i servizi* prevedono una diminuzione di mezzo miliardo sulle sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, n. 168.

Poiché è in corso l'aggiornamento, delle sovvenzioni chilometriche, questa diminuzione di mezzo miliardo viene trasportata al capitolo n. 51 della spesa straordinaria in aumento allo stanziamento per sussidi straordinari di esercizio, per gestioni dirette a cura dello Stato, e per anticipazioni per provvedimenti d'ufficio, al fine di assicurare la continuazione dei pubblici servizi di trasporto.

8. È invece previsto l'aumento di un miliardo per sovvenzioni al potenziamento di ferrovie, tramvie e filovie extra-urbane e funivie concesse all'industria privata. Si tratta della iscrizione della somma autorizzata dall'articolo 17 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, che aggiunta alle iscrizioni autorizzate in lire 400 milioni per l'esercizio 1952-53 e in lire un miliardo per l'esercizio 1953-54, forma il complessivo stanziamento di lire 2 miliardi e 400 milioni iscritto nell'esercizio 1954-55.

9. Altro aumento di lire 6.391.800 è proposto (capitolo 47) per la costruzione e l'esercizio dell'ascensore in servizio pubblico dello Scraio sulla ferrovia Castellammare di Stabia-

Sorrento e per la costruzione e l'esercizio della funivia Trapani-Monte Erice.

10. Ed un ulteriore aumento di spesa di 10 milioni di lire è previsto, in relazione al presunto maggior fabbisogno, per il servizio automobilistico delle Amministrazioni centrali dello Stato (capitolo 48).

11. Complessivamente per la *spesa ordinaria per i servizi* si prevede un aumento di lire 1.016.391.800 contro una diminuzione di lire 506 milioni e cioè in definitiva un aumento di lire 510.391.800.

VARIAZIONI NELLA SPESA STRAORDINARIA.

12. In relazione allo intensificarsi della attuazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è previsto un aumento di 22 milioni di lire nelle spese generali, che rappresentano l'indennità di missione e rimborso spese di trasporto al personale dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali nonché al personale estraneo all'Amministrazione. Questa somma è comunque una spesa di personale.

13. Lo stanziamento del capitolo 51 è aumentato di lire 1.097.000.000, per assicurare, con la concessione di sussidi integrativi, la continuazione dei pubblici servizi di trasporto, in attesa dell'aggiornamento delle sovvenzioni chilometriche. A formare questa somma si è trasferito dal capitolo 40, il mezzo miliardo ivi ridotto, come già si è visto (§ 7).

14. In realtà lo stanziamento del capitolo 51 è alquanto complesso. Esso si riferisce in parte ai *sussidi integrativi di esercizio* (articolo 27, lettera b) del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121) ed abbraccia diverse forme di erogazione. La legge sull'ammodernamento, con l'articolo 5, ai fini del risanamento dell'impresa abolisce la ripetibilità dei sussidi integrativi di esercizio e adotta una soluzione radicale per eliminare i residui degli esercizi passivi destinati a gravare sulla nuova impostazione economica delle linee. Tali sussidi di mano in mano che si applicano le

LEGISLATURA II - 1953-54 -- DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nuove norme, vengono assorbiti nelle sovvenzioni di esercizio rivalutate ovvero nelle sovvenzioni accordate a nuovo.

15. I sussidi straordinari di esercizio furono erogati nell'esercizio 1952-53 nella somma di lire 5.645.900.000, mentre la erogazione per l'esercizio 1953-54 è prevista nella somma di lire 6.531.763.745.

Per l'esercizio 1954-55, poichè le rivalutazioni delle sovvenzioni ordinarie non potranno essere effettuate entro il 30 giugno 1955, occorrerà far fronte all'onere derivante dalle valutazioni medesime, con la corresponsione di sussidi integrativi di esercizio (capitolo 40), onere che si prevede nella somma di lire 4.872.795.000.

Se a questa somma, si aggiunge l'importo dei sussidi straordinari di esercizio che, per assicurare la continuità dei servizi, occorrerà corrispondere, salvo conguaglio, a talune aziende, per le quali i disavanzi di esercizio attuali si presentano superiori alle sovvenzioni di esercizio rivalutate in base alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, che è previsto in lire 1.500.000.000, la previsione fatta dal Ministero dei trasporti sale a lire 6.372.795.000. Questa somma però è stata ridotta di 1 miliardo dal Ministero del tesoro, cosicchè lo stanziamento previsto per il 1954-55 è di lire 5.372.795.000.

La Commissione si è trovata alquanto perplessa di fronte agli stanziamenti dei capitoli nn. 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 51, e sul trasporto di somme da un capitolo all'altro. Soprattutto la Commissione ritiene che sia utile chiarire questi stanziamenti con una relazione dalla quale risulti il lavoro compiuto dalla Commissione prevista dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, — come siano state rivalutate le sovvenzioni chilometriche originarie di concessione, — quali le linee soppresse o sostituite con mezzi motorizzati ecc. Questa relazione dovrebbe dare in definitiva l'opera compiuta e in corso di compimento per il coordinamento dei trasporti su rotaia e su strada.

16. Per le anticipazioni alle gestioni dirette a cura dello Stato escluse dal calcolo delle

sovvenzioni rivalutate si prevede una spesa di lire 755 milioni da erogarsi alle ferrovie ex-Padane, alla ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife, alla ferrovia Monza-Molteno, alla ferrovia Circumetnea, alla ferrovia Genova-Casella, alla navigazione del lago di Garda, alla navigazione del lago di Como. Aggiungendo questi 755 milioni allo stanziamento di lire 5.372.795.000 si ha precisamente lo stanziamento di lire 6.317.795.000 del capitolo 51.

17. Poichè la somma stanziata nell'esercizio precedente in 4 miliardi di lire per provvidenze eccezionali per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione alla industria privata è stata totalmente utilizzata, nell'esercizio 1954-55 viene soppresso il capitolo e si elimina lo stanziamento.

18. E non prevedendosi altre spese per liti ed arbitraggi e maggiori spese impreviste, ed essendosi ormai utilizzata totalmente la somma autorizzata per la costruzione di un laboratorio di esperienze per funi metalliche per un complessivo importo di 50 milioni di lire, così si sono soppressi i corrispondenti capitoli 60 e 61 dell'esercizio 1953-54.

In definitiva è prevista nella parte straordinaria una minore spesa di complessive lire 2.931 milioni.

19. Nell'allegato n. 4 allo stato di previsione sono elencate le spese di investimento. In questo elenco sono riportati i capitoli e gli importi che per ogni capitolo rappresentano spese di investimento. Naturalmente ove lo stanziamento del capitolo non sia tutto da ritenersi spesa d'investimento, ne è riportata la quota che tale spesa rappresenta.

Sono quote dell'intero stanziamento del capitolo quelle elencate sotto i nn. 27, 40, 47, 48 e 51 dell'allegato 4. L'importo complessivo delle spese di investimento è previsto in complessive lire 2.938.776.800 minore di lire 3.085.400.000 dell'importo previsto nell'esercizio 1953-54.

Questo minore importo è dovuto per la massima parte alla soppressione del capitolo riguardante le provvidenze eccezionali per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto

e all'iscrizione nello stato di previsione delle annualità concesse dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221.

20. Alla *gestione commissariale governativa* è affidata la navigazione sui laghi di Garda, Maggiore e di Como, essendo scadute le concessioni. Si è già avuto occasione, discutendosi il bilancio dei trasporti alla fine del settembre scorso, di porre in rilievo i buoni risultati conseguiti dalla gestione commissariale.

