

(N. 1846-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE CORBELLINI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro

di concerto col Ministro del Bilancio

NELLA SEDUTA DEL 30 GENNAIO 1957

Comunicata alla Presidenza il 2 maggio 1957

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1957 al 30 giugno 1958

ONOREVOLI SENATORI. — Dagli anni ormai lontani, in cui furono approvati i primi stati di previsione della spesa per la ricostruzione dei mezzi di trasporto terrestri e delle loro infrastrutture gravemente distrutte o devastate dalla guerra, fino a quelli più recenti nei quali si è sviluppata la legislazione propulsiva del potenziamento dei traffici, con una sempre migliore organizzazione dei pubblici servizi su strada e su rotaia, importanti problemi tecnici, finanziari, economici e sindacali furono ampiamente trattati e discussi dai due rami del Parlamento. Molti di essi ebbero adeguate soluzioni definitive; altri stanno avviandosi ad ottenerle, altri infine rimangono sul tappeto e certamente torneranno ad essere sollevati anche quest'anno dalle Assemblee legislative durante l'esame dello stato di previsione della spesa per il prossimo esercizio finanziario 1957-58.

Per conseguire un adeguato sviluppo ed un razionale coordinamento tecnico ed economico dei trasporti terrestri rispondenti alle esigenze sempre più ampie della civiltà moderna, sorgono nuovi problemi di indirizzo o di aggiornamento che pure debbono prospettarsi al nostro responsabile giudizio e che richiamano l'attenzione del Paese per la loro importanza immediata o lontana: tra di essi ritengo che oggi abbiano preminente rilievo quelli che si prefiggono lo scopo di tracciare un chiaro modello econometrico idoneo a stimolare lo sviluppo dei trasporti terrestri, nel quadro più ampio e di più largo orizzonte della politica propulsiva che si sta perseguendo nelle attività produttive, economiche e sociali.

Intendo riferirmi, nel piano nazionale, allo schema di sviluppo della occupazione e del reddito concepito dal compianto Vanoni e di cui già si predispongono le direttive per la sua attuazione nel prossimo quinquennio (1); nel piano internazionale alle modalità da seguirsi per ottenere un organico inserimento operativo di vari sistemi di trasporto di merci e di viaggiatori, per i traffici che dovranno

(1) Cfr.: Discorso tenuto al Senato il 5 aprile 1957 dal Ministro del bilancio senatore A. Zoli: Elementi ed indirizzo dello schema di sviluppo.

svilupparsi nel Mercato comune europeo di cui il 25 marzo passato è stato solennemente sottoscritto in Campidoglio il documento istitutivo.

Di tale inserimento, che investe problemi politici assai delicati, già da tempo si sono esaminate le direttive fondamentali connesse con gli scopi istituzionali dei consessi internazionali specializzati al livello governativo (2), oppure nel campo delle organizzazioni professionali o di categoria (3).

Rimane peraltro ancora da coordinare e definire quali saranno le modalità esecutive comuni agli Stati contraenti per una valutazione omogenea dei costi complessivi economici e sociali della distribuzione, dalla produzione ai centri di consumo, tenendo conto dei riflessi, spesso preminenti, che su di essi hanno gli oneri del trasporto (4).

Mi è sembrato perciò opportuno di esaminare lo stato di previsione della spesa sottoposto alla nostra approvazione, tenendo conto, per i vari capitoli, degli elementi essenziali di queste due importanti materie che sono già sul tappeto, perchè si possano delineare gli indirizzi generali della politica dei trasporti che sono strettamente connessi con quelli dell'economia generale, nazionale ed internazionale.

(2) Essi sono:

- a) C.E.C.A. (Comunità Europea del carbone e dello acciaio);
- b) O.E.C.E. (Organizzazione Europea di Cooperazione Economica);
- c) E.C.E. (Commissione Economica Europea).

(3) Tra di essi ricordo:

- 1) U.I.C. (Unione Internazionale delle Ferrovie);
- 2) I.R.U. (Unione Internazionale dei Trasporti Stradali);
- 3) O.T.A. (Organizzazione Mondiale del Turismo e dell'Automobile);
- 4) U.I.N.F. (Unione Internazionale della Navigazione Fluviale);
- 5) C.C.I. (Unione Internazionale delle Camere di Commercio);
- 6) I.T.F. (Federazione Internazionale dei Lavoratori nei Trasporti);
- 7) F.I.A.T.A. (Federazione Internazionale delle Associazioni dei Transportatori)

(4) Di tali problemi si occupa attualmente il Consiglio Internazionale Europeo dei Ministri dei Trasporti (C.E.M.T.).

Cfr.: *Atti della Riunione di Roma* della C.C.I., 17-18 marzo 1957.

PARTE I

LA POLITICA DEI TRASPORTI TERRESTRI NEL
QUADRO DI SVILUPPO DELLA OCCUPAZIONE E DEL
REDDITO NAZIONALE.

a) Generalità.

1. Il programma predisposto dal Governo e pubblicato pochi mesi or sono (5) in base agli studi della Commissione appositamente istituita per l'attuazione dello schema di sviluppo economico del Paese, tra le imprese pubbliche con funzione propulsiva comprende quelle relative all'ammodernamento ed al potenziamento dei trasporti su rotaia. Non viene invece accennato in modo diretto allo schema di sviluppo dei trasporti su strada ordinaria, perchè essi sono considerati, nel caso particolare, indirettamente potenziati con la sistemazione e la costruzione di strade di grande comunicazione nelle maggiori direttrici di traffico (autostrade e strade nazionali) e dal miglioramento della viabilità minore, con particolare riguardo al settore dei trasporti capillari del Mezzogiorno (6).

Il potenziamento delle costruzioni automobilistiche viene invece esaminato come un caso particolare delle costruzioni industriali meccaniche.

Ritengo perciò di dover esporre in modo succinto quali sembrano le possibili direttive per lo sviluppo organico della tecnica e della economia dei trasporti su strada, nonchè quelle relative ad altri mezzi di trasporto speciali di cui non vi è cenno nello Schema di sviluppo.

(5) Cfr.: *Presidenza del Consiglio dei Ministri*. Roma 1957, Documenti sul programma di sviluppo economico. Presentazione del Ministro del Bilancio senatore Zoli.

(6) Cfr.: op. cit. alla nota (5), pag. 29 - Per il complesso delle costruzioni stradali viene previsto il finanziamento di 1.150 miliardi in 10 anni così distribuito:

Costruzione ed ampliamento autostrade	400 miliardi	
Ampliamento strade statali esistenti	350	»
Sistemazione strade da classificare statali	70	»
Costruzione di piste ciclabili	10	»
Sistemazione di strade provinciali	250	»
Nuove strade comunali	70	»

Totale miliardi 1.150

2. Nel piano esecutivo, naturalmente flessibile, del modello econometrico di incremento della occupazione e del reddito nazionale, viene indicata la necessità di carattere generale dello ammodernamento degli impianti e del potenziamento organizzativo di tutte le attività (primarie, secondarie e terziarie) con l'aumento della produttività aziendale secondo gli indirizzi ormai noti che ne distribuiscano contemporaneamente il beneficio tanto al complesso patrimoniale, come ai prestatori d'opera ed alla collettività (7).

Tali direttive devono estendersi, con l'attuazione dei moderni indirizzi della produttività integrale, che sono ormai concordemente accettati dagli studiosi della materia, anche a quelle particolari imprese industriali gestite da privati e dallo Stato (oppure dagli enti locali) che provvedono ai pubblici servizi di trasporto. Onde ne segue che il modello econometrico generale deve prevedere, come in effetti prevede, se pur ancora con indirizzi soltanto orientativi, anche quelle modificazioni strutturali del pubblico trasporto che abbiano lo scopo, non soltanto di aumentare il rendimento e la efficienza dei servizi, ma anche di ottenere un completo, se pur graduale, risanamento delle gestioni nei casi in cui ciò si manifesta necessario.

Per quanto riguarda la costruzione d'autostrade rilevo che il finanziamento programmato dovrebbe aggiungersi a quello già concesso con la legge n. 463 del 21 maggio 1955 per la costruzione di una prima parte delle autostrade nazionali. Si prospetta subito l'urgenza di costruire le autostrade indicate nello schema grafico, allegato alla legge stessa a principiarsi dalle comunicazioni litoranee, prima fra tutte quella adriatica. Su questo argomento avremo occasione di ritornare in sede di discussione della stato di previsione della spesa per il 1957-58 del Ministero dei lavori pubblici.

(7) Cfr.: G. CORBELLINI, Discorso al Senato della Repubblica, Seduta del 20 maggio 1954: « La rivoluzione delle macchine aumenta la dignità del lavoro ».

Stesso autore: Discorso al Senato del 27 agosto 1953: « Gli aspetti sociali della politica economica del Governo ».

Stesso autore: « La produttività strumento di cooperazione europea ».

Discorso di apertura al Convegno del C.N.P. Con il concorso O.E.C.E. sulla Produttività, Fiera di Milano 23 aprile 1953.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

b) *Lo sviluppo dei trasporti su strada.*

3. L'importanza dei trasporti su strada, ai fini dello sviluppo economico, deve inquadarsi nelle seguenti possibilità:

a) di determinare un ampliamento dei mercati;

b) di rendere economico lo sfruttamento di risorse minerarie, agricole od idrauliche ancora non completamente utilizzate;

c) di contribuire all'elevamento sociale e del livello culturale delle popolazioni.

A) Il complesso armonicamente realizzato di una rete stradale e degli autoveicoli che la percorrono, grazie alla elevata elasticità tecnologica che esso presenta rispetto agli altri tipi tradizionali di trasporto, trasforma in modo profondo la struttura economica di regioni isolate; ed influendo sulla diminuzione dei costi complessivi del trasporto, agisce in modo efficace sulla diminuzione dei costi di distribuzione.

B) La elasticità tecnologica del trasporto su strada, che non costringe a vincoli obbligati di percorso e consente di superare dislivelli elevati, con limitati costi d'investimento, permette di raggiungere zone montane altrimenti isolate economicamente e di renderle invece industrialmente redditizie, come ad esempio sono le particolari zone boschive, gli alti bacini idraulici, le zone minerarie ecc..

C) Il trasporto su strada pubblico e privato determina una grande mobilità delle persone e delle merci, di carattere capillare e diffuso: es-

so integra e completa quello ferroviario più indicato per trasporti di massa intensi e per le grandi distanze. Ne deriva una mobilità notevole del fattore lavoro, un più frequente e completo collegamento tra i centri residenziali tra loro distinti o un flusso più rapido delle migrazioni interne, un incremento sempre maggiore del turismo ecc.. Il trasporto autostradale agisce pertanto *come uno strumento di sostanziale modificazione delle condizioni sociali delle popolazioni* e rende possibile l'estensione della cultura e della preparazione professionale nelle zone con popolazioni a sparso stanziamento dove le scuole non sarebbero altrimenti accessibili con la necessaria facilità.

4. Le Tabelle numeri 1 e 2 mettono in evidenza, per il nostro Paese, l'importanza delle affermazioni fatte. L'aumento complessivo della circolazione degli automezzi dal 1955 al 1956 è stato del 14 per cento (Tabella n. 1). Secondo recenti ed autorevoli previsioni (8) rispetto al 1956 il numero di automezzi in circolazione nel 1964 risulterà aumentato del 247 per cento per le autovetture, del 480 per cento per gli autoveicoli industriali e del 2.830 per cento per i motoveicoli.

(8) Cfr.: Ing. E. MINOLA, *I trasporti stradali*. Atti del VI Congresso Italiano dei Trasporti, promosso dallo A.C.I., dal Collegio degli Ingegneri e dal T.C.I. a Milano, febbraio 1956.

Secondo l'autore nel 1964 si avranno in circolazione: 2.200.000 autovetture, 644.000 autoveicoli industriali, 4.700.000 motocicli: totale 7.564.000 automezzi.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 1.

AUTOMEZZI IN CIRCOLAZIONE NEGLI ANNI 1955 E 1956

A N N O	1955 <i>a</i>	1956 <i>b</i>	aumento <i>b - a</i>	Percentuale $\frac{b - a}{a}$	
1. - Autovetture N.	729.000	1.076.000	347.000	47,6 %	} 8,3 %
2. - Motocicli e motocarrozette »	422.437	519.000	96.563	22,8 %	
3. - Motoleggere (motoscooters) »	1.500.000	1.540.000	40.000	2,7 %	
4. - Biciclette a motore »	770.000	859.000	89.000	11,5 %	
5. - Autobus »	18.111	20.000	1.889	10,4 %	
6. - Autocarri (*) »	352.000	384.000	32.000	9,1 %	
7. - Rimorchi »	34.663	36.000	1.000	3,8 %	
8. - Motocarri e motocarrozette »	110.000	120.000	10.000	69,1 %	
Totale N.	3.936.211	4.554.000	617.789	15,6 %	

(*) Di portata complessiva di circa 5 milioni di quintali.

Il complesso dei traffici motorizzati su strada assume un aspetto economico di preminente importanza rispetto a quello delle altre attività terziarie. Come risulta dalla Tabella n. 2 il costo complessivo di essi nel 1956 è risultato di 1.621 miliardi (760 miliardi per il traffico viaggiatori ed 861 miliardi per quello merci) pari cioè all'11,75 per cento del reddito lordo nazionale (miliardi 13.878 nel 1956). L'aumen-

to di tale costo complessivo, rispetto al 1955 è stato dell'8,1 per cento, mentre l'aumento corrispondente del reddito nazionale è risultato del 7,2 per cento (miliardi 12.946 nel 1955) (9).

(9) Cfr.: Relazione generale sulla situazione economica del Paese presentata al Senato il 22 marzo 1957 dal **Ministro del bilancio** (Zoli) e da quello del **tesoro** (Medici).

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 2.

ELEMENTI CARATTERISTICI DEL TRAFFICO AUTOMOBILISTICO (*)

A N N O	1955 <i>a</i>	1956 <i>b</i>	aumento <i>b - a</i>	percentuale $\frac{b - a}{a} 100$
<i>a) Trasporto viaggiatori:</i>				
1) Viaggiatore Km.-totali . . . milioni L.	63.000	71.000	8.000	+ 12,81 %
2) Costo complessivo » »	670.000	760.000	90.000	+ 13,40 %
3) Costo medio per viaggiatore-Km. L.	10,61	10,54	0,07	- 0,07 %
<i>b) Trasporto merci:</i>				
1) Tonn. Km. trasportate . . . milioni L.	31.500	33.000	1.500	+ 4,75 %
2) Costo complessivo » »	830.000	861.000	31.000	+ 3,75 %
3) Costo medio per tonnellata-Km. L.	26,17	25,80	0,73	- 2,80 %
<i>c) Costo complessivo dell'auto- trasporto milioni L.</i>				
	1.500.000	1.621.000	121.000	+ 8,1 %

(*) Elementi di traffico dedotti per il 1956 secondo il metodo usato dall'ing. Armani: Cfr.: Gli autotrasporti italiani. *Trasporti terrestri* n. 4 - Aprile 1956.

Si deve notare subito che l'aumento del traffico viaggiatori è risultato molto superiore di quello del traffico merci, mentre che il costo medio per unità di traffico trasportata (viaggiatori-Km. oppure tonnellate-Km.) si è mantenuto pressochè inalterato con lieve tendenza alla diminuzione, più accentuata peraltro nel traffico per merci. Su tale osservazione ritorneremo in seguito (Parte II).