Sul lago di Garda, ricostruita la flotta con una spesa di 203 milioni di lire, il disavanzo che nel 1948 era di lire 86.586.000 nel 1953 si ridusse a lire 52.300.000.

Sul lago di Como, dove si sono effettuati nuovi acquisti per una spesa totale di 400 milioni di lire e per completare il programma di ricostruzione occorre ancora una motonave traghetto e due motonavi viaggiatori e dove sono stati trasferiti tre motonavi e un motoscafo già destinati ai laghi Maggiore e di Garda, il disavanzo dell'esercizio che nel 1951 fu di lire 120.300.000, nel 1953 si è ridotto a lire 75.300.000.

Sul *lago Maggiore*, con la spesa di lire 595 milioni si sono trasformate e ammodernate cinque motonavi e si sono acquistati: cinque motoscafi, una motonave traghetto e quattro motonavi passeggeri (due di queste ultime e due motoscafi trasferiti sul lago di Como).

Il disavanzo annuo della gestione è passato da lire 64 milioni nel 1948 a un utile di lire 28.300.000 nel 1953.

Sul *lago d'Iseo* è in corso la concessione trentennale definitiva all'industria privata per i servizi merci e viaggiatori. Per il servizio viaggiatori è previsto l'acquisto a spese della concessionaria di due motoscafi A.C.N.I.L.

Si auspica che siano sollecitamente restituite ai laghi Maggiore e di Garda i natanti ad essi assegnati ma provvisoriamente dislocati altrove.

Poichè sul lago Maggiore ha fatto ottima prova il motoscafo tipo *Freccia d'oro*, si rileva la necessità che di tale tipo sia aumentata la dotazione e se ne estenda l'adozione anche sugli altri laghi.

Per il lago d'Iseo dove pare che si vogliano fare due concessioni separate, una per il tra-

sporto merci e l'altra per il trasporto viaggiatori, la Commissione è di parere che la concessione debba essere unica.

STATO DI AVANZAMENTO DEI LAVORI DI FERROVIE IN CONCESSIONE.

21. È in corso l'istruttoria per la concessione della ricostruzione della ferrovia *Napoli-Piedimonte d'Alife* nel tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte e per la concessione della gestione dei due tronchi Napoli-Capua e Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte. Lo Stato contribuirà alla ricostruzione con la somma di lire 2.860.532.626 per suolo stradale, fabbricati, armamento, elettrificazione, ecc., e di lire 400 milioni per il materiale rotabile.

22. Con la legge 21 novembre 1950, n. 1016, fu autorizzata la maggiore spesa di 2.400 milioni di lire occorrente per il completamento della *ferrovia Bari-Barletta*. I lavori di costruzione, iniziati nel 1925 e sospesi nel 1934, furono ripresi nel 1947 limitatamente al tronco Andria-Barletta autorizzandosi una spesa di 420 milioni di lire. Sono in corso il completamento del tronco Andria-Bitonto e il completamento (esclusa l'elettrificazione) del tronco Bari-Bitonto.

23. Sono in via di ultimazione i lavori di costruzione della *ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore*, la cui esecuzione fu resa possibile con successivi stanziamenti (1948, 1949 e 1950) per un complessivo importo di 2.930 milioni di lire. Il corrispettivo alla Società concessionaria è stato determinato in lire 2.041.348.450. Con un successivo corrispettivo di lire 528.691.388 la Società è stata infine autorizzata ad eseguire anche il secondo gruppo di opere (completamento ed armamento).

NUOVE CONCESSIONI DI COSTRUZIONI FERROVIARIE.

24. Sono numerose le domande di concessione di nuove costruzioni ferroviarie. Si elencano le principali, indicando per ognuna il costo di costruzione previsto:

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Km.	Costo in milioni di lire
Arezzo - San Sepolcro	37	7.000
San Giovanni in Fiore - Pettilia Policastro	38	10.000
Prolungamento a Vieste della San Severo - Rodi - Peschici	20	4.000
Prolungamento della S. Spirito - Bitonto col tronco Bitonto - Palo - Grumo - Toritto	14,5	1.000
Taranto - Manduria - Nardò	70	5.000
Completamento Calabro-Lucane:		
Tronco Laurenzana - Senise	90	7.000
Tronco Chiaravalle - Mileto	60	7.500
Tronco Mammola - Cinquefrondi	17	2.500
Completamento della rete sarda col tronco Martis - Chilivani	35	1.500
Prolungamento della Schettino-Regalbuto fino a Nicosia	35	12.000
	<u>416,5</u>	<u>47.500</u>

Sono queste le linee che hanno formato più frequentemente oggetto di ordini del giorno alla Camera e al Senato, in sede di discussione del bilancio dei Trasporti e dei voti degli Enti locali.

È però evidente che le richieste avanzate non hanno potuto essere soddisfatte, per il grave onere che il loro accoglimento avrebbe posto a carico dello Stato, sia per la costruzione, sia per l'esercizio da ritenersi passivo già ancora in sede di progettazione.

25. Si è già accennato alla necessità di spingere lo studio del coordinamento dei trasporti su strada e su rotaia. Lo sviluppo preso dalla motorizzazione, il continuato incremento della velocità dei motori, esigono una sistemazione delle strade ordinarie e le rotaie, percorse da treni formati da antiche locomotive a va-

pore che rimorchiano carri, magari uno solo, che non reggono più e che trasportano il proprio peso e quello dei carri rimorchiati vuoti devono essere rimosse. Soprattutto devono scomparire completamente e rapidamente tutte le tramvie in sede promiscua.

Non mancano situazioni di concorrenza tra ferrovie in concessione e autolinee. È necessario che questa concorrenza sia sollecitamente regolata, anche se ferrovia e autolinea sono in concessione alla stessa ditta. Il compito potrebbe essere facilitato stabilendo tra ferrovie in concessione all'industria privata e le autolinee un accordo analogo a quello stipulato dalle Ferrovie dello Stato.

II. — STATO DI PREVISIONE DELL'ENTRATA E DELLA SPESA DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO

26. Il bilancio preventivo della Amministrazione delle ferrovie dello Stato (Appendice allo stato di previsione del Ministero dei trasporti) presenta nella *parte ordinaria* le seguenti risultanze complessive:

Entrate	lire	248.307.500.000
Spese	»	281.081.100.000
Disavanzo	lire	<u>32.773.600.000</u>

Previsione che in confronto a quella formulata nel bilancio dell'esercizio 1953-54 è di 14.953.500.000 lire inferiore.

Difatti per l'esercizio 1953-54 le previsioni erano le seguenti:

Entrate	lire	217.455.300.000
Spese	»	265.182.450.000
Disavanzo	lire	<u>47.727.150.000</u>

27. Per l'esercizio 1954-55 si prevede dunque un miglioramento nella gestione.

È prevista una maggior entrata di lire 30.852.200.000 contro una presunta maggior spesa di lire 15.898.650.000 con una conse-

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

guente diminuzione del disavanzo di lire 14.953.550.000 come si è visto.

ENTRATE ORDINARIE DI ESERCIZIO.

28. All'incremento delle *entrate ordinarie di esercizio* contribuisce un maggior gettito dei prodotti del traffico in relazione ad un incremento nel numero dei viaggiatori, merci e ba-

gagli trasportati e alla maggiorazione delle tariffe apportata col decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 1953, n. 881 decorrente dal 10 dicembre 1953 e ad un incremento degli introiti indiretti dell'esercizio, degli introiti a rimborso di spesa e delle altre entrate eventuali.

Le *entrate ordinarie di esercizio* sono così suddivise, nelle previsioni, in milioni di lire:

	Esercizio 1953-54	Esercizio 1954-55	Differenze
Prodotti del traffico:			
Viaggiatori	90.030,7	106.231,7	+ 16.201 -
Bagagli e cani	3.234,7	3.709,7	+ 475 -
Merci a grande e piccola velocità	99.734,6	111.358,6	+ 11.624 -
	193.000 -	221.300 -	+ 28.300 -
Introiti indiretti dell'esercizio	5.811 -	6.671 -	+ 860 -
Introiti per rimborsi di spese	6.238 -	7.218 -	+ 980 -
Entrate eventuali	12.406,3	13.118,5	+ 712,2
	217.455,3	248.307,5	+ 30.852,2

Ma, pur non avendo ancora a sua disposizione gli accertamenti esatti degli ultimi mesi, l'Amministrazione ferroviaria ha però fornito un aggiornamento delle entrate dell'esercizio 1953-54 che si può ritenere che dia, con gran-

dissima approssimazione, le entrate del consuntivo dello stesso esercizio. Il loro confronto con le previsioni 1954-55 risulta come segue, in milioni di lire:

	Esercizio 1953-54	Esercizio 1954-55	Differenze
Prodotti del traffico	199.300 -	221.300 -	+ 22.000 -
Introiti indiretti	6.901 -	6.671 -	- 230 -
Introiti per rimborso di spesa	7.633 -	7.218 -	- 415 -
Entrate eventuali	13.589,8	13.118,5	- 471,3
	227.423,8	248.307,5	+ 20.883,7

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Le previsioni per le entrate iscritte in bilancio risultano quindi pienamente giustificate, anzi, poichè l'aumento delle tariffe influirà sui prodotti dell'esercizio 1954-55 per tutto l'intero esercizio, mentre sui prodotti dell'esercizio 1953-54 ha influito solo per il secondo semestre, si ha ragione di sperare che l'aumento dei prodotti del traffico previsto in 28.300 milioni di lire sarà certamente realizzato e, con ogni probabilità, superato.

29. Ad illustrare l'andamento nei vari mesi dell'anno dei prodotti del traffico complessivi

e separatamente per le tre voci viaggiatori, merci, bagagli, si sono tracciati nella tavola qui allegata i corrispondenti diagrammi per ogni esercizio successivo a partire dall'esercizio 1951-52. È da rilevare che il prodotto del traffico dopo l'aumento delle tariffe non ha subito quella contrazione dei prodotti che si poteva temere.

Questo rilievo trova conferma nelle due tabelle che seguono, nelle quali sono riassunte le quantità di viaggiatori e i viaggiatori-Km. trasportati in alcuni mesi degli anni dal 1951 al primo trimestre 1954.

QUANTITÀ DI VIAGGIATORI.

	Gennaio	Febbraio	Marzo	Novembre	Dicembre
1951	29.101.749	25.763.150	29.088.098	28.970.356	32.794.085
1952	30.084.694	27.585.331	30.316.637	31.757.644	31.420.199
1953	30.347.022	27.868.084	31.324.349	32.872.652	32.869.155
1954	31.589.728	28.459.182	32.324.012	—	—

VIAGGIATORI-KM.

	Gennaio	Febbraio	Marzo	Novembre	Dicembre
1951	1.506.304.689	1.282.681.659	1.641.889.575	1.557.524.694	1.837.912.067
1952	1.616.671.096	1.323.712.956	1.504.949.442	1.656.295.910	1.814.570.698
1953	1.572.347.598	1.404.256.733	1.585.653.165	1.702.398.193	1.844.162.673
1954	1.534.907.042	1.296.165.537	1.549.044.384	—	—

Da questi dati si deduce che se nel quadrimestre dicembre 1953-marzo 1954 non vi fu contrazione nel numero dei viaggiatori trasportati, vi fu però una minore percorrenza media.

30. Le tariffe ritoccate nel febbraio 1952 hanno subito, coi ritocchi del dicembre 1953 un ulteriore aumento del 25 per cento per i viaggiatori (ad eccezione degli abbonamenti

operai per i quali l'aumento fu del 15 per cento) mentre l'aumento subito dalle tariffe merci è stato del 10 per cento. Questo ultimo aumento fu contenuto nei limiti del 5 per cento per determinati prodotti industriali di massa e per le derrate ortofrutticole ascritte alle tariffe speciali provvisorie.

Con la revisione andata in vigore il 10 dicembre 1953 le tariffe viaggiatori sono 30 volte e le tariffe merci sono 36 volte quelle del 1938.

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

E poichè i prodotti del traffico nell'esercizio 1938-39 ammontarono in tondo a 4 miliardi di lire e nell'esercizio 1953-54 sono accertati in tondo a 198-200 miliardi di lire, risultano moltiplicati per 50.

31. Quale sia la somma che si potrebbe introitare ove tutte le concessioni e i servizi speciali che si accordano, non è dato sapere. Le tessere di libera circolazione a titolo gratuito, le riduzioni particolari fatte sul prezzo dei biglietti per varie categorie di viaggiatori, le riduzioni particolari accordate per il trasporto di date categorie di merci e di prodotti, i servizi a titolo gratuito per le varie Amministrazioni dello Stato o per Enti pubblici sono, non poche volte, adottati a giustificazione del minor importo dei prodotti del traffico. Anche se le leggi 7 luglio 1907, n. 429 e 25 giugno 1909, n. 372 in base alle quali si compila il bilancio dell'Azienda ferroviaria dello Stato, non la prevedono, potrebbe ad ogni modo essere utile, per la maggior chiarezza del bilancio medesimo, l'istituzione di indagini statistiche intese a valutare, sia pure con un certo grado di approssimazione, di quanto le concessioni e le tariffe speciali incidano sull'importo dei prodotti del traffico.

32. La Commissione ad ogni modo ha posto la sua attenzione sul fatto che nella voce « prodotti del traffico » le *Ferrovie secondarie Sicule* figurano con l'apporto di 260 milioni di lire (Cap. 2 dell'entrata).

33. È degno di rilievo come :

a) per gli *introiti indiretti dell'esercizio* — redditi patrimoniali, noli attivi di materiale rotabile, corrispettivi dei binari di raccordo, per servizi accessori, dividendi derivanti da partecipazioni azionarie, utili di magazzino — sia stato già nell'esercizio 1953-54 accertato un gettito superiore di 230 milioni, a quello previsto per l'esercizio 1954-55;

b) per gli *introiti a rimborso di spesa* — trasporti e prestazioni, recuperi di carattere generale, recuperi dei servizi, versamento a magazzino di materiali esuberanti o fuori uso, contributo di altre Amministrazioni nelle spese per le stazioni d'uso comune e per l'esercizio

di tronchi di confine e introiti diversi — sia stato già nell'esercizio 1953-54 accertato un gettito superiore di 415 milioni a quello previsto per l'esercizio 1954-55;

c) per le *entrate eventuali* — contributo del Tesoro negli oneri dipendenti dai mutui contratti per l'elettrificazione e la ricostruzione, proventi diversi — sia stato già accertato un provento superiore di milioni 471,3 a quello previsto per l'esercizio 1954-55.