Nelle indicazioni delle Tabelle n. 1 e 2 non abbiamo tenuto conto dello sviluppo della motorizzazione agricola ed, in particolare, dello impiego delle trattrici agricole su strada per il servizio di traino di cui lo sviluppo è strettamente connesso con quello della attività primaria che le impiega. La sua importanza peraltro rende ormai necessario ed urgente di disciplinare il traffico, le modalità di concessione e la relativa regolamentazione per il transito sulle strade ordinarie, al fine di contemperare le esi-

genze della circolazione stradale per viaggiatori e per merci con quelle della motorizzazione agricola; e ciò deve, a mio avviso, ottenersi subito in attesa della promulgazione del nuovo Codice della strada che da troppo tempo ormai è in elaborazione e che ci auspichiamo possa venire sollecitamente perfezionato.

Dobbiamo infine rilevare che nelle attività relative all'esercizio dei traffici stradali (non considerando quindi l'impiego della mano d'opera necessaria per la costruzione degli automezzi) vengono occupate direttamente circa 600.000 unità lavorative per la guida, la manutenzione, la distribuzione di materie di consumo, la gestione di rimesse ecc. Rispetto al 1955 si ebbe nel 1956 un aumento di circa 60.000 unità di lavoratori (10). Nel 1964

(10) Cfr.: Relazione sulla situazione economica del Paese, pag. 79, op. cit. alla nota (6).

esse saliranno a circa 1.200.000 unità con un aumento cioè di circa 600.000 unità pari al 15 per cento del totale di maggior impiego di mano d'opera previsto in un decennio dallo schema di sviluppo della economia e della occupazione (di 4.000.000 di nuove unità lavorative).

Se invece vogliamo considerare nel loro complesso tutte le attività *a monte* e *a valle* nel settore dei trasporti, e cioè dalla produzione delle materie prime fino all'esercizio dei mezzi e dalla produzione alla distribuzione dei carburanti e lubrificanti, dobbiamo concludere che il numero dei posti di lavoro sono di circa *un milione di unità*, come fu autorevolmente dimostrato al IV Congresso dei trasporti; tale numero, in meno di un decennio, sarà raddoppiato e quindi rappresenterà il 25 per cento del totale di unità da occupare. Non va infine dimenticato l'apporto del settore produttivo alla esportazione. Nel 1956 furono esportati 87.023 autovetture, autocarri e autobus, con relativi pezzi di ricambio, per 80-90 miliardi di lire circa, e 91.000 ciclomotori, motocicli, motocarri e motori sciolti per 6 miliardi.

c) *Servizi pubblici di trasporto su strada per viaggiatori.*

5. Il servizio pubblico di autolinee per viaggiatori richiama la nostra attenzione per la sua importanza. Esso utilizza l'80 per cento degli autobus attualmente (1956) in circolazione (Tabella n. 1). Dagli elementi riassunti nella Tabella n. 3 si può rilevare il suo sviluppo, che in questi ultimi tempi viene incrementato, sia pure in non grande misura, ma con ritmo continuo della sostituzione graduale dei

servizi ferroviari, con esercizio privato o di Stato che risultino fortemente deficitari e non economicamente risanabili con altri servizi più idonei ed efficienti effettuati su strada ordinaria. Di questo argomento tratteremo in seguito (11). Qui ci limitiamo a ricordare l'importanza che nei prossimi anni dovrà assumere lo sviluppo della viabilità nazionale per la sua estensione, anche sotto l'aspetto sociale della sicurezza della circolazione stradale, che non deve venire ridotta ed anzi dovrebbe migliorare con l'aumento del traffico pesante sulle strade ordinarie.

Il numero di viaggiatori-Km. delle autolinee è aumentato del 500 per cento rispetto a quello dell'anteguerra. Alla fine del 1956 esso è risultato maggiore del 10,4 per cento di quello corrispondente del 1955.

Sulla base di quest'ultimo dato, che risulta omogeneo a quelli del quinquennio precedente, possiamo con fondatezza ritenere che il volume del traffico stesso *risulterà certamente raddoppiato entro un brevissimo volgere di anni che si può fino d'ora prevedere non molto maggiore degli otto oppure nove anni* (12). Notiamo che l'elevata frequentazione media delle autocorriere (n. 24 viaggiatori circa), nel suo valore quasi costante dei due passati esercizi, denota una occulta scelta degli orari e dei servizi svolti ed una buona utilizzazione media degli automezzi dipendente, ovviamente, dalla maggiore elasticità che è consentita alle imprese private nei confronti di quelle **pubbliche** nella scelta dei servizi più remunerativi.

(11) Cfr.: paragrafi 15-16-17

(12) Cfr.: nota (8).

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 3.

SVILUPPO DEI PUBBLICI SERVIZI AUTOMOBILISTICI DI LINEA
PER TRASPORTO VIAGGIATORI (in territorio nazionale) (*)

	1939	1955	1956	Aumenti percentuali	
	31 dicembre	31 dicembre	31 dicembre	$100 \frac{c-a}{a}$	$100 \frac{c-b}{b}$
	<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>		
1. - Autolinee extraurbane n.	3.547	8.824	9.121	160 -	3,36
2. - Sviluppo della rete Km.	122.000	439.000	468.000	283 -	6,62
3. - Percorrenza complessiva (aut. Km.)	112.180.000	519.400.000	570.000.000	416 -	9,80
4. - Viaggiatori trasportati n.	80.500.000	284.000.000	306.000.000	280 -	7,75
5. - Traffico viaggiatori . . . (viagg. Km.)	2.300.500.000	12.500.000.000	13.800.000.000	500 -	10,40
6. - Autocorriere in servizio n.	6.650	14.000	15.000	125 -	7,15
7. - Percorrenza annua per autocorriera Km.	16.800	37.000	38.000	132 -	2,70
8. - Percorrenza media del viaggiatore »	28,6	44 -	45 -	57 -	2,37
9. - Media di frequentazione dei viaggiatori delle autocorriere . . . n.	20,4	24 -	24,2	15,7	—

(*) Dedotto dai rilievi statistici del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Ai servizi di linea nazionale si debbono aggiungere quelli internazionali in continuo aumento. Alla fine del 1956 erano già in esercizio n. 112 servizi istituiti in reciprocità coi vari Stati interessati e precisamente: n. 16 con la Francia, n. 51 con la Svizzera, n. 29 con l'Austria, n. 1 con l'Olanda, n. 1 con la Svezia, n. 14 con la Jugoslavia.

6. Gli elementi riassunti, per la loro importanza, debbono richiamare l'attenzione del Governo sul carattere sempre più delicato, complesso e impegnativo che assume una sana politica di sviluppo dei trasporti autostradali, con una migliore disciplina dei servizi; sia sotto il profilo della loro sempre maggiore rispondenza alle pubbliche esigenze, sia sotto quello della loro armonica coesistenza con gli altri siste-

mi di trasporto, e in primo luogo con quello ferroviario di cui tratterò in seguito.

L'importanza ormai assunta dai traffici viaggiatori sulle linee automobilistiche pone l'urgente necessità di provvedere alla costruzione di apposite *autostazioni*, almeno nei grandi centri e nei nodi di traffico più importanti, sia per gli ovvi vantaggi di conforto al pubblico utente, specialmente sensibili nei punti di collegamento e coincidenza con altri tipi di servizio pubblico di trasporto, sia per il perfezionamento tecnico degli impianti, sia infine per poter contribuire in modo efficace alla soluzione degli urgenti problemi urbanistici che si prospettano per la circolazione stradale dei centri delle città più popolate.

Si auspica perciò che, sempre ben inteso sotto un adeguato controllo tecnico delle autorità

locali e centrali competenti, che debbono garantire la rispondenza degli impianti ai servizi espletati, e con il contributo di tecnica e di esperienza degli esercenti delle autolinee, si possa agire efficacemente in sede finanziaria per dare incremento deciso ed organico allo sviluppo di tali impianti che sono ormai divenuti di non dilazionabile attuazione.

7. Nel quadro generale del coordinamento e dello sviluppo dei servizi delle autolinee, ritengo doveroso mettere in evidenza l'importanza del lavoro svolto ed i risultati conseguiti dalla Commissione mista centrale costituita nel 1951 in base ad un accordo tra l'A.N.A.S. le F.S. e l'Ispettorato della M.C.T.C. sia nei riguardi dell'adeguamento delle tariffe delle autolinee parallele alle ferrovie, ai prezzi in vigore sui servizi ferroviari, sia per la disciplina dei servizi automobilistici interferenti con quelli ferroviari, sia infine per le questioni riflettenti la sostituzione dei servizi ferroviari con quelli automobilistici di cui parlerò in altro capitolo (paragr. 13 e 15).

8. Nei riguardi dello sviluppo delle autolinee viaggiatori occorre fare un ultimo rilievo.

Le domande di concessione di nuovi servizi vengono in via generale avanzate dagli imprenditori soltanto quando essi ne riconoscono la diretta convenienza economica. Non è quindi il *costo sociale* del servizio che entra in questo caso nei loro bilanci di esercizio; bensì il diretto *costo economico* risultante da un semplice confronto fra le spese sostenute e gli introiti corrispondenti (13). Ne deriva che nelle zone fortemente depresse prive di adeguate comunicazioni stradali e senza quella ferroviaria, specialmente montane, anche dopo effettuato lo sforzo finanziario degli enti locali o dello Stato per la costruzione della necessaria strada, i collegamenti a mezzo di un pubblico servizio di autolinee non vengono effettuati come si dovrebbe. La legge 28 settembre 1939, n. 1822, pur prevedendo la corresponsione di sussidi alle autolinee che debbono svolgere un pubblico

(13) Cfr.: Per la valutazione dei costi sociali: C. GUZZANTI: *Trasporti terrestri di viaggiatori*. V Congresso dei trasporti: «Trasporti pubblici», settembre 1954.

servizio *non sopprimibile per ragioni sociali*, non viene pertanto applicata, da un lato per mancanza degli stanziamenti e dall'altro perchè non vengono presentate domande di concessione (14). Occorre quindi che il Ministero dei trasporti, a mezzo dei propri organi periferici, stimoli le richieste delle autorità locali e ne studi la realizzazione secondo schemi di sviluppo e di graduatoria della importanza di esse. Ritorneremo su tale argomento quando tratteremo, in via generale, della disciplina tecnica economica dei servizi di trasporto pubblico di preminente interesse sociale (paragr. 20).

d) *Traffico autostradale per trasporto merci.*

9. Nel quadro degli autotrasporti merci si deve riconoscere che il Ministero dei trasporti svolge dei compiti limitati, certamente non adeguati al poderoso sviluppo di tale settore dei traffici terrestri. Come ho già ricordato (Tabella n. 1), attualmente (31 dicembre 1956) sono in circolazione circa mezzo milione di automezzi adibiti al trasporto merci extra urbano, esercitati sia in conto proprio che in conto di terzi, tanto per i traffici nazionali che per quelli internazionali. L'importanza che il traffico svolto assume viene espressa dall'entità delle tonnellate-chilometro trasportate nel 1956 (Tabella n. 2) valutate in 33 miliardi di tonnellate-chilometro in confronto delle tonnellate-chilometro 17,3 trasportate nello stesso anno dalle Ferrovie dello Stato (vedere Parte II, Tabella n. 6).

La disciplina tecnica e commerciale di tale cospicua attività degli autotrasportatori, richiede che venga resa veramente efficiente la apposita organizzazione centrale del Ministero, alla quale bisogna attribuire compiti specifici assai più ampi e precisi di quelli attuali; non limitati a soli controlli tecnici relativi alla

(14) Gli articoli 14 e 15 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, consentono la concessione di sussidi a linee automobilistiche necessarie per collegamenti autostradali sulla viabilità minore. La concessione viene fatta dal Ministero dei trasporti sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici secondo determinate norme aggiornate nel 1941.

sicurezza della circolazione (15), ma che si estendano anche alla precisazione delle caratteristiche del trasporto in conto terzi, in modo da adottare, ad esempio, norme generali di applicazione delle tariffe relative alle prestazioni effettuate ed a precisare i termini della obbligatorietà del trasporto e della garanzia della sua effettuazione. Sono queste delle esigenze essenziali ormai comunemente accettate in tutte le attività commerciali (16) che attendono di venire precisate anche nel trasporto merci per conto di terzi. Occorre inoltre che nel trasporto stesso vengano rispettate con rigore anche le norme di impiego degli automezzi e quelle di tutela del lavoro del personale utilizzato (17). Tutto ciò è tanto più necessario in quanto il campo delle attività del trasporto merci su strada si estenderà in sempre maggiore misura oltre i confini nazionali, in Paesi dove già esiste una disciplina tecnico-commerciale-sindacale di tale attività che potrebbe servirci di esempio. La apertura di nuove strade internazionali come quella che comprenderà il traforo del Monte Bianco costituisce la premessa di tale espansione dei traffici internazionali. Essa si svi-

(15) Occorre al riguardo il rispetto del carico massimo omologato per i singoli tipi di veicoli, perchè da esso dipende non solo la regolarità del trasporto effettuato, ma anche la sicurezza della circolazione. L'eccessivo sovraccarico superiore ai limiti prescritti costituisce difatti un pericolo di avarie durante il trasporto che può arrecare gravi inconvenienti. Raccomandiamo al Ministro di richiedere una disciplina continua anche in tale osservanza.

(16) Nel settore del commercio si richiede, ad esempio, l'obbligo di esporre i prezzi delle merci nelle vetrine dei negozi, e che gli esercenti limitino la vendita delle merci a quelle stabilite dalla relativa licenza di esercizio. Sembra indispensabile prescrivere anche per i trasporti di merci, delle ormai indilazionabili regole di conoscenza pubblica delle tariffe e di concessione dei servizi, da osservare per la necessaria garanzia del pubblico degli utenti.

(17) Al riguardo un primo passo si è fatto con il disegno di legge n. 1883 approvato dal Senato il 10 aprile 1957 e trasmesso alla Camera: « *Orario di lavoro del personale degli automezzi pubblici di linea extraurbani adibiti al trasporto di viaggiatori* ».

Non si ritiene invece che siano da approvare e comunque da incoraggiare proposte legislative intese a facilitare l'aumento del carico ammesso degli autoveicoli per merci, creando così nuove possibilità di inconvenienti nella circolazione e nella guida degli autoveicoli quando sono sottoposti ad eccessivi sovraccarichi.

lupperà in modo ampio ed organico non soltanto per le iniziative già in esame al C.E.M.T. e all'O.E.C.E., ma soprattutto con l'attuazione del Mercato comune europeo che comporterà, per i Paesi aderenti, nuovi problemi di unificazione costruttiva degli automezzi e degli apparecchi di sicurezza, di disciplina tariffaria, di omologazione dei veicoli autorizzati al traffico internazionale, di specifiche convenzioni e disciplina nell'impiego della mano d'opera. Il Ministro dei trasporti, che già è investito di tale nuova situazione, si interesserà certamente perchè gli uffici ministeriali vengano rapidamente attrezzati per assolvere i propri compiti in modo rispondente alle necessità generali.

e) *Impianti di trasporto con fune.*

10. Ritengo doveroso di dare uno sguardo, se pure sommario, ai trasporti di tipo speciale a mezzo di trazione con fune di cui si occupa il Ministero dei trasporti (funicolari, filovie, slittovie, sciovie). Tali trasporti assumono una importanza notevole specialmente dal punto vista turistico. Essi costituiscono delle attrezzature essenzialmente propulsive al suo sviluppo. Nelle passate relazioni sul bilancio dei trasporti, nonchè nello Schema di incremento della economia e della occupazione, non vi sono dei cenni adeguati su questo particolare servizio pubblico, che, invece, è bene esaminare anche brevemente, soprattutto per valutare quali provvedimenti sono necessari per far fronte alle necessità dell'ammodernamento e dello sviluppo degli attuali impianti.