34. *I redditi patrimoniali* comprendono i vari cespiti di carattere patrimoniale. Ma nell'esercizio 1953-54 vi sono compresi 700 milioni di redditi che trovano sede più rispondente nel capitolo 8. Lo stanziamento 1953-54 per i soli veri redditi patrimoniali si ridurrebbe a 1.100 milioni che aumentati di 400 milioni per il maggior gettito che si prevede per il 1953-54 danno una previsione di 1.500 milioni.

35. Per quanto si riferisce ai *dividendi derivanti da partecipazioni azionarie* sono previsti in 400 milioni con un aumento di 150 milioni rispetto all'esercizio precedente.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato partecipa al capitale azionario delle seguenti Società: « Larderello », Compagnia Italiana Turismo, Istituto Nazionale Trasporti, Ente approvvigionamento carboni (ora in liquidazione), Società termoelettrica siciliana (che avendo ultimati impianti e installazioni nel 1953, potrà presentare il proprio primo bilancio solo quest'anno), Consorzio elettrico del Buthier (è una comunione di beni nella quale un Ente fa fronte a un terzo delle spese per la costruzione degli impianti autorizzati e ciascun Ente ritira un terzo dell'energia elettrica prodotta) con apporto di capitale per complessive lire 6.736.882.600 negli anni 1950, 1951 e 1952 e complessive lire 7.432.416.600 nell'anno 1953. A queste si aggiunge la partecipazione con 800 mila franchi belgi alla Società « Interfrigo » di Bruxelles per lo sviluppo dei trasporti internazionali sotto regime di temperatura controllato nell'interesse delle reti ferroviarie partecipanti.

Le prime quattro Società sopra l'apporto complessivo di capitale di lire 3.136.882.600

hanno distribuito dividendi per complessive lire 223.462.717 per l'esercizio 1950-51 e per complessive lire 281.166.650 per l'esercizio 1951-1952. Nell'esercizio 1952-53 le prime tre Società sopra l'apporto complessivo di capitale pari a lire 3.096.882.600 hanno distribuito dividendi per complessive lire 346.142.888.

36. *I prodotti per servizi accessori*, quali le concessioni di caffè, spacci e rivendite, tasse per depositi bagagli, introiti per il servizio di pubblicità, introiti della rivendita libri e giornali, introiti per noleggio cuscini, biglietti d'ingresso nelle stazioni ecc. segnano una previsione di 1.750 milioni, superiore per 850 milioni a quella dell'esercizio precedente. Come si è visto (§ 9) l'aumento presunto è in dipendenza del trasferimento a questo capitolo degli introiti relativi ai canoni di concessione di caffè, spacci e rivendite diverse, che nell'esercizio precedente erano compresi nel capitolo 3 dell'entrata (700 milioni) e della prevista maggiore estensione di alcuni servizi accessori e dell'adeguamento dei corrispettivi (150 milioni).

In questi 1.750 milioni di introiti per servizi accessori, sono compresi 140 milioni provenienti dalla pubblicità nelle stazioni, nei treni e sui biglietti.

Questo servizio è appaltato e sembra che in rapporto alla estensione che la pubblicità molte volte e in molte stazioni ha assunto, l'introito corrispondente sia inadeguato. Sembra che se la pubblicità fosse organizzata e gestita direttamente dall'Amministrazione ferroviaria, il gettito potrebbe raggiungere almeno il mezzo miliardo, senza contare che una più organica e più sorvegliata attuazione potrebbe migliorare in particolare l'aspetto delle stazioni, le cui deturpazioni dovute alla pubblicità hanno sollevato numerose proteste, anche nel Parlamento.

37. Fra gli introiti indiretti sono da notare quello proveniente dalle *ferrovie secondarie sicule* che, iscritto a bilancio per mezzo milione nel 1952-53 fu raddoppiato nell'esercizio 1953-54 in relazione agli accertamenti dell'esercizio 1951-52. Però per l'esercizio 1954-1955 è mantenuto nella previsione di un milione come nell'esercizio precedente.

38. Gli *introiti per rimborsi di spesa* sono principalmente costituiti dai recuperi di carattere generale che sono dovuti al ricupero di spese per studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste in conto patrimoniale e in conto ricostruzione (lire 1.350 milioni) e in conto terzi (lire 400 milioni), recuperi di spese dalla gestione viveri « La Provvida » (lire 100 milioni), ecc.

Le « Ferrovie Secondarie Sicule » vi figurano con un importo di un milione di lire come nell'esercizio precedente.

39. Le *entrate eventuali* sono soprattutto costituite dai 10 miliardi di contributo del Ministero del tesoro (Capitolo 26) a parziale copertura del disavanzo di gestione del Fondo pensioni e dell'eccesso del numero dei pensionati dovuto ad eventi straordinari.

40. Completano la parte dell'entrata ordinaria un nuovo paragrafo che iscrive in 32.773.600.000 la prevista sovvenzione del Ministero del tesoro per colmare il disavanzo della gestione e nuovi capitoli che dovranno inscrivere gli introiti da assegnare alle spese complementari.

SPESA DI ESERCIZIO ORDINARIA E COMPLEMENTARE.

41. Le *spese di personale* distribuite nei vari capitoli della spesa ordinaria — sono previste in complessive lire 141.300,7 milioni, con un aumento di 530 milioni sulla somma prevista per l'esercizio 1953-54.

Senonchè, quest'ultima somma, per le provvidenze approvate a favore del personale, ha fatto salire la spesa complessiva per l'esercizio 1953-54, a lire 152.487,7 milioni. La previsione di questa spesa nel bilancio dell'esercizio 1954-1955 è quindi già inferiore di 11 miliardi a quella che sarà la spesa reale.

Comunque la spesa si riassume nella seguente tabella nella quale per l'esercizio 1953-1954 sono date le somme accertate nell'esercizio medesimo.

LEGISLATURA II - 1953-54 - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Accertate nell'esercizio 1953-54	Previste nell'esercizio 1954-55	Differenze
	(in milioni di lire)		
Spese di personale	102.500 -	97.070 -	— 5.430 -
Spese generali di personale	49.967,7	44.230,7	— 5.737 -
Totale	152.467,7	141.300,7	— 11.167 -

Le *spese di personale* sono ripartite in sei servizi, tra i quali per l'esercizio testè decorso, il Servizio movimento incide per lire 46.075 milioni, il Servizio trazione per lire 23.215 milioni e il Servizio lavori per lire 24.500 milioni: le Ferrovie secondarie sicule e la navigazione dello stretto di Messina vi incidono per lire 1.125 milioni.

42. Quanto alle *spese generali di personale* si osserva che sono costituite dai contributi al fondo pensioni per lire 43.782 milioni, agli oneri previdenziali e assistenziali per lire 4.915 milioni e a premi, sussidi, massa vestiario, ecc. per lire 1.270 milioni.

Circa le *variazioni di personale* esse risultano dal seguente specchio:

	a 1° gennaio 1952	a 1° gennaio 1953	a 1° gennaio 1954
Personale negli uffici n.	18.845	18.258	20.017
Personale esecutivo »	149.063	145.109	141.286
Totale	167.908	163.367	161.303

L'aumento del personale negli uffici al 1° gennaio 1954 è dovuto all'applicazione delle leggi n. 966 del 1949 e n. 1844 del 1952, in base alle quali sono stati sistemati agli uffici agenti del personale esecutivo, utilizzati già da tempo negli uffici stessi.