Sono in esercizio nel territorio nazionale (1° gennaio 1957) 42 impianti di funivie del tipo classico e 118 impianti di seggiovie e simili, tra i quali 6 impianti ad agganciamento automatico delle seggiole di trasporto. Attualmente (maggio 1957) sono in corso di costruzione altri 5 impianti di funivie e 12 di seggiovie.

A questi 147 impianti a carattere permanente e funzionanti sia per tutto l'anno, sia nelle stagioni estive ed invernali, come integrazione delle comunicazioni stradali, sono da aggiungere altri 200 impianti di slittovie e sciovie funzionanti soltanto nella stagione invernale per il servizio dei campi da sci, strettamente connesso con lo sviluppo degli sport invernali delle zone interessate.

Tutto l'insieme dei 347 impianti deve essere costantemente, non soltanto sorvegliato e controllato per un regolare servizio e per l'efficienza dei meccanismi, per la necessaria regolamentazione che garantisca la sicurezza dell'esercizio, ma soprattutto per seguire la evoluzione ed i perfezionamenti continui che in tale delicata materia specializzata della moderna tecnica dei trasporti si sta sviluppando negli impianti stranieri più progrediti. Occorre pertanto che gli studi, già iniziati al riguardo, vengano rapidamente conclusi in modo da poter concretare le direttive da seguire per gli sviluppi futuri di tale servizio che deve essere sempre più esteso e potenziato in previsione anche delle prossime Olimpiadi.

11. Dobbiamo riconoscere che l'Ispettorato della motorizzazione segue attentamente con competenza questo importante settore dei trasporti pubblici. Nel 1948 nel pieno fervore della ricostruzione nazionale, il Ministero organizzò il I Convegno nazionale funiviario che ebbe notevole risonanza anche oltre confine. Nel II Convegno del 1952 fu auspicato che si promuovessero dei Convegni internazionali di coordinamento degli studi di sviluppo delle applicazioni costruttive. Il Ministero dei trasporti sta attualmente provvedendo alla organizzazione di tale I Convegno internazionale funiviario, che si terrà a Roma nei giorni dal 12 al 19 maggio 1957. Esso ha destato un ampio interesse oltre i nostri confini, determinando l'intervento dei rappresentanti di 22 Nazioni che sono degli specialisti, a livello, non soltanto industriale di tecnici costruttori, ma anche scientifico di docenti delle più importanti Università e Politecnici nazionali e stranieri.

Sarebbe stato auspicabile, a mio avviso, che in tale occasione il Ministro dei trasporti, dopo ben sei anni di preparazione organizzativa, avesse potuto presentare ai tecnici italiani e stranieri riuniti al Convegno il primo laboratorio europeo di studi e ricerche su funi metalliche, e le installazioni al vero dei sistemi ed apparecchi speciali di costruzione italiana ed estera per le prove ed i collaudi. Purtroppo i fabbricati che sorgeranno in una zona dei Castelli Romani, presso Montecompatri, sono ancora da ultimare ed i lavori proseguono lentamente.

La legge speciale che ha finanziato l'impianto del nuovo laboratorio sperimentale è stata promulgata nel 1952 (18). Mentre è doveroso compiacersi per l'opera meritoria svolta con elevata preparazione e dottrina dai tecnici del Ministero, di cui la competenza in materia viene riconosciuta anche oltre i nostri confini, ci sembra necessario rivolgere al Ministro una particolare esortazione perchè il laboratorio venga finalmente completato anche se si dovesse aggiungere, con apposito provvedimento, qualche non elevato nuovo stanziamento oltre quello stabilito dalla legge, per tenere conto, sia degli aumenti dei costi intervenuti in questi ultimi anni nelle opere di costruzione, sia della necessità di provvedere all'acquisto di strumenti sempre più perfetti ed aggiornati. Il prestigio nazionale ed internazionale, che in tale materia l'Italia si è guadagnato, ne giustifica largamente la richiesta. Ci rivolgiamo perciò al Ministro che approvò il provvedimento del 1952 quando era Presidente della VII Commissione legislativa della Camera dei deputati, perchè voglia fare sollecitamente ultimare i lavori in corso di questo laboratorio specializzato che sorge per la prima volta in Europa; e siamo certi che la comprensione del Ministro del tesoro, che è uomo di scienza, accorderà gli ultimi fondi all'uopo necessari.

Anche la 7ª Commissione del Senato in sede deliberante approvò il provvedimento legislativo del 1952 con la piena consapevolezza della sua importanza: lo sviluppo degli strumenti atti ad aumentare il turismo nelle nostre zone di montagna, costituisce uno stimolo propulsivo di fondamentale importanza che si aggiunge ed integra quelli relativi alla costruzione di confortevoli alberghi nelle località di soggiorno e di cura, con diretto aumento dei saldi attivi della nostra bilancia dei pagamenti.

f) *Provvedimenti per l'incremento della navigazione interna.*

12. Anche su questo settore, che rientra nelle attività del Ministero dei trasporti, occorre in-

(18) Cfr.: Legge 19 marzo 1952, n. 183, *Gazzetta Ufficiale* n. 83 del 7 aprile 1952. Autorizzazione di spesa per l'impianto e l'esercizio di un laboratorio sperimentale funiviario.

trattenerci brevemente. Vi sono dei progressi nella tecnica dei trasporti che spesso si prospettano, a nostro giudizio, in modo tale da cambiare radicalmente gli indirizzi convenzionali in precedenza seguiti, sia dal punto di vista economico che da quello di esercizio. In particolare ciò avviene per la navigazione interna che a noi oggi interessa soprattutto in relazione ai compiti che per tale settore vengono demandati al Ministero stesso dal Codice della navigazione e dal relativo Regolamento (19).

Alla vecchia legislazione e regolamentazione delle vie d'acqua interne (lacuali e fluviali) con tale provvedimento ne fu sostituita una assai più moderna ed organica avente carattere unitario.

I trasporti idroviani interessano quasi esclusivamente l'Italia del Nord, perchè si svolgono essenzialmente sui grandi laghi, sul Po e suoi affluenti, nonchè sulla vasta rete di canali che dalla Regione emiliana vanno estendendosi attraverso la zona lagunare veneta fino a Trieste.

Dobbiamo rilevare che, a differenza di tutti gli altri tipi di trasporto, quelli della navigazione interna non sono tornati ancora al volume di traffico dell'anteguerra, pur avendo conseguito in questi ultimi tempi sensibili miglioramenti, sia nel settore particolarmente assegnato agli interventi statali (ammodernamento dei servizi pubblici di linea lacuali per trasporto di persone e di merci con gestioni governative dei servizi stessi, riassetto dei servizi lagunari di Venezia con adeguati interventi statali, ecc.) sia nel settore dei servizi espletati per iniziativa privata (20).

Lo sviluppo futuro della navigazione interna dall'Adriatico fino alla Svizzera è stato messo in rilievo a livello internazionale con la decisione, presa nell'ultima Conferenza dei ministri dei trasporti dell'Europa occidentale, (C.E.M.T.) dell'agosto 1956, di sottoporre agli Stati interessati un programma concreto di potenziamento delle principali vie di navigazione fluviale, nel quale è compresa la comuni-

cazione idrica della valle padana tra l'Adriatico ed il Lago Maggiore (Svizzera) (21). I nuovi metodi costruttivi dell'ingegneria idraulica e di quella delle costruzioni navali, le possibilità di navigazione strumentale notturna ed in tempo di nebbia, i progressi nei sistemi di controllo e di comando elettronico per la sicurezza della navigazione (impiego del radar) unitamente al reddito industriale diretto che può ricavarsi dalle sistemazioni fluviali con centrali elettriche a bassa caduta e forte portata che hanno la possibilità della produzione di cospicue quantità di energia, ottenendo contemporaneamente anche la eliminazione quasi completa dei danni causati dalle piene, hanno fatto definire le moderne e grandi sistemazioni fluviali per la navigazione interna come un avvenimento che costituisce il vero *trionfo dell'ingegneria* (22).

In considerazione di questa nuova e poderosa apertura che la tecnica oggi offre alla economia, e che può determinare in breve volgere di anni un cospicuo incremento al reddito dei trasporti e quindi a quello nazionale, il Ministro dei trasporti fin dal 1955 ha presentato alla Camera dei deputati un apposito provvedimento legislativo (23), con il quale, a somiglianza della legge vigente sulle costruzioni navali marittime, si accordano particolari provvidenze ed agevolazioni alla navigazione interna, sia per la costruzione del nuovo naviglio, che per l'esercizio di esso e per l'ammodernamento delle infrastrutture portuali esi-

(21) Cfr.: Atti del *IV Convegno internazionale delle comunicazioni*, Genova, ottobre 1956, G. CORBELLINI, *Valori umani e scientifici delle Comunicazioni*. Possibilità future della navigazione interna. Si accenna alla realizzazione tecnica della navigazione sul Po con la costruzione tra Pontelagoscuro e la confluenza con il Ticino di 6 dighe di sbarramento che renderanno navigabile il percorso a natanti fino a 900 tonni., ottenendo circa un miliardo di Kwh anno in 5 centrali, distribuite lungo il tratto del fiume, della potenza complessiva di 300 mila Kw. installati; nonchè alla contemporanea bonifica di vaste zone golenali sottratte alle onde di piena.

(22) Cfr.: Atti c.s.: Relazione del professor Edmondo Pigeon dell'Università di Losanna.

(23) Cfr.: Atti della *Camera dei deputati*. Disegno di legge n. 1688 del 25 giugno 1955: *Provvedimenti per le nuove costruzioni per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna*, e: Relazione al disegno di legge presentata alla Camera il 25 febbraio 1956 dall'on. Ing. Petrucci (n. 1688-A).

(19) Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

(20) Cfr.: Disegno di legge n. 1904, Atti del Senato: *Sistemazione dei servizi pubblici di linea di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como*, presentato al Parlamento dal Ministro dei trasporti, di concerto con quello del tesoro, il 9 marzo 1957.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

stenti e con la creazione di altre a loro integrazione.

Il provvedimento, la cui relazione fu presentata al Parlamento da oltre un anno, sta per essere esaminato dalla Camera e forse dovrà, a mio avviso, subire qualche modificazione di aggiornamento per adeguarlo alle necessità tecniche della navigazione fluviale a carattere internazionale, prevista per la nuova comunicazione tra l'Adriatico e la Svizzera.

In ogni modo assicuriamo fin d'ora il Ministro dei trasporti che anche al Senato esamineremo con la massima attenzione l'importante provvedimento che ha lo scopo di ottenere una profonda trasformazione ed un ammodernamento della navigazione per acque interne.

g) *Le Commissioni di coordinamento dei trasporti.*

13. Il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 19 luglio 1946, n. 39 modificato con la legge 5 gennaio 1953, n. 33 ha precisato all'articolo 2 i compiti essenziali che debbono venire assolti dal Ministero dei trasporti nell'importantissimo campo del coordinamento generale dei trasporti automobilistici con quelli ferroviari, marittimi, fluviali, lacuali ed aerei. A questo scopo furono istituiti presso ogni Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, *i Comitati regionali di coordinamento dei trasporti*, la cui opera però, non ha potuto avere quella adeguata efficienza che sarebbe stata desiderabile, in quanto essi presupponevano la creazione — che è mancata — di un organismo centrale, ossia *l'istituzione del Consiglio superiore dei trasporti* che avrebbe dovuto impartire, in questa delicata materia, le direttive generali e di massima per tutto il territorio nazionale (24).

In ogni modo, funzionano attualmente le *Commissioni per le autolinee e la Commissione mista (strada-ferrovia)*, organi chiamati ad operare nella visione superiore dell'interesse pubblico, in un clima di reciproco rispetto e com-

(24) Cfr.: quanto è stato al riguardo diffusamente detto nella relazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1951-52. Rel. sen. Corbellini (n. 1558-A. Atti del Senato) parte I cap. IV.

preensione, per la risoluzione dei problemi relativi alla sostituzione con servizi di autolinee, di quelli svolti dalle ferrovie in concessione, esercitate in condizioni tecnicamente ed economicamente non risanabili. Altrettanto dovrebbe farsi per lo studio delle sostituzioni di servizi ferroviari di linee delle Ferrovie dello Stato con autolinee. Ma il compito di tale Commissione deve estendersi anche allo studio di un coordinamento con i trasporti aerei nel campo in cui questi possono avere interferenze con quelli terrestri, oppure costituisce una loro integrazione.

14. Importanti e decisivi esperimenti di *elicolinee* sono già in atto all'estero ed è da attendersi che analoghe iniziative sorgano e si sviluppino anche in Italia (25). È evidente che occorre fin d'ora dare al riguardo dei compiti precisi alle citate commissioni perchè esse operino in armonia con gli enti che esercitano i trasporti aerei, tenendo presente che in definitiva più che le caratteristiche tecniche funzionali di mezzi impiegati, debbono essere preminenti nella scelta dei servizi le *funzioni specifiche dei trasporti che i servizi debbono assolvere*, in modo che ne risulti la migliore convenienza per la collettività, sia dal punto economico che da quello della bontà ed efficienza del servizio offerto. Questi studi, già intrapresi per lodevole iniziativa delle ricordate Commissioni, prospettano fin d'ora il problema della unità di indirizzo per il coordinamento di tutti i tipi di trasporto. Ritengo che il Ministro Angelini sia già in possesso di elementi per valutare l'importanza decisiva che tale coordinamento assume nei riguardi della futura politica da svolgere per l'incremento e lo sviluppo della tecnica e della economia dei trasporti nel quadro generale dello sviluppo dei servizi propulsivi dell'aumento del reddito nazionale. Pertanto siamo certi che egli seguirà, con la massima attenzione, questo importante settore del coordinamento delle nuove attività dei trasporti aerei.

(25) Importanti studi si sono fatti anche in Italia. Cfr.: Atti del Convegno sugli elitransporti, Milano, novembre 1955, e del Convegno di Vicenza del settembre 1956, aprile 1957, a cura del *Centro di sviluppo per i trasporti aerei*, Roma, via Sallustiana, n. 15.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

h) *L'ammmodernamento delle strade ferrate in regime di concessione.*

15. La rete ferroviaria (a scartamento normale e ridotto) esercitata in regime di concessione da Società private, subito dopo l'emanazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221 (26), e precisamente al 31 dicembre 1952, aveva lo sviluppo di chilometri 6933. L'efficacia della legge avrà effetto, secondo i progetti già esaminati, sul 42 per cento circa del suo sviluppo e cioè per una lunghezza complessiva di chilometri 2.270. Su tale ammodernata rete, fino ad oggi, si è attuata la soppressione della ferrovia con la sostituzione di autoservizi per chilometri 1360, pari a quasi il 20 per cento della rete complessiva già esercitata. Per la rimanente rete esaminata si fa luogo al potenziamento dei servizi ferroviari mediante i provvedimenti previsti dalla legge n. 1221 che dovranno apportare un beneficio economico alle gestioni di esercizio delle reti ammodernate.

Dobbiamo nuovamente rilevare quanto abbiamo già altra volta detto al Ministro, e cioè che l'ammmodernamento iniziato procede assai lentamente, soprattutto per le difficoltà, da parte delle Società concessionarie, di procurarsi sul mercato bancario i finanziamenti necessari per la parte di spesa relativa a lavori che non vengono coperti dal contributo statale (il 50 per cento di tali lavori si riferisce alle ferrovie in concessione nell'Italia settentrionale ed il 25 per cento a quelle nell'Italia meridionale ed insulare). Per ovviare a tale situazione e per stimolare i lavori necessari, al fine di rendere veramente operante la legge stessa, fu presentato al Senato un apposito disegno di legge (27) che, fra gli altri provvedimenti tecnici, prevede di facilitare lo sconto delle sovvenzioni alle società da parte degli Enti finanziatori, ripartendo in 15 annualità le quote ventiquennali previste dalla legge per le sovvenzioni di esercizio.

(26) Legge 2 agosto 1952, n. 1221 per l'esercizio ed il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione.

(27) Disegno di legge n. 1700, presentato al Senato il 18 ottobre 1956 dal sen. Corbellini: « Modifiche tecniche alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, per il potenziamento e l'esercizio di ferrovie ed altre linee di trasporto in regime di concessione ».

Si dovrebbero in tal modo accelerare i lavori di ammodernamento e nel tempo stesso ottenere lo scopo di ridurre in breve volger di tempo, e poi cessare, le attuali gravi sovvenzioni di esercizio a carico dello Stato (28).

È questo lo scopo che in definitiva si prefigge anche la legge n. 1221 e dobbiamo riconoscere che esso verrà raggiunto in modo del tutto soddisfacente secondo i preventivi già compilati.

I lavori di ammodernamento predisposti a tutt'oggi per n. 35 ferrotramvie in concessione richiederanno una spesa complessiva di circa 27 miliardi, dei quali 18 circa saranno a carico dello Stato. Si è in questo modo già impegnata tutta la somma finanziata dalla legge n. 1221.

Il risultato economico che deriva dalle opere che verranno eseguite si presenta con aspetti positivi. Il disavanzo di esercizio annuo, del complesso della rete in concessione di circa 5,7 miliardi, viene attualmente coperto con sovvenzioni ordinarie e straordinarie appositamente stanziata da parte dello Stato (29). In base alla legge n. 1221, dopo ultimati i lavori previsti, esso verrà ridotto con valutazione di assoluta prudenza, alla cifra complessiva di circa 3 miliardi.

Si otterrà dunque a favore dello Stato una economia annua di circa 2,7 miliardi su di un valore capitale di 18 miliardi impiegati dallo Stato per l'ammmodernamento stesso.

Ciò significa che tale capitale verrà ammortizzato in brevissimo termine (per esempio al tasso ufficiale del 5 per cento in circa 8 anni). È questo un investimento produttivo che deve venire segnalato, perchè si inserisce in modo

(28) Cfr.: Prof. E. Stagni in: *Ingegneria ferroviaria* n. 2, febbraio 1957: L'ammmodernamento delle ferrovie in concessione.

(29) Esercizio 1955-56, Titolo II, spese straordinarie, Cap. 50, stanziamento di 5.185.795.000; esercizio 1956-1957, Titolo II, spese straordinarie, Cap. 47, stanziamento di 5.200.000.000; esercizio 1957-58, Titolo II, spese straordinarie, Cap. 47, stanziamento di 5 miliardi 716 milioni.

Il continuo aumento (anzichè la prevista diminuzione) deriva dal fatto che le opere necessarie per raggiungere l'auspicato ammodernamento si eseguono con eccessiva lentezza per difficoltà di reperimento dei necessari finanziamenti. Comunque, già nel preventivo 1957-58, si prevede che dei 5,7 miliardi stanziati, la somma di 480 milioni deve considerarsi spesa di investimenti per opere patrimoniali.

diretto nel complesso delle attività propulsive auspiccate per l'attuazione dello Schema di sviluppo nazionale della economia e della occupazione.

16. Occorre rilevare che, mentre lo stanziamento di 18 miliardi previsto dalla legge n. 1221 è ormai esaurito, vi sono altre ferrovie in concessione che dovrebbero venire adeguatamente risanate oltre quelle che hanno potuto usufruire dei contributi previsti.

Risulta difatti che ancora altri 350 chilometri circa di ferrovie in concessione potrebbero venire ammodernate e risanate, ed è stato già determinato che l'importo complessivo del contributo dello Stato all'uopo necessario sarebbe di circa 6 miliardi, da aggiungersi ai 18 miliardi già stanziati e tutti impegnati, autorizzati dalla legge n. 1221. Le riduzioni alle sovvenzioni dello Stato che si dovrebbero realizzare salirebbero a poco meno di 800 milioni all'anno, cioè al 13 per cento del capitale impiegato.

Pertanto riteniamo di dover prospettare questo importante problema al Ministro per i trasporti, perchè egli possa sollecitare i suoi colleghi dei Dicasteri finanziari per la definizione di un apposito provvedimento legislativo di proroga della legge n. 1221 e di stanziamento della ulteriore somma di 6 miliardi per i finanziamenti all'uopo necessari.

17. Se il problema del risanamento tecnico ed economico delle ferrovie e tramvie extraurbane risulta convenientemente affrontato ed in gran parte risolto, non altrettanto può dirsi del problema, pure di notevole urgenza, del risanamento delle reti ferrate suburbane specialmente delle grandi città, come ad esempio, Milano, Torino, Roma e Napoli. Tali importanti reti, essenzialmente a traffico pendolare massiccio di viaggiatori, in prevalenza della classe operaia, come abbiamo rilevato nel 1952 durante la discussione per l'approvazione della legge n. 1221, non sono state incluse nelle previsioni iniziali che servirono di base per la emanazione della legge stessa. L'ammodernamento di tali reti suburbane si allaccia strettamente alla risoluzione di gravi problemi urbanistici connessi con le comunicazioni cittadine a carattere metropolitano la cui indifferibilità si manifesta di giorno in giorno più pressante.

È ben vero che la risoluzione integrale di tale problema di traffici extraurbani comporterà spese notevoli che potrebbero essere opportunamente ripartite tra lo Stato e gli Enti locali; ma è necessario affrontarlo con sollecitudine, in sede di programmazione degli impegni per i servizi richiesti dallo sviluppo dell'economia e dell'occupazione al fine di evitare che in breve tempo si possa verificare una paralisi di tali comunicazioni essenziali che verrebbe proprio provocata dall'insufficienza funzionale dei mezzi adoperati.

Non si può difatti stimolare l'aumento della occupazione e della distribuzione del reddito se contemporaneamente non si facilita e si rende più agevole il trasporto degli operai, degli scolari, dei commercianti e dei produttori, dalle loro residenze alla sede delle loro attività quotidiane (30).

i) *Ferrovie in concessione ricostruite ed ammodernate con leggi speciali.*

18. Il gravoso compito assegnato al Ministero dei trasporti per la ricostruzione delle linee ferroviarie in concessione distrutte o danneggiate dagli eventi bellici, e che si è aggiunto a quello più vasto e complesso del ripristino dei servizi sulla rete di Stato, dopo oltre dieci anni può considerarsi ormai esaurito. Esso ha richiesto una spesa di circa 23 miliardi (31). Rimane peraltro ancora da provvedere al completamento ed alla trasformazione di alcune linee ferroviarie in regime di concessione, con finanziamenti autorizzati da leggi speciali. Non mi sembra qui necessario fare un esame particolareggiato dei lavori ancora da eseguire e perciò mi limito a rilevare che lo sviluppo definitivo delle linee ferrotramviarie in questione raggiungerà i chilometri 390 circa (32) e che il completamento di tali ferrovie, di cui si sono iniziati da tempo i lavori, deve ormai portarsi

(30) Cfr.: op. cit. alla nota (5). Per lo sviluppo delle ferrovie minori in concessione, di tramvie e trasporti urbani e vicinali lo Schema di sviluppo prevede un complesso di finanziamenti di circa 300 miliardi in un decennio (pag. 27).

(31) Legge 14 giugno 1949, n. 410.

(32) Ferrovia Trento-Malè Km. 72; Ferrotramvia Vicenza-Noventa Km. 32; Ferrovia Sangritana Km. 64; Ferrovia Bari-Barletta Km. 65; Ferrovia Napoli-Piedimonte D'Alife Km. 84; Ferrovia Circumflegrea Km. 20; Ferrovia Alcantara-Randazzo Km. 53. Totale Km. 390.

a termine con sollecitudine. Per brevità non mi indugio sui motivi, che potrebbero anche dare luogo a rilievi ed a critiche di carattere generale, tecnici, economici e sociali, che hanno determinato, in diversi tempi, la decisione di eseguire i lavori di costruzione e di ammodernamento dei vari tronchi delle linee comprese in questo gruppo, i cui finanziamenti per l'esercizio 1957-58 vengono stabiliti in base alle leggi speciali ricordate al capitolo 36 della parte ordinaria del bilancio, in aggiunta a quelli richiesti per le annualità relative al finanziamento dei lavori previsti dalla ricordata legge n. 1221.

La parte della spesa obbligatoria relativa viene costituita da impegni, debitamente aggiornati, di cui alcuni titoli risalgono fino al 1912 (33). Rilievo soltanto che il Ministero dovrà stabilire in modo concreto quali risulteranno gli oneri di esercizio a carico dello Stato per le gestioni di tali servizi pubblici su rotaie, da sostenere sul capitolo n. 47, in modo che si possa chiaramente stabilire l'importo complessivo dei finanziamenti che risulterà a carico dello Stato per l'esercizio di tali linee.

Occorrerà inoltre tenere presente che da parte del Ministero dei lavori pubblici si stanno eseguendo altri lavori di costruzioni ferroviarie e che pertanto tutto il complesso dei programmi in corso dovrà venire esaminato e portato a termine con unità di criteri e con diretti accordi tra i due Ministeri interessati.

Mi permetto in questa occasione di ripetere il giudizio di un eminente economista, il quale mi ammoniva che nella esecuzione di lavori per opere di pubblica utilità occorre non soltanto un'oculata parsimonia nelle spese patrimoniali, ma soprattutto una valutazione avveduta e consapevole del beneficio complessivo (economico e sociale) che deriverà dalla loro attuazione.

Il vantaggio della collettività deve perciò risultare sempre commisurato all'impegno dei capitali impiegati. Soltanto operando in questo

modo si può concretare un sicuro programma produttivo per l'incremento della economia e della occupazione.

1) Sulla metropolitana di Roma

19. Il regio decreto-legge 10 luglio 1925 n. 1306, mette a carico dello Stato la totale spesa per la costruzione della metropolitana di Roma, assegnando al Ministero dei trasporti l'esecuzione dei lavori e la competenza per la concessione dell'esercizio.

Non mi indugio sull'esame dei progetti in corso per il completamento della grande opera su cui esiste un'ampia ed autorevole letteratura. Nè ritengo di fare cenno alle esigenze di altre grandi metropoli italiane che debbono risolvere il grave problema di decongestione della circolazione dei mezzi di trasporto pubblici e privati e di rendere più rapide ed agevoli le comunicazioni di superficie (34).

Mi limito soltanto ad accennare che all'attuale tronco, già in esercizio, della metro di Roma, da Termini all'E.U.R., deve seguire la costruzione di un secondo, già progettato dal Ministero, che colleghi la stazione di Termini con la zona del Flaminio, transitando a breve distanza da Piazza Barberini e da Piazza del Popolo. Tale nuovo tronco avrà la lunghezza di km. 6,2 e completerà la comunicazione trasversale dalla zona degli Stadi sportivi fino all'E.U.R. e, con gli attuali collegamenti ottenuti dalla Stefer, fino al Lido di Roma. Risulta che il progetto predisposto importerà la spesa di circa 24 miliardi, e che il piano di finanziamento prevede la concessione della costruzione della sede (per 20,5 miliardi) a pagamento differito della durata di 35 anni, al tasso di sconto non superiore al 6,5 per cento (35).

L'ulteriore somma di lire 3,5 miliardi viene richiesta per l'installazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza, per la elettrificazione della linea e per la costruzione del materiale rotabile e di esercizio.

(34) Cfr.: *Rivista dei trasporti* anni-1950-57; *Ingegneria ferroviaria e Politica dei trasporti* 1953-1956.

(35) Finanziamenti da concedersi in base alle possibilità previste dallo Schema di sviluppo. Cfr. op. cit. alla nota (5).

(33) Cfr.: Lavori per incrementi patrimoniali e per trasformazioni del sistema di trazione di ferrovie concesse. Testo unico, regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e successivi provvedimenti legislativi.

Viene previsto che tale somma possa essere inclusa in un piano finanziario da istituire in sede di concessione di esercizio, tenendo tra l'altro presente che la spesa in parola potrà venire con molta probabilità coperta con gli introiti dell'esercizio stesso (36).

L'esame del bilancio di esercizio della attuale prima linea metropolitana di Roma dimostra infatti che i prodotti del traffico di un futuro nuovo tronco, opportunamente studiato, possono superare le spese di esercizio, con un margine tale da consentire un notevole contributo all'ammortamento delle spese di costruzione.

Allo stato attuale, nella linea Termini-Esposizione-Laurentina, se si tiene conto di alcune partite relative a completamenti del primo impianto, gli organi ministeriali ritengono che si possa raggiungere all'incirca il pareggio del bilancio di esercizio con un traffico che si aggira intorno ai 30 mila passeggeri al giorno, che corrisponde ad un movimento medio giornaliero di circa 3 mila viaggiatori al Km. di linea, contro i 16.200 della metropolitana di Parigi, i 15.100 della metropolitana di New York ed i 9.200 della metropolitana di Berlino.

Il basso livello di tale traffico è dovuto al fatto che il tracciato è stato definito nell'anteguerra solo in relazione allo scopo di collegare la stazione Termini con l'Esposizione Universale e con caratteristiche di particolare interesse turistico per i visitatori della mostra, attraverso zone archeologiche o con limitata densità di popolazione.

Tenendo però conto del prolungamento attuato del servizio fino a Roma-Lido, specialmente importante nella stagione estiva, e degli indicati valori del numero giornaliero di passeggeri al chilometro che si hanno attualmente nelle metropolitane estere, si può attendibilmente prevedere che la linea Termini-Laurentina arriverà in breve tempo, in relazione allo sviluppo in atto delle costruzioni edilizie nella sua zona di influenza, almeno a 6.000 passeggeri-chilometro al giorno, raddoppiando così il traffico e conseguentemente gli introiti.

Le spese di esercizio varieranno solo leg-

(36) In tale ipotesi la rata annuale di ammortamento dell'importo previsto risulterebbe di 1,5 miliardi all'anno per 35 annualità.

germente, entro i limiti del costo marginale del traffico svolto. Al maggior volume dei trasporti si può difatti far fronte, quasi esclusivamente, con un aumento dei coefficienti di riempimento delle vetture, attualmente lontano dal massimo, poichè ragioni di opportunità consigliano di non diminuire eccessivamente la frequenza dei treni. Il maggior introito, con la sola spesa per l'energia ed i consumi del materiale risulterà a beneficio del bilancio di esercizio. Sembra questa una previsione del tutto attendibile, sulla quale peraltro non mi indugio, rimandando ad altra sede la valutazione delle singole voci di spesa.

Il nuovo tronco di metropolitana, dagli Stadi sportivi alla stazione Termini, attualmente in progetto, ha un tracciato che interessa una zona di influenza densamente abitata, ed inoltre serve una parte centrale della Capitale. Perciò può prevedersi con larga attendibilità che il traffico medio giornaliero raggiungerà il livello di almeno 10.000 passeggeri per chilometro di linea e pertanto, mantenendo invariate le modalità generali di esercizio, il relativo bilancio risulterà attivo in misura maggiore di quanto è ora possibile prevedere per la linea Termini-Esposizione; sicchè sembra accettabile la previsione del Ministero che i proventi di esercizio potranno contribuire sensibilmente all'ammortamento delle spese di costruzione.