La spesa del personale per l'esercizio 1953-1954 risulta 82,9 volte quella dell'esercizio 1938-39 nel quale la stessa spesa fu di 1.837,7 milioni di lire.

43. L'Amministrazione perde, ogni anno, circa 5.000 unità esonerate per raggiunti limiti di età. Con le assunzioni predisposte per il 1954 si spera di colmare le deficienze di personale che si sono determinate specie nelle categorie dell'esecutivo.

Un problema che l'Amministrazione dovrà pure affrontare e definire è il *reclutamento del personale dirigente fra laureati in ingegneria*. Ecco riassunta in breve la situazione:

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Posti a concorso	Concorrenti	Assunti in servizio
Anno 1947 N.	50	341	20
» 1947 (reduci) »	40	185	8
» 1948 »	30	419	17
» 1951 »	20	524	15
» 1952 »	45	377	24
	185		84

Pur avendo fatto ricorso, dopo i primi esperimenti, ad una revisione dei programmi d'esame in relazione specialmente alla considerazione che i concorrenti provenivano da corsi di preparazione irregolarmente compiuti nel periodo bellico e dell'immediato dopo guerra, si è dovuto constatare che gli scarsi risultati ottenuti sono da imputare alle particolari condizioni del trattamento economico che distolgono dai concorsi la parte migliore dei laureati, i quali ultimi si indirizzano verso gli impieghi privati che offrono loro maggiori retribuzioni iniziali. Anche qui si ripete lo stato di cose che si lamenta pure negli altri settori tecnici dell'Amministrazione dello Stato (in specie nel settore dei lavori pubblici). La preoccupazione è notevole, perchè non si riesce a colmare le vacanze in quei settori, che hanno già perduto recentemente e perderanno nei prossimi anni, un sensibile numero di elementi provati per capacità e rendimento.

44. Le spese per i servizi comprendono:

a) le forniture e gli acquisti che sono previste in 47.975 milioni di lire con una maggior previsione di 2.480 milioni di lire in confronto dell'esercizio precedente;

b) i magazzini scorte, che in base all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429 hanno una gestione autonoma. Il valore delle scorte in essi esistenti, al 30 giugno 1953, sommava a 98.822 milioni di lire. L'approvvigionamento dei materiali di scorta avviene di regola per licitazione privata fra ditte iscritte

nell'apposito elenco e quindi fra ditte di fiducia dell'Amministrazione;

c) le spese per la manutenzione del materiale rotabile che presentano nei confronti dell'esercizio precedente una previsione superiore di due miliardi e quindi pari a 34 miliardi di lire. L'aumento proposto è in relazione all'incidenza degli adeguamenti salariali sui costi di lavorazione, nonchè all'aumento delle percorrenze correlativo all'incremento del traffico. Per le linee secondarie Sicule è prevista una spesa di 270 milioni di lire con un aumento di 20 milioni;

d) le spese per la manutenzione della linea che è prevista in 21.500 milioni cioè con un aumento di quattro miliardi sulla previsione dell'esercizio precedente. L'aumento proposto è in relazione all'aumentato costo delle traversse, all'incidenza degli adeguamenti salariali sui costi di lavorazione, ai maggiori compensi alle ditte appaltatrici, alla più intensa manutenzione per garantire la marcia dei treni in rapporto all'aumentata velocità dei convogli, ecc. È conservata in 350 milioni la spesa per la manutenzione della linea delle ferrovie secondarie Sicule.

45. Le spese complementari sono quelle cui fanno riferimento l'articolo 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372 e sono destinate alla conservazione, al ripristino ed al miglioramento degli impianti e dei mezzi di esercizio. Parte di tali opere fanno carico alla parte ordinaria

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

del bilancio, e parte fanno carico a quella straordinaria, congiuntamente ai fondi provenienti dalle sovvenzioni statali. L'importo delle *spese complementari* che, secondo l'articolo 4 del disegno di legge è fissata nell'1,50 per cento dei prodotti del traffico, è stanziata in bilancio nella complessiva somma di 17.110 milioni di lire, con un maggior stanziamento di 6.200 milioni di lire in confronto dell'esercizio precedente. Per le *ferrovie secondarie a scartamento ridotto della Sicilia* è mantenuto lo stanziamento di 260 milioni.

46. Le *spese accessorie* sono previste in 10.430,2 milioni di lire con un aumento di 346,5 milioni di lire sull'esercizio precedente. In queste spese trovano posto gli *oneri finanziari assunti col Tesoro e col Consorzio di credito per le Opere pubbliche* che, con anticipazioni, finanziano lavori e provviste di carattere patrimoniale, in seguito ad autorizzazione concessa da appositi provvedimenti legislativi.

ENTRATA E SPESA STRAORDINARIA.

47. Per la *parte straordinaria* del bilancio si prevede un complesso di *entrate proprie dell'Azienda* di 9.703 milioni di lire con un aumento di 5.050 milioni di lire sull'esercizio precedente. Conseguentemente la previsione della spesa straordinaria è contenuta nei limiti dell'entrata cioè in 9.703 milioni di lire.

48. Le *entrate straordinarie* provengono:
dal Tesoro, per far fronte alle spese di completamento dei lavori di ripristino degli impianti ferroviari della città di Napoli (200 milioni) distrutti o danneggiati dalla guerra e per far fronte alle spese di sistemazione degli impianti e dei servizi ferroviari della stessa città (500 milioni) (legge 9 aprile 1953, n. 297);
dall'esercizio come contributo per *migliorie ed aumenti patrimoniali* alle linee e agli impianti (3.000 milioni);
da assegnazioni per il *rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto e degli autoveicoli* (4.003 milioni);

altri 2 miliardi complessivi provenienti dagli introiti si assegnano a complemento dei rela-

tivi finanziamenti alle spese di carattere patrimoniale e a quelle di riparazione e di ricostruzione causate dalla guerra.

49. Passando ad esaminare la *parte straordinaria della spesa*, si nota che essa esaurisce l'entrata straordinaria con l'esecuzione dei lavori e delle forniture ivi elencate. Si aggiungerà che il *programma di rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto e degli autoveicoli* comprende fra l'altro la costruzione di carri serbatoio, la sostituzione di casse metalliche alle casse di legno, l'applicazione del riscaldamento e dell'illuminazione elettrica, la sostituzione di autocarri efficienti a meno del 30 per cento e di autovetture efficienti a meno del 50 per cento, ecc.

50. Per l'esercizio 1954-55 si continuerà il graduale *rinnovamento dell'armamento* con materiali nuovi sulle linee più importanti e con materiali di risulta, usati buoni, sulle linee di minor traffico. Si sostituiranno alcuni ponti metallici e verranno ampliate alcune stazioni viaggiatori e di smistamento, depositi, officine e scali merci, migliorie che si ritengono o si riterranno necessarie per rendere più economico il trasporto e conseguire riduzioni nell'impiego del personale esecutivo.

51. È prevista la realizzazione di un vasto programma per gli *impianti di sicurezza, segnalazione e blocco* comprendente l'installazione, fra l'altro, dell'impianto degli apparati centrali nelle stazioni di Napoli-Centrale, Genova-Porta Principe, Roma, Mestre, Foggia, Battipaglia, Reggio Emilia, e dell'impianto degli apparati centrali con istituzione del blocco semiautomatico sulle linee: Pescara-Termoli-Foggia; Foggia-Bari; Sarzana-Fornovo; Messina-Palermo (completamento). Sono inoltre previste migliorie al segnalamento con l'estensione dei segnali luminosi e migliorie alla chiusura dei passaggi a livello; in particolare è prevista la sistemazione del segnalamento con l'istituzione del blocco semiautomatico sulle linee: Caserta-Benevento-Foggia; Mestre-Conegliano; Monza-Lecco.