In base a queste previsioni del traffico che costituiscono la base economica del bilancio di puro esercizio, si ritiene che il Ministro dei trasporti debba sollecitare i colleghi del Tesoro e del Bilancio, perchè sia presentato al più presto al Parlamento il relativo disegno di legge per l'autorizzazione della spesa nei limiti sopraindicati. Ciò è tanto più importante in quanto il nuovo tronco si inserirebbe in modo organico nei lavori che si stanno attualmente programmando in base ai finanziamenti da assegnare a Roma con la legge speciale sulla Capitale (37).

Debbo peraltro richiamare l'attenzione del Senato sul fatto che ormai non è più possibile

(37) Cfr.: Atti del Senato: disegno di legge n. 1760 presentato dal Governo e disegno di legge n. 1296 di iniziativa parlamentare. I provvedimenti sono in corso di esame presso l'apposita Commissione speciale che formulerà un proprio testo da sottoporre all'Assemblea.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

pensare che il nuovo tronco della metropolitana possa venire ultimato per le Olimpiadi del 1960.

m) *Valutazione dei costi sociali dei trasporti pubblici.*

20. Gli argomenti svolti nei precedenti capitoli assumono a mio avviso una sufficiente importanza per richiamare l'attenzione del Ministro dei trasporti.

Da essi scaturisce la necessità di un esame approfondito degli oneri che sono a carico dello Stato per sovvenzioni e contributi ai pubblici servizi di trasporto in regime di concessione, di cui ripetutamente abbiamo fatto cenno; e ciò allo scopo di poterli dimensionare alle spese che debbono considerarsi di carattere sociale e che non sono sopprimibili. Ne deriva la conseguenza di dover porre attenzione ai metodi di accertamento e di determinazione dei *costi sociali* di quelle particolari prestazioni che non trovano remunerazione diretta dalla gestione aziendale, ma che vengono compensate indirettamente dall'utile collettivo che da esse deriva (38). Non ritengo necessario di indugiarmi sui criteri tecnici ed economici che si debbono seguire per tali determinazioni, che sono spesso incerte e sempre complesse, e che in ogni caso hanno riflessi che si manifestano in un lungo periodo di tempo (*the long run* degli anglosassoni), perchè al riguardo esiste un'ampia bibliografia che, per il nostro Paese, trae origine dalle concessioni di esercizio ferroviario della seconda metà del secolo passato (39). Sembra peraltro che l'istituto delle concessioni di servizi con sovvenzioni ordinarie e straordinarie e con sussidi integrativi debba essere riveduto nell'interesse di tutti i

(38) Cfr.: C. GUZZANTI: *Atti del 5° Congresso dei Trasporti*, Milano, 1954 e in « *Trasporti pubblici* », settembre 1954. *Fondamenti di politica dei trasporti*, E. STAGNI: *L'ammmodernamento delle ferrovie in concessione: « Ingegneria ferroviaria »* n. 2, febbraio 1957, op. cit. alla nota (28).

(39) Cfr.: G. CORBELLINI, *Lezioni di tecnica ed economia dei Trasporti al Politecnico di Milano*. Litog. vol. II, 1954.

Dalla determinazione del *costo sociale globale* derivano le valutazioni, ad es., dei contributi di costruzione concessi direttamente dallo Stato, sia in capitale attuale che in annualità, alle società esercenti il trasporto; op-

servizi pubblici e con il giusto sacrificio dello Stato, perchè essi possano rispondere alle esigenze moderne di sviluppo delle zone servite che sono generalmente ad economia depressa.

Per limitarmi alla citazione di recenti determinazioni legislative, metto in rilievo che la più volte ricordata legge n. 1221 riconosce implicitamente che il *costo sociale globale* deve venire compensato con *una apposita sovvenzione annua di esercizio a carico dello Stato* che tenga conto sia delle spese di gestione ordinaria che degli oneri patrimoniali direttamente sostenuti dalla Società esercente per opere di ammodernamento delle strutture fisse e del materiale mobile. Tali sovvenzioni, salvo revisioni triennali per le linee ferroviarie deficitarie di cui si riconosce la *insostituibilità* per ragioni sociali, non possono in ogni modo superare il valore annuo di lire 600.000 per chilometro esercitato nelle feretrotramvie dell'Italia Centro-Nord, di lire 1.400.000 per chilometro esercitato per le feretrotramvie dell'Italia Meridionale ed Insulare. Viene in tal modo precisato un limite massimo di onere di esercizio a carico dello Stato che determina il criterio di discriminazione tra i servizi ferroviari concessi a Società private che possono essere mantenuti in esercizio e quelli che invece debbono venire sostituiti con adeguati mezzi autostradali che consentano di contenere la sovvenzione stessa entro i limiti di legge. Ai valori massimi di sovvenzioni annuali sopraindicate, si è fatta eccezione per alcuni casi di par-

pure del contributo relativo al servizio dell'interesse del capitale impiegato (*concessioni a garanzia di interesse*). Lo Stato può costruire direttamente le opere necessarie e poi cederle all'esercente *a titolo gratuito* o con *partecipazione all'utile di esercizio*. Le prime convenzioni stipulate nel 1885 dal Governo italiano con le tre grandi società ferroviarie furono compilate secondo tali criteri. In aggiunta al contributo di costruzione si assegnarono anche *sovvenzioni ordinarie e straordinarie di esercizio*. In casi eccezionali è tuttora vigente l'istituto della concessione di *sussidi integrativi di esercizio* per realizzare con essi l'assestamento contabile dei bilanci deficitari. La complessa materia ormai necessita di venire disciplinata ed aggiornata in modo conforme a criteri di economicità generale, messi in relazione con l'importanza sociale dei servizi di trasporto concessi. Ritengo di ricordare che gli stessi criteri adottati nei riguardi delle ferrovie in concessione debbono venire estesi anche alle ferrovie dello Stato per le particolari linee deficitarie a cui possono applicarsi (Cfr.: **Parte II**).

icolare importanza precisati con leggi speciali. Cito, a solo titolo di esempio, quanto è stato recentemente previsto per l'ammodernamento delle ferrovie del Sud-Est dello sviluppo di chilometri 473,5 per le quali si è riconosciuto necessario elevare la sovvenzione annuale dello Stato fino al valore massimo di lire 3.327.000 per chilometro di linea esercitata (40) durante il periodo delle opere di ammodernamento, e di lire 2.894.000 per i venticinque anni successivi alla loro ultimazione. Ciò che corrisponde, nel primo periodo, ad una sovvenzione complessiva di circa 1,6 miliardi all'anno e nel secondo periodo a circa 1,4 miliardi all'anno.

Il breve accenno che ho ritenuto doveroso di fare sulla necessità di una revisione organica dei criteri di determinazione degli oneri *sociali globali diretti e trasferibili* da cui deriva la valutazione dei contributi e sovvenzioni a carico dello Stato, deve, a mio avviso, *estendersi in modo uniforme a tutte le gestioni dei pubblici servizi di trasporto* in modo da definire con adeguata ed organica regolamentazione i limiti dell'intervento della finanza statale nella gestione delle singole aziende.

Su questa esigenza essenziale di avveduto e redditizio impiego del pubblico denaro, a nome della 7^a Commissione, che ho l'onore di presiedere, mi permetto di richiamare l'attenzione del Governo *perchè essa sia tenuta presente per le sovvenzioni da concedere ai servizi pubblici effettuati non soltanto nei trasporti terrestri privati, ma anche a quelli di Stato e ai servizi sovvenzionati delle linee di navigazione marittima ed aerea.*

PARTE II

1) SUL PROGRAMMA QUINQUENNALE DI AMMODERNAMENTO TECNICO E DI RISANAMENTO ECONOMICO DELLE FERROVIE DELLO STATO.

a) *La ricostruzione ferroviaria e lo sviluppo della Rete.*

21. In ripetute occasioni fu segnalata la necessità dell'ammodernamento tecnico e del ri-

(40) Cfr.: Articolo 1 della legge sulle « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della Penisola Salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221 ».

sanamento economico del bilancio dell'Azienda ferroviaria esercitata dallo Stato. Il Ministro dei trasporti, anche in occasione di cerimonie ufficiali recenti, ha ripetuto più volte che essa è divenuta indilazionabile.

Viene concordemente riconosciuto che nello Schema di sviluppo occorre inserire in modo organico un programma adeguato di potenziamento della grande rete ferroviaria di Stato che trovi la sua contropartita nella graduale riduzione del disavanzo di esercizio fino a riportare in pareggio il bilancio ordinario delle entrate e delle spese di gestione (41).

Si ripete dunque anche in questo settore, in assai più ampia misura, e con maggiore complessità, per l'importanza dell'Azienda e per la vastità dei servizi che essa svolge, quanto si è già rilevato nel campo delle ferrovie esercitate in regime di concessione (Parte I, punti: 13, 16, 17, 18 e 20). Il coordinamento delle due attività verso un unico obiettivo, da una parte di competenza esclusivamente ministeriale (Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) e dall'altra di competenza dell'Azienda autonoma delle Ferrovie, spetta evidentemente al Ministro.

La realizzazione di un unico criterio direttivo fu ripetutamente prospettata in Parlamento. Il Ministro dei trasporti, nel 1949, a conclusione della discussione sul bilancio preventivo 1949-50 ne riconosceva l'importanza (42) che fu riaffermata successivamente nella relazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1951-52 presentata alla approvazione del Senato (43). Fin da quegli anni fu inoltre messo in evidenza il pericolo che poteva derivare da una drastica riduzione dei finanziamenti a carico dello Stato per investimenti patrimoniali

(41) Cfr.: Opera citata alla nota (5).

(42) Cfr.: Atti del Senato, Seduta 8 luglio 1949. Dicevo testualmente: *Occorre dare alle Ferrovie la possibilità di riacquistare il loro assetto economico, sconvolto, più che turbato, sia per le conseguenze della guerra, sia per la cessazione del loro monopolio originario nelle zone che esse erano destinate a servire da sole quando non esisteva la concorrenza automobilistica.*

(43) Cfr.: Atti del Senato n. 1558-A, relazione Corbellini: « Sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1951-52 » **Tabella n. 28 con il programma quinquennale (1952-57) di risanamento economico.**

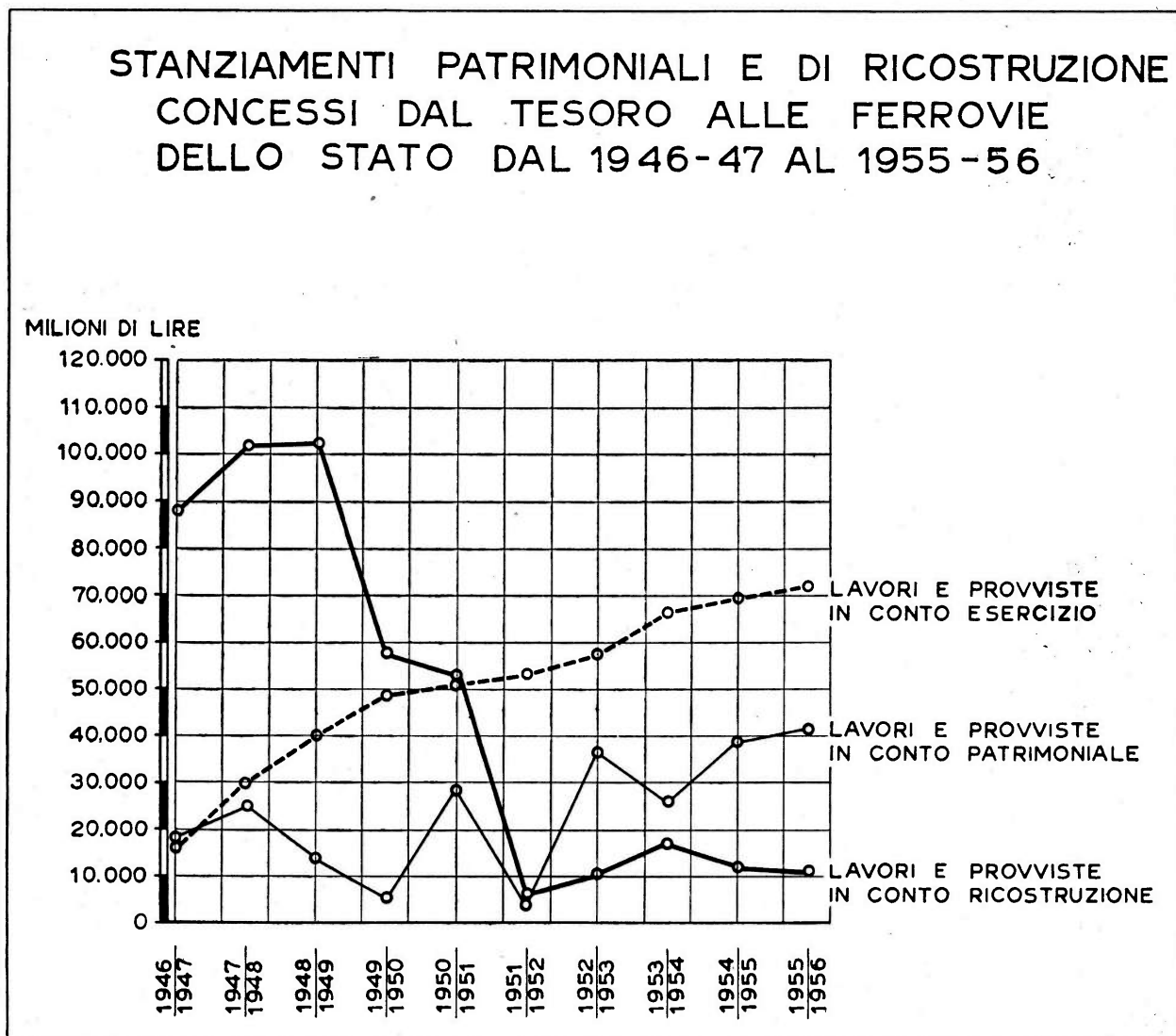


Grafico 1.

di carattere industriale da concedersi ai trasporti ferroviari. In effetti tale riduzione si è purtroppo verificata, quando non erano ancora ultimati i lavori della ricostruzione delle Ferrovie dello Stato. Le conseguenze si sono ripercosse non soltanto sull'assestamento tecnico e finanziario dell'Azienda, ma anche sulle attività delle industrie fornitrici che nel 1950 subirono una quasi improvvisa e completa mancanza di ordinazioni.

I grafici nn. 1 e 2 mettono in evidenza il caratteristico andamento dei finanziamenti erogati e delle spese sostenute per la ricostruzione delle Ferrovie dello Stato dall'esercizio 1946-47 all'esercizio 1955-56. Essi ci fornir-

scono elementi numerici dell'andamento del fenomeno che suffragano la precedente affermazione.

22. Non dobbiamo dimenticare che la ricostruzione delle Ferrovie dello Stato fu eseguita in un periodo eccezionale della economia nazionale in faticosa ma dinamica ascesa. Le autorità militari alleate avevano lasciato il controllo delle Ferrovie soltanto nella seconda metà del 1947. L'industria italiana, che era chiamata a contribuire ai lavori di ricostruzione, si trovava all'inizio della sua riorganizzazione e del ridimensionamento degli impianti. Il potere di acquisto della

SPESE CONSUNTE DALLE FERROVIE DELLO STATO PER LAVORI ESEGUITI DAL 1946 - 47 AL 1955-56

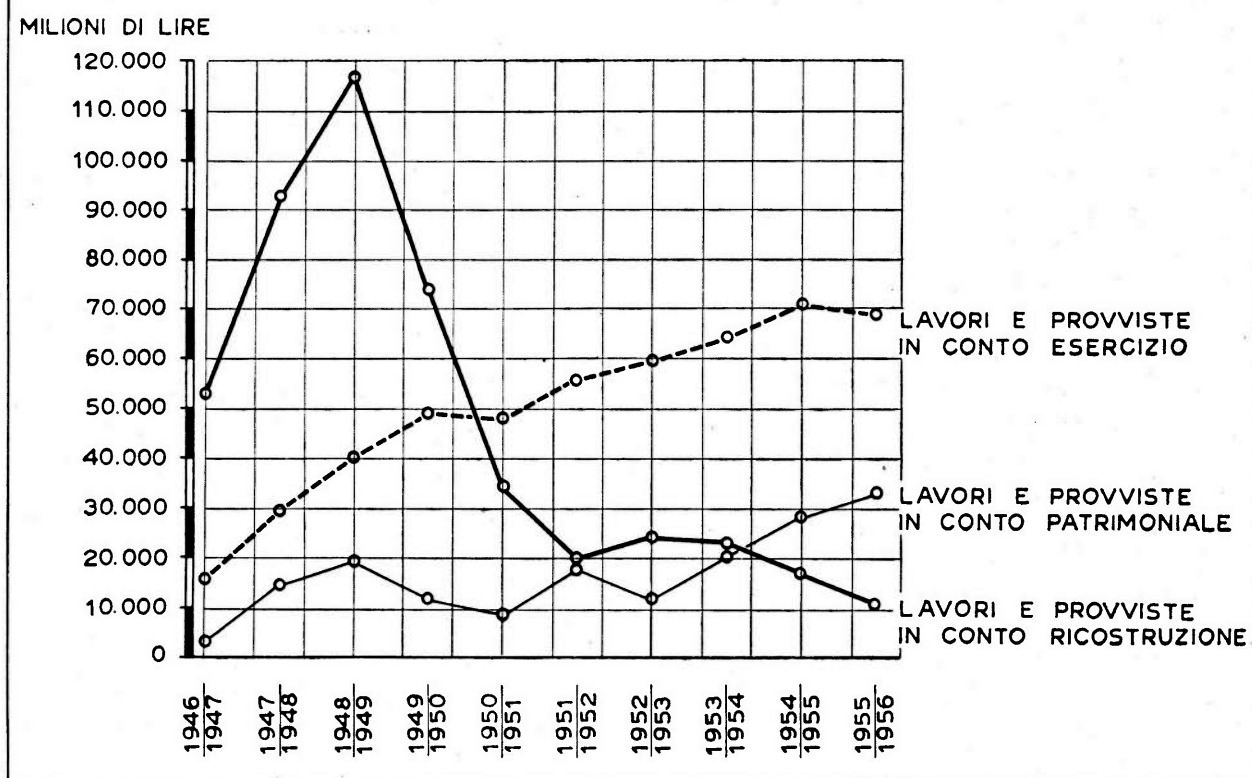


Grafico 2.

lira era vacillante e soltanto nei primi mesi del 1948 esso dimostrò i segni concreti della sua nuova stabilità.

In queste condizioni non era possibile indulgersi a studiare e a progettare soluzioni tecniche di sviluppo degli impianti; nè si avevano i mezzi per farlo.

La ricostruzione ferroviaria italiana ha avuto perciò la sua precisa caratteristica, stimolata dall'autorevole consenso di Alcide De Gasperi, di essere una opera essenzialmente sociale e quindi politica. Occorreva riaprire i traffici per dare al Paese la possibilità di una rapida ripresa, quando le strade ordinarie erano ancora interrotte e i mezzi automobili-

stici ed i carburanti mancavano; in quegli anni la navigazione marittima mercantile di bandiera italiana era quasi inesistente.

Per questi preminenti motivi la rapidità con cui fu realizzata la ricostruzione ferroviaria fu largamente apprezzata anche dagli stranieri che ritornarono in Italia nell'Anno Santo 1950.

Ne derivò peraltro la conseguenza, che non soltanto molti impianti fissi, ed in generale le più impegnative opere d'arte delle infrastrutture distrutte od avariate, ma anche i vecchi tracciati, l'armamento delle linee, il materiale rotabile, i mezzi strumentali per la sicurezza della circolazione furono ricostruiti e riparati

quasi sempre sugli schemi precedenti, senza impegnative innovazioni o laboriose varianti. Essi perciò si sono dimostrati tecnicamente invecchiati nel volgere di poco meno di un decennio. Alcuni tronchi ferroviari ricostruiti avrebbero potuto venire sostituiti con servizi di autolinee, se vi fossero stati gli automezzi necessari e se le strade ordinarie fossero risultate già idonee al traffico motorizzato. Oggi dobbiamo riconoscere che tutto il complesso ferroviario della grande rete risente, se pur in diversa misura, ma sempre in modo notevole, le conseguenze economiche di un costoso esercizio. Esso perciò manifesta, secondo la terminologia americana, una accentuata *obsolescenza* (44). In altre parole risulta, sotto aspetti tecnologici ed economici, ormai sorpassato, se pur ancora di recente ricostruzione.

L'importanza di questa affermazione, di cui sento di assumere la responsabilità di uomo politico, condivisa anche da tecnici eminenti già miei collaboratori (45), ci pone di fronte alla necessità di esaminare, sia pure rapidamente, quali sono gli elementi essenziali, che oggi, a distanza di oltre un decennio dal primo inizio della ricostruzione, debbono venire presi in considerazione per la riformulazione di un adeguato programma di rinnovamento e

(44) Cfr.: G. CORBELLINI: *Sintomi di obsolescenza e necessità di rinnovamento nelle comunicazioni*. Atti del IV Convegno internazionale delle comunicazioni, Genova, 12 ottobre 1956.

(45) Cfr.: *I° Piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato (1955-57 — 1961-62)*. A cura del Ministero dei trasporti, Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, Roma, 5 marzo 1957. Il Direttore generale delle Ferrovie dello Stato, ingegner Severo Rissone, nella sua presentazione del piano, convenendo in questa tesi dichiara testualmente: *La ricostruzione permise di rinnovare, ma in troppo scarsa misura di modernizzare la rete* (pag. 3): *essa, sotto la spinta della vitale necessità di ristabilire le comunicazioni, e data la insufficienza di materie prime e di meccanismi, fu spesso eseguita come fu possibile e non come si sarebbe voluto* (pag. 7); ed infine: *che una parte delle somme spese sarebbero state impegnate più utilmente se devolute alla trasformazione ed al potenziamento della rete*. Ciò non si è fatto perchè, a mio giudizio, il ritmo dei lavori si sarebbe in tal caso troppo rallentato, con danno contingente ben più grave per la rapida ripresa dell'economia nazionale.

di assestamento finanziario delle Ferrovie dello Stato, secondo le direttive generali dello Schema di sviluppo.

b) *Vitalità dei traffici delle Ferrovie dello Stato.*

23. Un'azienda industriale di qualunque settore produttivo, che operi in regime di concorrenza, quando è capace di conseguire un aumento notevole dell'attività svolta, dimostra, non soltanto di saper rispondere alle richieste del consumo, ma di possedere anche una propria vitalità economica di sviluppo. Nel caso di un servizio pubblico, l'aumento della attività produttiva denota inoltre che esso soddisfa ad una particolare esigenza sociale e quindi politica.

Questo principio elementare può applicarsi con tutta tranquillità alle Ferrovie dello Stato. Esso viene confermato dagli elementi del traffico degli ultimi anni ed in particolare da quelli dell'ultimo triennio.

24. Dalla Tabella n. 4 risulta che il traffico complessivo lordo (di treno completo) (46) è aumentato, nel 1955-56, del 52 per cento rispetto al 1949 (che può considerarsi il primo esercizio in cui la ricostruzione ferroviaria consentì di svolgere un traffico abbastanza regolare). Il gradiente medio fu dell'8,7 per cento all'anno. Più accentuato è stato l'aumento di traffico sulle linee a trazione elettrica (61 per cento complessivo; medio all'anno: 10,2 per cento); più scarso in quelle a trazione a valore (26 per cento; medio annuo: 4,35 per cento). Ciò dimostra che le linee che svolgono il maggior traffico (a trazione elettrica) rispondono in larga misura alle esigenze di trasporto ferroviario, più di quelle che in prevalenza svolgono un traffico minore (attualmente a trazione a vapore). Il fenomeno si accentuerà a cominciare dall'esercizio 1956-57, in conseguenza del completamento della elettrificazione delle linee Treviglio-Padova e Pescara-Foggia (Totale Km. 380).

(46) Intendo come *treno completo*, secondo la normale terminologia tecnica, quello composto di tutto il materiale rotabile, e cioè dei veicoli e delle locomotive che lo compongono.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA N. 4

TRAFFICO COMPLESSIVO MERCI E VIAGGIATORI

espresso in milioni *Tonn. Km. virtuali di treno completo* (T.K.V.T.C.) (*)

Esercizio	T. V.	Indice	T. E.	Indice	T. A.	Indice	Totale	Indice	
1949-50	31.657	100	52.073	100	—	—	83.730	100	T. V. = Trazione a vapore
1953-54	36.511	115	73.091	140	3.070	100	112.672	131	T. E. = Trazione elettrica
1954-55	37.404	118	76.930	148	3.280	108	117.614	140	T. A. = Trazione con motore a combustione interna
1955-56	39.853	126	83.913	161	3.557	120	127.323	152	

(*) La determinazione del traffico in T.K.V.T.C. e cioè tenendo conto della lunghezza virtuale (anzichè di quella reale delle linee) e del peso virtuale delle locomotive impiegate, consente di rendere comparabili i dati economici relativi al lavoro di trazione di cui tratteremo in seguito. Per la valutazione delle lunghezze virtuali delle linee esercitate dalle Ferrovie dello Stato, cfr.: *Lezioni di tecnica ed economia dei Trasporti* tenute al Politecnico di Milano, 1955 e: *Tecnica dei trasporti su rotaie*, lezioni tenute all'Università di Bologna. Edizione a cura del Collegio degli Ingegneri Ferroviari italiani Roma 1942.

TABELLA N. 5

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL TRAFFICO SECONDO I TIPI DI TRAZIONE

	T. V.	T. E.	T. A.	Totale
1949-50	37,5	63,5	—	100
1953-54	32,5	65	2,5	100
1954-55	31,8	65,4	2,8	100
1955-56	31,8	65,8	2,4	100

TABELLA N. 6

MERCİ TRASPORTATE DALLE FERROVIE DELLO STATO (*)

Esercizio	Tonn. migliaia	Indice	Tonn./km. milioni	Indice	Percorso medio km.	
1938-39	54.200	124	12.338	105	250	(*) in base ad elementi raccolti dalle Ferrovie dello Stato.
1949-50	42.200	100	11.750	100	275	
1953-54	53.300	125	14.687	118	275	
1954-55	55.800	131	15.454	132	278	
1955-56	61.500	148	17.274	139	282	
1956-57 (1)	63.700	151	17.900	153	283	

(1) Deduzioni risultanti da rilievi consuntivi dei primi dieci mesi dell'esercizio.

c) *Traffico Merci.*

25. Dalla Tabella n. 5 si rileva che l'aumento delle merci spedite e la distanza media del trasporto sono risultate dello stesso ordine di grandezza di quello complessivo (dell'ordine dal 51 al 53 per cento). Dobbiamo rilevare che a tale aumento del traffico si è fatto fronte con uno sforzo organizzativo notevole, perchè, nel mercato del trasporto, ormai in libera concorrenza e che quindi richiede servizi sempre migliori, il parco dei veicoli disponibili per merci non ha subito il necessario aumento per essere sufficiente alle richieste e soddisfare alle esigenze del servizio.

Il numero dei carri disponibili difatti non ha ancora raggiunto la consistenza del 1938-1939, come risulta dalla Tabella n. 7, perchè ne mancano ancora ben 10.825 unità. Per contro, il tipo del trasporto richiesto è divenuto più oneroso, sia per l'aumento del percorso medio di ogni tonnellata spedita (del 23 per cento), sia per il carico medio dei carri utilizzati, sia infine per l'aumento della percorrenza media di trasporto delle merci. Pure tenendo conto della migliore utilizzazione dei carri (con mag-

giore peso medio delle spedizioni, che è passato da tonnellate 11,3 nel 1938-39 a tonnellate 13,4 nel 1955-56) e del minor tempo del ciclo della sua utilizzazione tra carico in partenza e scarico in arrivo (ottenuta con migliore impiego dei tempi di sosta, con maggiore velocità di piena corsa dei treni merci e minori percorsi a vuoto dei carri), si ravvisa ormai la necessità indilazionabile di provvedere ad un ridimensionamento del parco dei veicoli merci. Sembra al riguardo necessario un aumento di circa 12.000 nuove unità (47) per raggiungere almeno la consistenza anteguerra. Inoltre occorre ridimensionare le proporzioni tra i diversi tipi di carri per trasporti speciali secondo le modificate esigenze

(47) Complessivamente tra carri merci del parco delle Ferrovie dello Stato e carri privati immatricolati nel parco stesso.

Con le autorizzazioni date in base alla legge 22 novembre 1956, n. 1337 per il prestito di 50 miliardi del C.C.O.P. si sono ordinati circa 6.000 carri e cioè la metà del fabbisogno. Per la rimanente parte dovrà provvedersi con nuova apposita legge nell'ambito dello Schema di sviluppo.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

della richiesta del trasporto e per migliorare il servizio nei confronti dei trasporti concorrenti (carri frigoriferi, serbatoio, pianali, a sponde alte per derrate deperibili ecc.) (48).

Sarà in questo modo possibile ridurre le spese di esercizio del trasporto merci. L'aumento del percorso medio del carro (che già

risulta — Tabella n. 7 — del 23 per cento rispetto all'anteguerra) dipendente dalle prevedibili maggiori richieste del Mercato comune europeo, costituisce un ulteriore elemento che spinge a provvedere al più presto alle costruzioni di nuovi carri per merci.

TABELLA N. 7

ELEMENTI TECNICI DEL TRASPORTO DELLE MERCI (*)

Esercizio	1938-39	1955-56	Indice
1) Peso lordo medio del treno . . .	Tonn. 491 -	606 -	123
2) Percorso medio del trasporto . .	Km. 228 -	280 -	123
Carico medio del carro	Tonn. 11,3	13,4	119
Ciclo medio di utilizzazione del carro.	Giorni 7 ore 19	Giorni 7 ore 2	91
5) Numero dei carri disponibili (privati e delle Ferrovie dello Stato).	125.956	115.131	91,40

(*) Elementi gentilmente forniti dal D.G. delle Ferrovie dello Stato

Avviene ormai con frequenza che le stazioni non possono provvedere i carri necessari alle richieste di trasporto, e che gli speditori debbono attendere, oppure rinunciare, al tra-

(48) Le Ferrovie dello Stato debbono incoraggiare le grandi ditte industriali a costituire carri propri da immatricolare nel parco veicoli delle Ferrovie dello Stato. Si otterrà in tal modo la collaborazione di capitale privato per l'aumento della disponibilità complessiva dei carri merci, specialmente di quelli specializzati.

sporto ferroviario per mancanza di carri. Non si soddisfa più, in modo adeguato ed in queste condizioni, alle esigenze attuali dei traffici

d) *Trasporto viaggiatori.*

26. Anche per quanto concerne il servizio viaggiatori dobbiamo rilevare il notevole aumento del traffico (Tabella n. 8). Esso, rispetto al 1949-50, è aumentato complessivamente del 23 per cento, e si è più che raddoppiato rispetto all'anteguerra.