52. Notevole è pure il *programma di miglioramento agli impianti di trazione elettrica*

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

come: ammodernamento delle linee di contatto, estensione di sezionatori automatici, scaricatori, ecc., aumento della potenza installata nelle sottostazioni esistenti e impianto di nuove sottostazioni, nuove attrezzature, telecomandi e nuovi mezzi di lavoro nelle sottostazioni, impianto di protezioni selettive, costruzione di nuovi fabbricati alloggi per il personale addetto all'esercizio della trazione elettrica, istituzione di scuole professionali per il personale di tutti i gradi e di tutte le categorie ecc.

È ancora di tutto rilievo, la urgenza di affrontare il problema della trasformazione a corrente continua della vecchia rete trifase ligure-piemontese, problema che, incluso nel programma, potrà entrare presto nella sua fase esecutiva.

53. Il programma di *elettrificazione delle linee* comprende:

linea Milano-Treviglio-Bergamo in corso di ultimazione;

linea Treviglio-Verona-Padova: è stanziata la somma di 1.700 milioni per la esecuzione di una parte dei lavori già iniziati;

linea Bologna-Padova-Venezia. Elettrificazione completa del tratto Bologna-Padova dove i lavori sono in corso, ed esecuzione di una prima parte dei lavori sul tratto Padova-Venezia: sono stanziati 4.383 milioni di lire;

linea S. Agata di Militello-Palermo. Elettrificazione completa e lavori in corso: somma stanziata 2.653 milioni di lire;

linea Messina-Catania. Esecuzione di una prima fase di lavori di elettrificazione per una somma stanziata di 186 milioni di lire.

54. È noto che la « Cassa del Mezzogiorno » ha finanziato il *potenziamento di alcune linee di grande traffico*.

Per la Battipaglia-Reggio Calabria è in corso la esecuzione degli impianti di trazione elettrica relativi al raddoppio del tratto Battipaglia-Vallo di Lucania (stanziamento di lire 800 milioni). Sono in corso di compilazione gli studi per i nuovi impianti da elettrificare in dipendenza del raddoppio e di ampliamento per circa 40 stazioni, nonchè l'istituzione di circa 20 nuovi posti di movimento.

La « Cassa del Mezzogiorno » ha già finanziato la spesa per quattro stazioni (130 milioni) e per dieci posti di movimento (100 milioni): cioè per quelle stazioni e per quei raddoppi per i quali furono approntati i progetti.

55. La stessa « Cassa del Mezzogiorno » ha pure approvato lo stanziamento di 4.347 milioni di lire per la *elettrificazione* della Foggia-Bari e lo stanziamento di 4.402 milioni di lire per la *elettrificazione* della Pescara-Foggia.

GESTIONI SPECIALI ED AUTONOME.

56. Le *gestioni speciali ed autonome* si presentano con entrate e spese in pareggio per complessivi 184.187 milioni di lire e si possono così riassumere e confrontare:

	Esercizio 1953-54	Esercizio 1954-55	Differenza
	<i>(in milioni di lire)</i>		
Gestione autonoma dei magazzini	84.000 -	84.000 -	—
Gestione viveri « La Provvida »	5.000 -	5.000 -	—
Officine	38.710 -	39.840 -	+ 1.130 -
Gestione dell'energia elettrica	—	10.300 -	+ 10.300 -
Gestione del fondo pensione e sussidi	41.728 -	41.228 -	— 500 -
Opera di previdenza a favore del personale	2.631,7	2.916,7	+ 285 -
Gestioni minori	1.869,3	1.532,3	— 337 -
	173.939 -	184.817 -	10.878 -

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

57. Per la *gestione dell'energia elettrica*, si ricorda che le centrali idroelettriche delle Ferrovie dello Stato sono:

Bardonecchia con annui	. 50.000.000	Kwh.
Morbegno	» . 44.000.000	Kwh.
Bressanone	» . 460.000.000	Kwh.
Rio di Pusteria	» . 30.000.000	Kwh.
Fundres	» . 52.000.000	Kwh.
Serviana	» . 40.000.000	Kwh.

Dei complessivi 676 milioni di Kwh, 368 milioni (pari ai quattro quinti dei Kilowatt prodotti a Bressanone) sono ceduti alla Montecatini.

Le centrali di Bardonecchia e di Morbegno sono tra le prime costruite e richiedono un completo rinnovamento.

Per gli *acquisti di energia elettrica per la trazione* nell'esercizio 1954-55 si è previsto di dover acquistare 1.850 milioni di Kwh, in relazione ai consumi attuali e a quelli richiesti dalle nuove elettrificazioni con una spesa di 8.700 milioni di lire.

58. Il bilancio preventivo della *gestione veri « La Provvida »* si presenta con un avanzo di gestione di 362,4 milioni di lire per l'esercizio 1954-55, superiore di 56,7 milioni all'avanzo dell'esercizio 1953-54.

59. È tuttora deficitaria la disponibilità di *alloggi in conto patrimoniale* per le famiglie del personale ferroviario destinato a prestare servizio sulle linee e sugli impianti.

Nella discussione in Commissione è stato raccomandato un ulteriore incremento di queste costruzioni specie nei centri della Calabria, come Cosenza.

60. Il *disavanzo di esercizio* è previsto, come si è detto, in 32.773,6 milioni di lire, che è, ripetersi, di 14.953,55 milioni di lire inferiore a quello dell'esercizio 1953-54.

Senonchè, i risultati di questo esercizio accertati, al 30 giugno 1954, darebbero i seguenti risultati:

Entrata	L.	227.423.800.000
Spesa	»	286.132.950.000
Disavanzo	»	<u>58.719.150.000</u>

Cioè il disavanzo accertato per l'esercizio 1953-54 supera di 10.992 milioni di lire il disavanzo che era stato previsto mentre supera di 25.945 milioni il disavanzo previsto per il 1954-55. Con un rapida indagine sui risultati dell'esercizio 1938-39, che si chiuse con un avanzo di 212,9 milioni di lire, si rileva che nelle previsioni 1954-55; mentre le spese ordinarie sono 65,17 volte quelle accertate al 30 giugno 1939, le entrate ordinarie sono solo 52,44 volte. Se poi si pone mente alle tariffe e si ricorda, come si è già visto al § 30 che esse sono solo 30 volte e 36 volte quelle praticate nel 1938-39 per i viaggiatori e per le merci, si può concludere che tutto ciò determina il permanere della situazione deficitaria.

61. La Commissione ha affermato la sua preoccupazione per questa situazione, che potrebbe a parer suo essere più grave ove si riflettesse che in confronto all'ingentissimo patrimonio ferroviario, sono previste *spese di investimento* per soli 8.503 milioni di lire.

Si auspica quindi, che l'Amministrazione ferroviaria, dopo il lodevolissimo sforzo compiuto per la ricostruzione, voglia ora dedicarsi con eguale zelo e uguale entusiasmo a rivedere, a limare le spese e a incrementare le entrate, scendendo nei più piccoli particolari dell'esercizio.