TABELLA N. 8

MOVIMENTO DEI VIAGGIATORI

Esercizio	N. viaggiatori migliaia	Indice	Viaggiatori/km. migliaia	Indice	km. medi percorsi
1938-39	166.968	48	11.772.700	60	70 -
1949-50	343.515	100	19.539.738	100	57 -
1953-54	393.614	116	22.170.000	114	56 -
1954-55	396.690	118	22.600.000	116	57 -
1955-56	406.629	121	24.015.000	123	57,5

Notiamo inoltre che la percorrenza media dei viaggiatori dei treni si mantiene in questi ultimi anni intorno ai 57 km. Abbiamo già rilevato nella prima parte (Tabella n. 3) che la percorrenza media del viaggiatore sulle autocorriere di linea, nel 1955-56, è risultata intorno ai 45 km. Mentre rispetto all'anteguerra la percorrenza media dei viaggiatori delle autolinee è aumentata (passando da km. 28,6 a km. 45), quella dei viaggiatori ferroviari è invece diminuita (passando da km. 70 a km. 57,5). Ciò dimostra che entrambi i tipi di trasporto terrestre svolgono il proprio traffico su percorsi medi che tendono ad avvicinarsi ad un valore medio comune, verso il quale converge la richiesta del pubblico.

Da questa situazione deriva l'attuale vivace ed attiva reciproca concorrenza, che apre al viaggiatore la possibilità di scelta del sistema di trasporto, non soltanto nei riguardi del suo costo complessivo, ma anche secondo le particolari caratteristiche di servizio offerto (frequenza delle corse, tariffe, volume di trasporto, velocità commerciale ecc.).

27. Per il materiale rotabile adibito al servizio viaggiatori si deve fare lo stesso rilievo già espresso per i carri merci. Al 30 giugno 1939 il numero complessivo dei posti offerti ai

viaggiatori (carrozze, automotrici, elettromotrici, elettrotreni) era di n. 536.624. Esso, al 30 giugno 1956, è risultato di n. 609.843 posti, con un aumento del 14 per cento. L'aumento dei viaggiatori, dal 1939 al 1956, è risultato invece di circa il cento per cento, e quindi il materiale attuale è divenuto assolutamente insufficiente al servizio svolto, come del resto si rileva dagli affollamenti dei treni (49). Tale deficienza è stata colmata, in quanto possibile, con una maggiore intensità dei turni di utilizzazione del materiale disponibile, con una efficace riduzione dei tempi di pulizia e di riparazione normale e periodica; ma ormai si sono raggiunti dei limiti che non è possibile superare, anche dopo la riduzione delle classi da tre a due che consente una migliore utilizzazione del materiale stesso, facilitandone l'impiego.

Occorre perciò provvedere con la massima urgenza alla costruzione di nuovo materiale per viaggiatori, ripartito opportunamente tra

(49) Il numero medio dei viaggiatori per ogni treno è passato da 90 nel 1938-39 a 143 nel 1955-56 e quindi si è avuto un aumento del 63 per cento. Sulle linee meridionali della rete principale tale aumento è risultato di oltre il 110 per cento. Per contrapposto la composizione media dei treni viaggiatori è aumentata da 17,1 assi-carrozze a 22 assi-carrozze, con il solo aumento del 28 per cento.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

i diversi tipi, che sia di almeno il 12 per cento del parco attuale e cioè di circa 80 mila nuovi posti (50).

La previsione, contenuta in un così limitato valore, tiene conto della futura migliore attrezzatura degli impianti e del loro ampliamento che consentiranno una più intensa utilizzazione dell'intero parco viaggiatori.

e) *Ammodernamento degli impianti.*

28. Nello Schema di sviluppo viene considerato, tra gli investimenti propulsivi, quello relativo al potenziamento degli impianti ferroviari. Al riguardo si precisa, per il decennio, un programma di ammodernamento, con finanziamento complessivo di circa 700 miliardi, di cui circa 350-400 miliardi per le Ferrovie dello Stato ed i rimanenti per le ferrotramvie in concessione e le tramvie urbane (51).

Ritengo perciò utile intrattenermi brevemente su tale previsione di massima, non ancora ufficialmente decisa nei suoi particolari, perchè, a mio avviso, la funzione propulsiva di tutti i trasporti ed in particolare di quelli terrestri (stradali e ferroviari) deve risultare di stimolo alle altre attività produttive e quindi non può svilupparsi progressivamente nel periodo del decennio previsto dallo schema, *ma occorre che abbia un notevole anticipo su di essa.*

Si ripetono qui le ragioni economiche e sociali di precedenza che determinarono la rico-

(50) Del fabbisogno minimo di 80.000 nuovi posti offerti, circa 50.000 sono stati già finanziati con il prestito di 50 miliardi assegnato recentemente alle Ferrovie dello Stato (numero 110 tra elettrotreni, elettromotrici e rimorchi; 245 automotrici termiche e rimorchi, 238 carrozze). (Legge citata alla nota 47). I rimanenti 30.000 posti dovranno venire finanziati con altra legge nell'ambito dello Schema di sviluppo. Anche con essi peraltro non si raggiungerà ancora l'aumento del 20 per cento del parco viaggiatori previsto dallo Schema stesso. (Cfr.: nota 51).

(51) Cfr.: Opera citata alla nota (5), pag. 27: il programma predisposto dallo Schema di sviluppo comprende: Nuove elettrificazioni per Km. 1.730 di linee e trasformazioni delle linee a corrente trifase in linee a corrente continua; raddoppio e potenziamento di impianti fissi per 400 Km. di linea; sistemazioni della rete siciliana e di quella sarda, con l'aumento del 20 per cento del parco viaggiatori e del 15 per cento di quello merci.

struzione ferroviaria del dopoguerra nell'ambito del piano Marshall di cui abbiamo accennato (paragrafo 22); naturalmente usando, in questo caso, un criterio di scelta e di incremento delle opere da eseguire rispondente alle possibilità attuali della tecnica e dell'economia.

La industrializzazione e lo sviluppo agricolo del Mezzogiorno, le grandi opere di bonifica, i notevoli lavori pubblici, lo sviluppo delle attività turistiche che in atto già aumentano i traffici terrestri, come abbiamo messo in evidenza, specialmente nelle comunicazioni tra il settentrione ed il meridione ed oltre i confini, sono elementi determinanti della necessità di *accorciare l'Italia* anche con i trasporti ferroviari, così come affermava il Conte di Cavour, con lungimirante visione dei futuri sviluppi della economia nazionale quando, nel lontano 1846, auspicava la costruzione della grande linea ferroviaria adriatica (52).

Occorre pertanto esaminare il problema in modo adeguato. Per contribuire alla sua risoluzione, mi permetto di ricordare al Ministro dei trasporti, ai tecnici che con lui **collaborano** ed agli uomini politici responsabili, alcune **nessità** essenziali che a mio parere **debbono** venire sollecitamente soddisfatte.

f) *Fabbisogno dei mezzi e unificazioni nei sistemi.*

29. Dalla tabella n. 9 si rileva che il costo — per unità di peso trasportato (T.K.V.T.C.) — dei combustibili impiegati nella trazione a vapore risulta superiore di ben il 138 per cento rispetto a quello dei carburanti utilizzati nella trazione a combustione interna.

(52) Cfr.: *Revue Nouvelle*, Paris 1846. Articolo del conte C. B. di Cavour: « Il tracciato della grande rete ferroviaria, fra qualche anno, collegherà tutti i punti dell'Italia dal piede delle Alpi fino al fondo del Golfo di Taranto. La linea da Ancona a Bologna porterà come conseguenza la costruzione di quella che da Bologna raggiunge gli Stati sardi per Modena e Parma. La nuova Italia sarà in questo modo raccorciata ».

Il 13 maggio 1863 fu aperta all'esercizio la linea Ancona-Pescara e il 9 novembre successivo la Pescara-Foggia. Vittorio Emanuele II fece allora la sua prima visita a quelle regioni.

Nel 1865 la linea adriatica fu prolungata fino a Brindisi.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Nei confronti del costo della energia richiesta dalla trazione elettrica, il costo unitario del combustibile della trazione a vapore risulta superiore del 392 per cento. Da tali valutazioni deriva direttamente la nota conseguenza che *la trazione a vapore deve venire*

subito sostituita con la trazione a combustione interna, ed inoltre che la economia realizzabile con la trazione elettrica, oltre un certo volume di traffico, consente di far fronte agli **oneri dei finanziamenti** richiesti per la costruzione degli impianti.

TABELLA N. 9

ELEMENTI CONSUNTIVI DI COSTO DELLA ENERGIA ELETTRICA E DEI COMBUSTIBILI PER LA TRAZIONE

	1954-55	Indice	1955-56	Indice
a) Trazione elettrica:				
1) T.K.V.T.C. (Tabella n. 3) milioni	76.930 -	—	83.913 -	—
2) Spesa totale per energia elettrica »	6.841,1	—	7.246 -	—
3) Spesa per T.K.V.T.C. Lire	0.0890	100	0.0865	100
b) Trazione a combustione interna:				
1) T.K.V.T.C. (Tabella n. 3) milioni	3.280 -	—	3.557 -	—
2) Spesa totale per carburante »	701,1	—	739 -	—
3) Spesa per T.K.V.T.C. Lire	0,215	214	0.206	238
c) Trazione a vapore: (*)				
1) T.K.C.T.C. (tabella n. 3) milioni	37.404	—	39.853 -	—
2) Spesa totale per combustibili »	15.482 -	—	16.811,3	—
3) Spesa per T.K.V.T.C. Lire	0.423 -	476	0.425	492

(*) compreso combustibile per le manovre (ragguagliato)

Nel primo caso difatti la spesa patrimoniale da sostenere è relativa soltanto alla costruzione di nuovi mezzi di trazione; nel secondo caso invece occorre realizzare anche l'impianto fisso della linea e delle reti e centrali di distribuzione, onde il capitale richiesto diviene assai più elevato, pur avendo per contropartita una maggiore economia di esercizio. Inoltre

l'unificazione dei tipi di trazione è un ulteriore elemento di economia che segue le regole di ogni razionale e moderna unificazione dei procedimenti produttivi.

In base ad accurati rilevamenti statistici ed a studi eseguiti dalle Ferrovie dello Stato possono dedurre, in via di prima approssimazione, e con una valutazione che ritengo del tutto

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

prudente, che l'attuale trazione a vapore (situazione al 31 dicembre 1956) potrebbe venire sostituita con la trazione elettrica su linee principali che assorbono circa la metà del traffico attuale svolto dalla trazione a vapore (escluse la Padova-Treviglio e la Pescara-Foggia già elettrificate). L'altra metà dovrebbe venire in parte sostituita con la trazione a combustione interna, e in parte con servizi autostradali per i quali, peraltro, si possono considerare pressochè valevoli, probabilmente con lieve maggiorazione, i consumi unitari del carburante usato nella trazione ferroviaria.

La loro entità, agli effetti del consumo del carburante stesso, risulterà in ogni caso modesta.

In base a tali ipotesi, ho voluto riassumere i risultati che ne conseguono e che sono riportati nella Tabella n. 10. Essi si riferiscono alla situazione del traffico che si prevede possa venire raggiunta al termine del prossimo quinquennio. Essi mi sembrano meritevoli di particolare considerazione. Nel computo fatto ho considerato i servizi a combustione interna come sostitutivi della trazione a vapore, anche per la parte, che si riferisce alle manovre di stazione.

TABELLA N. 10

CONFRONTO DELLE SPESE DI COMBUSTIBILE DI CARBURANTE E DI ENERGIA
CON I SISTEMI ATTUALI (1955-56) E DOPO LE TRASFORMAZIONI (1962-63).

(Situazione preventiva al 1962-63)

	Con la trazione attuale			Con la sostituzione del sistema		
	T.K.V.T.C. (milioni)	Importo totale (milioni di lire)	Spesa unitaria lire	T.K.V.T.C. (milioni)	Importo totale (milioni di lire)	Spesa unitaria lire
Trazione a vapore	55.000	23.200	0,425	—	—	—
Trazione a combustione	5.000	1.030	0,206	50.000	10.600	0,206
Trazione elettrica interna	120.000	10.050	0,085	130.000	10.400	0,085
	180.000	34.280	1.910	180.000	21.000	1.165

Dalla Tabella n. 10 si deduce che, con un aumento, alla fine del quinquennio considerato, del traffico, del 20 per cento (medio annuo del tutto prudenziale del 4 per cento) si otterrebbe una riduzione della spesa di ben 13.280 milioni nel solo titolo del combustibile e della energia elettrica.

Tale riduzione di spesa complessiva, che è del 64 per cento rispetto a quella che si dovrebbe ottenere con gli attuali sistemi di trazione, non può destare alcuna meraviglia quando si rifletta al bassissimo rendimento termodinamico to-

tale della locomotiva a vapore (che non raggiunge nemmeno l'8 per cento complessivo) rispetto a quello delle motrici endotermiche (che invece è dell'ordine di almeno il 25 per cento). Devesi inoltre aggiungere che le locomotive a vapore rimangono accese anche quando sono ferme ed inutilizzate e quindi consumano combustibile; esse abbisognano inoltre di accudienza nelle loro soste con caldaia accesa e di lavaggi frequenti delle caldaie.

La quasi totale eliminazione del carbone dalla trazione ferroviaria alleggerirà la nostra bi-

lancia dei pagamenti per la diminuzione complessiva della importazione.

È doveroso pertanto affermare con piena consapevolezza *che entro il prossimo quinquennio al massimo* (e specialmente in un paese come l'Italia assai scarso di combustibili fossili e liquidi) la vecchia locomotiva a vapore, a cui spetta la gloria di aver meccanizzato la trazione sulle rotaie e creato le civiltà della ferrovia, *verrà completamente superata dal progresso termodinamico ed elettrico della grande trazione ferroviaria* e che poco contano i miglioramenti costruttivi che recentemente si sono eseguiti per aumentarne il rendimento. Essa quindi sarà travolta e superata dall'*uragano tecnologico che è già all'orizzonte* (53) per lasciare posto a nuove macchine più efficienti e più economiche.

g) *Sulla trazione elettrica trifase.*

30. La *obsolescenza* di cui ho accennato in via generale (paragrafo 22), ha intaccato profondamente un altro sistema di esercizio ferroviario. Intendo riferirmi alla vecchia trazione elettrica trifase a bassa frequenza, della rete ligure-piemontese e del valico del Brennero, che necessita di un completo ammodernamento degli attuali impianti troppo antiquati ed assai deperiti (54). Dopo oltre 50 anni di vita essa non risponde più alle necessità dei servizi ferroviari moderni, specialmente di grande comunicazione. Non mi attardo a di-

(53) Cfr.: Sen. Prof. Giuseppe MENICI, Ministro del tesoro. Discorso tenuto a Palermo il 27 ottobre 1956 per l'insediamento del Consiglio generale del Banco di Sicilia: *Bisogna evitare che l'uragano tecnologico che è all'orizzonte, mortifichi, anziché esaltare, la nostra forza produttiva.* Occorre perciò rinnovare e insieme conservare gli impianti con giusto equilibrio e misurato e consapevole dinamismo per ottenere il massimo rendimento complessivo da tutti i mezzi strumentali che sono a nostra disposizione.