La Commissione ritiene che dovrebbe essere compiuto un esame circa i risultati dell'esercizio di ciascun tronco ferroviario che concorre a formare le maglie della rete ferroviaria, in modo da sceverare quelli che si chiudono in attivo o almeno in pareggio, da quelli che sono passivi per giungere alla conclusione di sopprimere questi ultimi.

Una cura speciale si domanda tanto alla Amministrazione ferroviaria quanto alle Associazioni nazionali dei concessionari di autolinee (A.N.A.C. e A.N.E.A.) nella sollecita attuazione della Convenzione firmata il 15 settembre 1953, affinché se ne possano valutare presto i risultati.

La Commissione è pure, tuttavia, convinta che la strada ferrata non abbia esaurito le sue funzioni e i suoi servizi: essa va ammodernata e potenziata, rendendola più aderente ai servizi che le si richiedono, ma deve essere

LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ammodernata anche nella sua struttura giuridica e amministrativa.

La *reintegrazione del bilancio* delle Ferrovie deve formare il precipuo sforzo dell'Amministrazione perchè esso raggiunga una più accentuata chiarezza e sincerità.

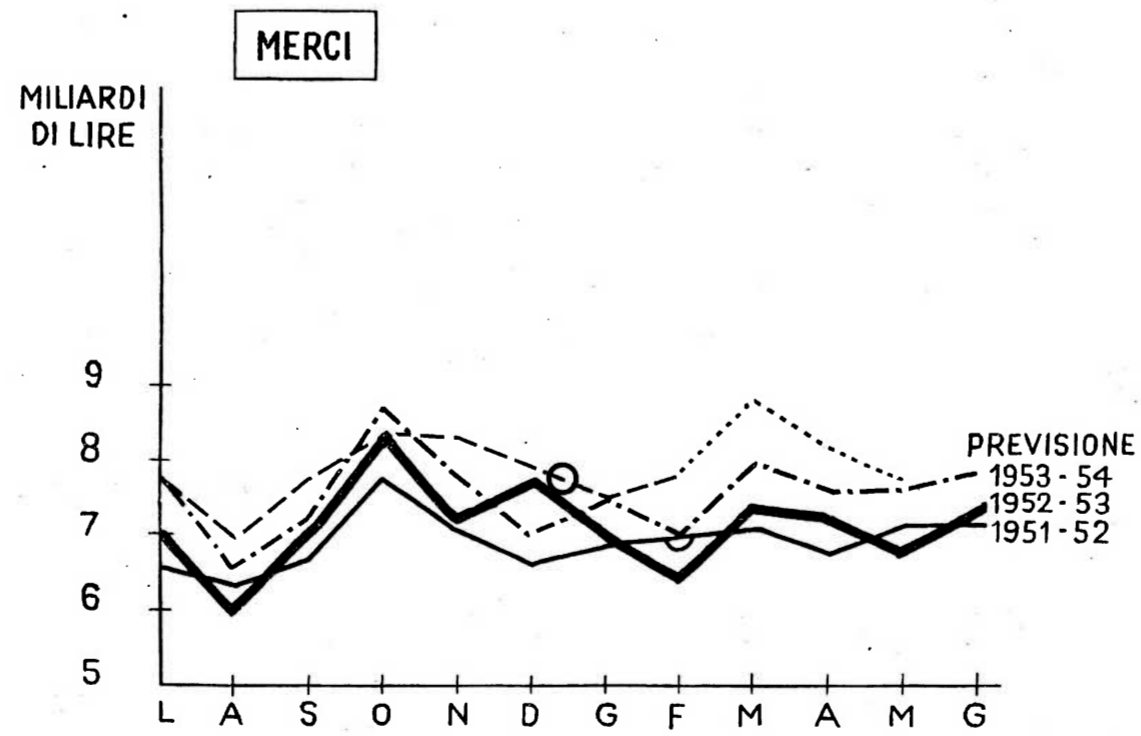
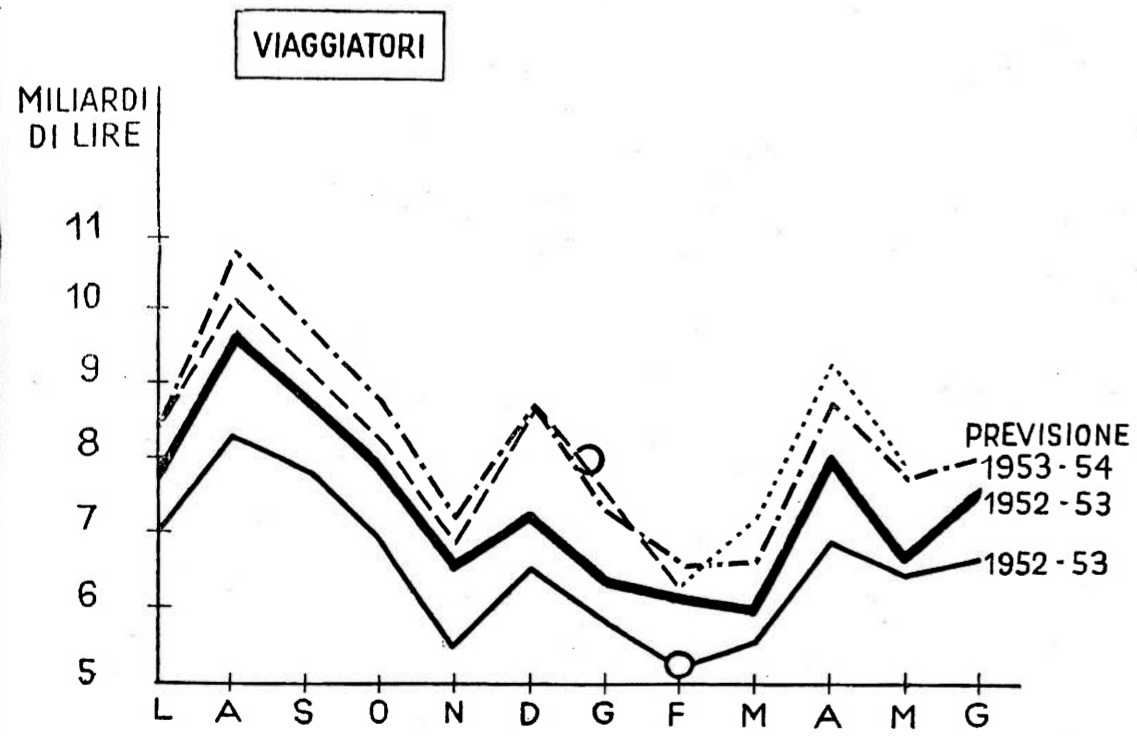
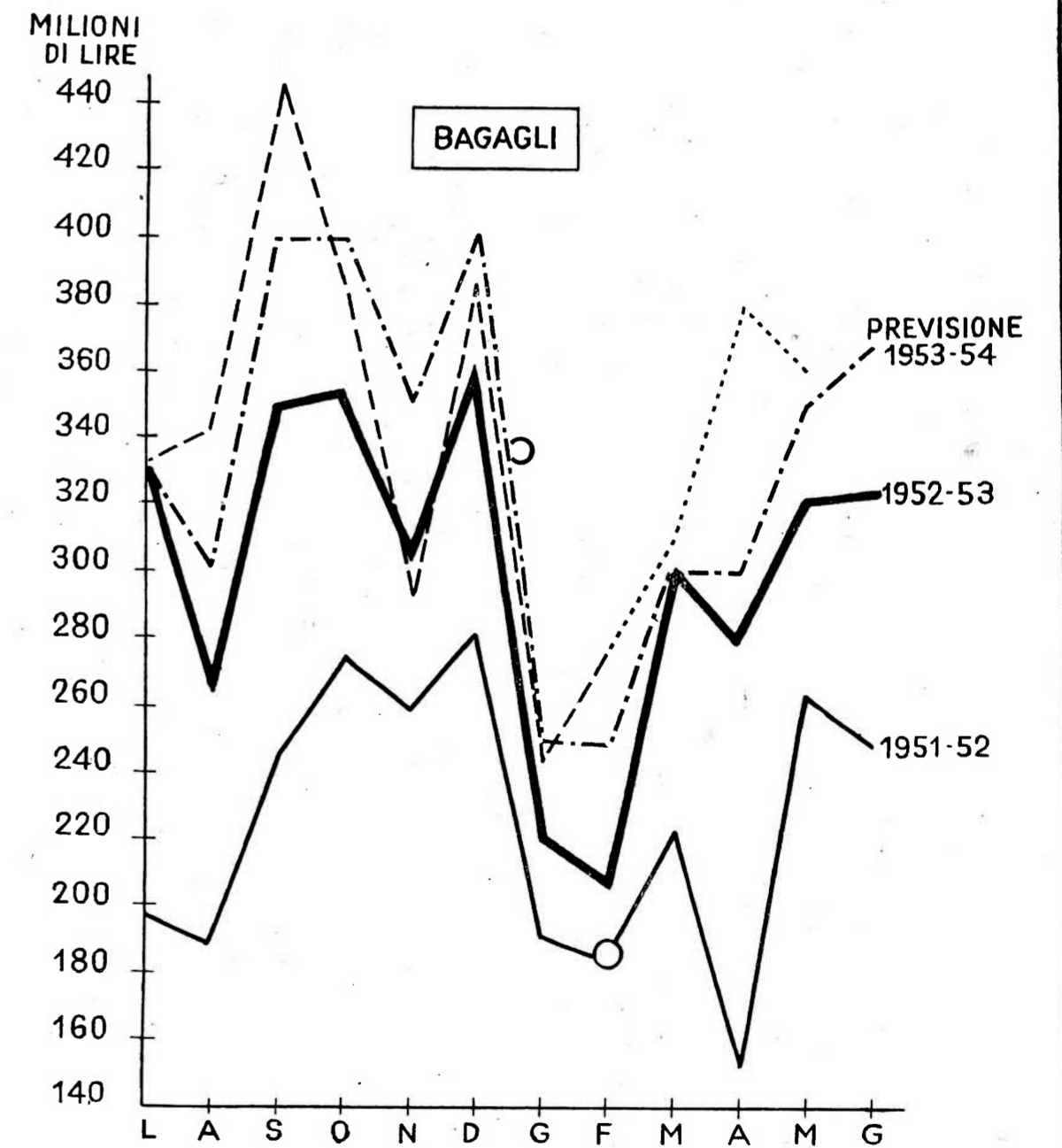
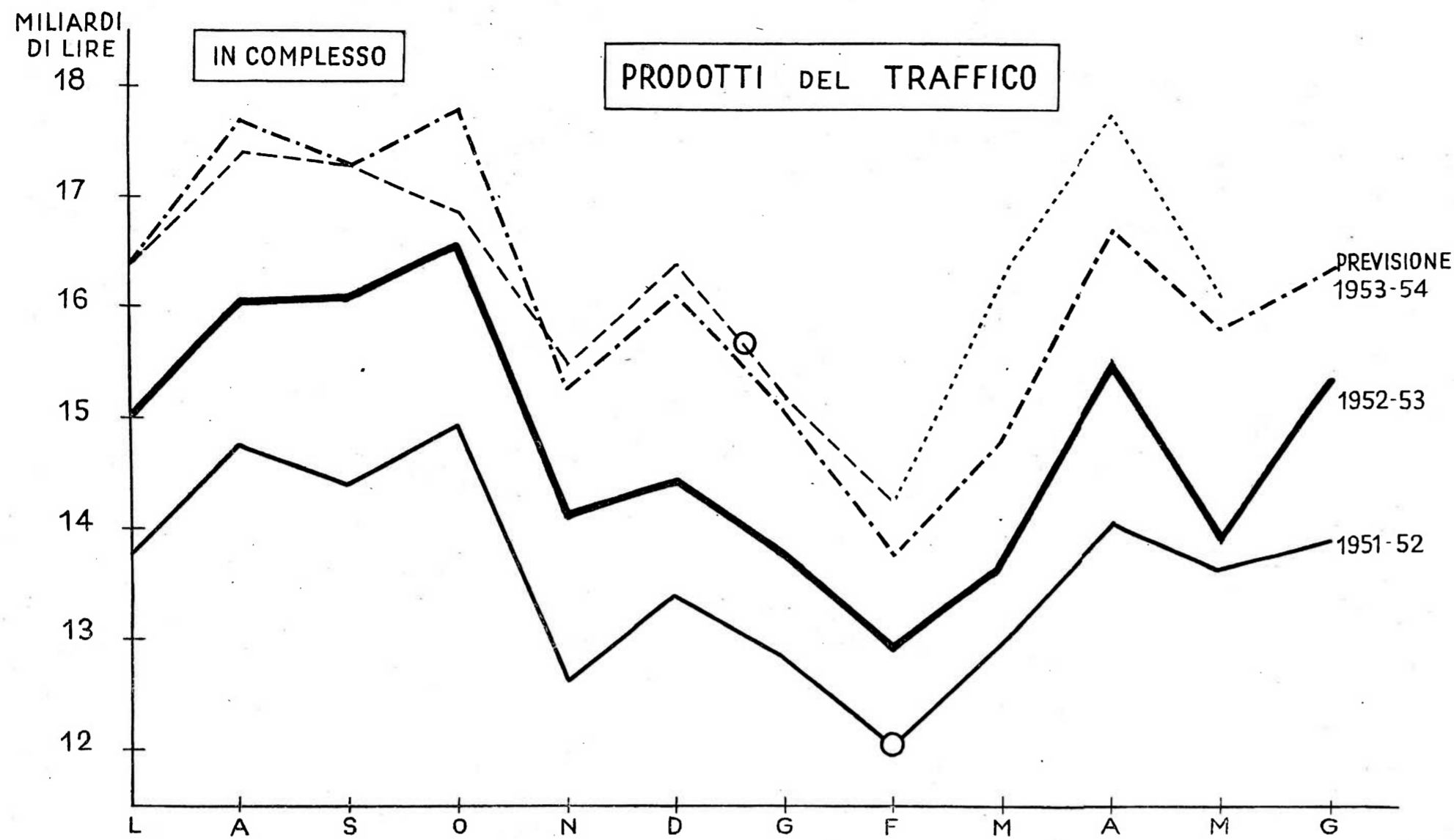
Onorevoli colleghi,

dopo il rapidissimo esame compiuto, tenuti presenti i voti e le considerazioni svolte nella

presente relazione, vi proponiamo di approvare il disegno di legge riguardante lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1954-55 e l'allegato bilancio della Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

BUIZZA, *relatore*.

Prodotti del traffico dal 1° luglio 1951 al 31 maggio 1954



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 1954 al 30 giugno 1955, 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 1954 al 30 giugno 1955, 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 1954-55, 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 1954-55, nella misura dell'1,50 per cento.

Art. 5.

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