(54) La prima elettrificazione trifase a bassa frequenza (15 Hz.) è stata attuata dall'Italia sulla linea Lecco-Colico-Sondrio nel 1905. Essa fu veramente una gloria degli elettrotecnici ferroviari italiani della fine del secolo passato e dei primi anni di questo secolo, che indirizzarono la grande trazione elettrica ferroviaria sulla utilizzazione del *campo magnetico rotante* di Galileo Ferraris, applicando i motori asincroni trifasi di trazione alle locomotive elettriche dei treni.

mostrare gli elementi tecnici ed economici di questa constatazione, ormai acquisita dagli specialisti. Mi limito soltanto a rammentare i principali inconvenienti della trazione elettrica trifase, perchè essi siano conosciuti e giudicati per la loro notevole importanza.

a) L'energia elettrica a bassa frequenza ferroviaria viene prodotta da apposite centrali (55) oppure ottenuta in apposite sottostazioni elettriche di trasformazione della frequenza (dalla frequenza normale di 50 Hz. a quella ferroviaria di 16,6 Hz.) (56). Le linee ad alta tensione (60.000 Volt) di trasmissione della corrente sono impiegate soltanto per la frequenza ferroviaria e non possono quindi venire utilizzate promiscuamente con quelle ad alta tensione a frequenza industriale della rete nazionale. Da ciò risulta una rigidità notevole nelle possibilità di disporre della energia per i treni, specie nei periodi di punta, e la impossibilità tecnica di aumentare la produzione in relazione all'aumento della richiesta del traffico che dal 1954-55 al 1955-56 è aumentato dell'8 per cento (57).

Non è possibile provvedere economicamente l'energia a bassa frequenza per i futuri sviluppi del traffico che interessa due valichi internazionali (Bardonecchia e Brennero) ed il traffico ferroviario nazionale ed internazionale

(55) Nel sistema ferroviario ligure-piemontese le Ferrovie dello Stato hanno il diretto esercizio della Centrale elettrica di *Rochmolles* (Bardonecchia) che produce energia a bassa frequenza. Inoltre la Centrale di San Dalmazzo di Tenda, che attualmente è in territorio francese, fornisce alle Ferrovie dello Stato energia a bassa frequenza; ma l'impegno assunto scadrà alla fine del 1960 e quindi occorrerà ricercare altre fonti di produzione. Per l'alimentazione della linea ferroviaria trifase Bolzano-Brennero, la Centrale di Cardano ha in funzione un apposito gruppo di generazione dell'energia a bassa frequenza per uso esclusivo delle Ferrovie dello Stato.

(56) Le sottostazioni di trasformazione della frequenza sono attualmente tre: Arquata, Chiappella e Collegno.

(57) Non avendo a disposizione adeguati mezzi, si ricorre al costoso ripiego di effettuare treni merci raccoglitori con trazione a vapore sulle linee trifasi e di effettuare treni rapidi con automotrici termiche sulle stesse linee (rapidi sulla Torino-Genova-Brignole e Torino-Voghera-Piacenza), *impegnando tre sistemi di trazione diversi su linee elettrificate a trazione trifase (a vapore, a combustione interna ed elettrica).*

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

dei porti di Genova e di Savona, senza provvedere ad aumentare la produzione diretta dell'energia necessaria con nuove centrali producenti energia a bassa frequenza, oppure costruendo delle costose installazioni di trasformazione della frequenza stessa.

b) La rigidità della erogazione di energia aggrava in modo notevole l'esercizio dei treni. Le velocità obbligate dei motori asincroni delle locomotive sono vincoli gravi per l'esercizio. La presa di corrente con doppio archetto non sopporta forti oscillazioni in marcia e quindi non è possibile raggiungere velocità superiori ai 100 chilometri ora; essa è spesso limitata a 75 chilometri ora e nelle salite dei valichi è quasi sempre di soli 50 chilometri ora. Queste velocità di piena corsa sono considerate oggi troppo basse rispetto alle necessità dei trasporti moderni che invece tendono continuamente ad aumentarle (58).

Le locomotive ed elettrotreni a corrente continua attualmente superano normalmente, anche nelle Ferrovie dello Stato italiano, i 130 chilometri-ora e possono raggiungere i 160-180 chilometri-ora. Gli abbassamenti di tensione, anche lievi, della linea di contatto degli archetti riducono notevolmente lo sforzo di trazione della locomotiva a corrente trifase: ciò che non si verifica invece con la trazione a corrente continua. I sovraccarichi, continui o momentanei, delle centrali elettriche di produzione della corrente, che si verificano nei periodi di punta, abbassando la frequenza, riducono notevolmente la velocità già bassa ed obbligatoria di marcia del treno (59). Infine la limitata po-

(58) Gli oneri per il servizio del patrimonio necessario alla costruzione dei mezzi richiesti dalla meccanizzazione e dall'automazione dell'industria dei trasporti, come avviene in via generale, sono commisurati *al tempo*; le remunerazioni relative ai trasporti stessi sono invece commisurate essenzialmente allo *spazio*. Da questa situazione deriva che la *velocità*, diminuendo il tempo del trasporto, consente una migliore utilizzazione del capitale e quindi riduce i costi fissi patrimoniali, mentre aumenta il pregio del servizio effettuato, riducendo il tempo del trasporto stesso.

(59) La rigidità del motore asincrono obbliga a correggere elettricamente la velocità angolare delle ruote motrici delle locomotive a doppia trazione, a mezzo di regolaggi reostatici con spreco di energia continuativo. Inoltre i rendimenti dei motori a basso carico si riducono in modo notevole.

tenza delle locomotive, ormai di tipo costruttivamente antiquato (tutte con oltre 30 *anni di vita*) richiede spesso la doppia ed anche la tripla trazione dei treni, con aumento della spesa di esercizio, sempre molto sensibile ma soprattutto sui valichi di Bardonecchia, dei Giovi e del Brennero (60). Queste deficienze, tutte squisitamente tecniche di esercizio, aumentano in modo notevole i costi di esercizio della trazione trifase rispetto a quella a corrente continua.

c) Le modalità di esercizio richieste dal cambio di locomotive, nelle stazioni appositamente scelte, creano difficoltà e spese molto notevoli in conseguenza dei due sistemi elettrici di trazione in esse collegati. A Genova-Brignole, a Voghera, a Bolzano (e presto anche a Torino, se verrà elettrificata a corrente continua, come è in programma, la Torino-Milano) il doppio sistema di trazione obbliga a lunghe soste dei treni per il cambio delle locomotive (che risultano quasi sempre male utilizzate); l'esercizio contemporaneo dei doppi impianti di depositi con doppie attrezzature (e spesso anche triple per la trazione a combustione interna) richiede costoso e non razionale impiego del personale di officina e di rimessa.

Senza indugiarmi ulteriormente sulla valutazione diretta dei costi che derivano al servizio da queste particolari esigenze (e prego caldamente il Ministro dei trasporti di farli accuratamente eseguire dagli uffici competenti delle Ferrovie dello Stato, perchè non mi risulta che siano stati approfonditi in modo completo) credo di essere molto vicino al vero se affermo che la maggiore spesa complessiva (di energia, per l'impiego di materiale rotabile e di personale e per le riparazioni) della **trazione elettrica trifase** rispetto a quella a **corrente**

(60) L'esperimento recente della trasformazione statica di frequenza, oppure di corrente, a bordo di automotrici alimentate a trazione trifase a bassa frequenza (tipo bicorrente) costituisce un ripiego costoso di complicato esercizio e di elevato consumo di energia che non risolve il grave problema della unificazione del sistema. Non ritengo che esso possa aver successo, perchè mantiene inalterati gli inconvenienti propri della produzione e della erogazione dell'energia alla frequenza ferroviaria di 16,6 Hz. L'unificazione del sistema costituisce quindi l'unica e fondamentale **esigenza** del rinnovamento.

continua, a pari traffico svolto, risulta di almeno il 15 per cento.

Del resto, tutto quanto ho accennato, si sintetizza affermando che la unificazione dei sistemi di trazione al tipo più moderno ed economico, come tutte le unificazioni industriali bene concepite, costituisce un elemento essenziale della razionalità della organizzazione aziendale per il miglior rendimento degli impianti, del materiale impiegato e delle maestranze. Essa quindi diviene determinante per la riduzione delle spese di esercizio e l'ammodernamento dei servizi.

Tenendo presente che la spesa complessiva per la trazione dei treni riferita alla unità di traffico, nel sistema trifase (comprese le maggiorazioni derivanti dalla sovrapposizione dei sistemi di cui ho fatto cenno) in base a miei computi di orientamento, sufficientemente attendibili, può valutarsi in lire 2,55 per T. K. V. T. C., mentre la corrispondente spesa con trazione a corrente continua si aggira sulla media di lire 2,15, ne segue una economia unitaria di lire 0,40 per T. K. V. T. C. che, con il traffico di 13.800 milioni all'anno di T. K. V. T. C. attuale (cioè dal 1955-56) avrebbe portato ad una economia annua di circa lire 5 miliardi (61). Tale economia giustifica la spesa complessiva di investimento di 80 miliardi circa richiesti dalla trasformazione del sistema su di una estensione di km. 1.175 auspicato anche dallo Schema di sviluppo (62).

Se non si volesse provvedere alla completa trasformazione del sistema trifase in quello a corrente continua, occorrerebbe attuare subito e con urgenza delle opere di miglioramento, sia negli impianti di produzione che nelle attrezzature di conversione della frequenza e trasmissione dell'energia. Valutazio-

(61) Nel 1954-55 il traffico sulla rete trifase è risultato di 12.700 milioni circa di T. K. V. T. C.; nel 1955-56, in base alle previsioni fatte sul traffico dei primi dieci mesi dall'esercizio, risulterà di circa 13.800 milioni. Prevedendo per il 1962-63 un aumento del traffico fino a 15.5 milioni di T. K. V. T. C. si raggiungerebbe in quell'esercizio finanziario una economia pari a 7 miliardi di lire.

(62) Cfr.: Op. citata *Documenti sul programma di sviluppo economico*. Presidenza del Consiglio dei ministri, dicembre 1956, pag. 27.

ni fatte dal Direttore generale delle Ferrovie dello Stato determinano le spese relative in circa 5 miliardi di lire e quindi l'onere effettivo relativo alla trasformazione della trazione trifase in trazione a corrente continua dagli 80 miliardi complessivi si deve ridurre a 75 miliardi circa. Tale spesa per investimenti avrebbe dunque la sua contropartita nelle economie di esercizio di almeno 7 miliardi nel 1962-63, che rappresentano il 9,3 per cento del patrimonio richiesto. Occorre dunque avere una decisa visione lungimirante per la rapida soluzione di questo importante problema. Pregho il Ministro dei trasporti di tenere presenti le osservazioni fatte, perchè le prospetti, anche a nome della 7^a Commissione del Senato, ai suoi colleghi del Bilancio e del Tesoro (63).

h) *Potenziamento e dimensionamento della Rete.*

31. L'aumento del traffico richiede non soltanto una adeguata disponibilità di materiale rotabile (carri, carrozze, automotrici e locomotrici) ma anche un miglioramento della efficienza degli impianti e delle linee. Non è mio compito eseguire una diretta analisi delle condizioni di efficienza attuale della rete ferro-

(63) Desidero sottolineare l'urgenza della trasformazione anche per considerazioni generali di rendimento dei servizi e di riflesso sulla nostra politica dei trasporti internazionali. Ogni azienda industriale aumenta la propria produttività interna con la semplificazione e razionalizzazione dei mezzi usati e con un oculato impiego del personale necessario. Ma deve anche valutare ed eliminare le cause che non agiscono a vantaggio della propria clientela.

Sotto questo secondo aspetto è certamente nocivo mantenere un sistema di trazione elettrica, vecchio e sorpassato, con rigidità di prestazioni e con limitata efficienza, che si trovi inserito tra moderni sistemi su linee a traffico internazionale. Difatti, sui valichi internazionali di Bardonecchia e del Brennero, la trazione trifase si trova intercalata tra due sistemi a trazione a corrente continua, nel primo caso tra la linea italiana Reggio Calabria-Genova Brignole a corrente continua e la francese oltre Modane; e nel secondo caso tra la corrente continua italiana da Reggio Calabria a Bolzano e quella monofase dal Brennero verso l'Austria ed oltre. Inoltre il tratto trifase tra Genova e Voghera costituisce una soluzione di continuità (con variazione della potenzialità di trazione) per i traffici verso il Sempione e verso Chiasso.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

viaria esercitata direttamente dallo Stato, nè quello di valutare nei suoi particolari quali sono i singoli provvedimenti da prendere al riguardo. Ciò deve farsi, con larghezza di vedute ed ampia visione degli sviluppi futuri dei trasporti ferroviari, a cura delle apposite Commissioni tecnico-economiche specializzate già istituite o da istituire sotto la guida e l'indirizzo politico del Ministro dei trasporti, di concerto con i suoi colleghi direttamente responsabili dello sviluppo dell'economia nazionale.

Mi limito perciò a segnalare e a sottoporre all'attenzione del Senato alcune importanti direttive che mi sembrano indispensabili e che dovrebbero caratterizzare, per il futuro, la impostazione finanziaria del bilancio delle Ferrovie dello Stato.

32. Nel campo tecnico-politico specializzato nei trasporti terrestri si è ormai concordi nel riconoscere la necessità del ridimensionamento della Rete delle Ferrovie dello Stato e del suo potenziamento, con la sostituzione dei servizi anti-economici con altri mezzi tecnicamente equivalenti che risultino economici. Abbiamo già rilevato che ciò deve ottenersi anche nel settore delle ferrovie private in regime di concessione (paragrafi 15, 16, 17 e 18).

Per raggiungere tale importante obiettivo occorre in questo caso che sussistano le seguenti condizioni essenziali:

che i servizi sostitutivi su strada ordinaria con autocorriere soddisfino alle caratteristiche di orario, di tariffa, di conforto, se non superiori, almeno uguali a quelli ferroviari soppressi e che si svolgano entro la stessa zona di influenza;

che nei casi in cui ciò non si possa realizzare sia mantenuto il servizio ferroviario, dopo un opportuno ammodernamento, attribuendo però alla collettività e non all'Azienda il *costo sociale* del servizio mantenuto, quando questo non possa riuscire economicamente risanato (paragrafo 20).

Sarà perciò direttamente lo Stato ad assumersi l'onere relativo, non soltanto, come abbiamo visto, per le reti esercitate in concessione a privati, ma anche per le linee gestite direttamente dalla propria azienda autonoma.

I tratti di linea delle Ferrovie dello Stato che sono ormai riconosciuti deficitari raggiungono uno sviluppo di circa 4.000 km. sul totale di 17.000 km. circa (64). Tale parte della rete rappresenta perciò circa il 23,5 del totale. Relativamente al traffico che le compete direttamente (e quindi alla spesa per la relativa gestione) essa non svolge più del 3 per cento del totale della spesa relativa ai trasporti della intera Rete.

Devesi inoltre rilevare che soltanto la metà di tali linee (km. 2.000 circa) hanno un traffico che, a pari tariffe di quelle ferroviarie, può venire economicamente sostituito con servizi automobilistici; mentre l'altra metà non può venire sostituita perchè deve essere mantenuta in esercizio per ragioni sociali. A questa seconda parte non sopprimibile (km. 2.000 circa) si dovrebbe perciò attribuire una sovvenzione annua chilometrica in modo analogo a quanto si attua per le ferrovie private in regime di concessione (Parte I, paragrafi 15, 18 e 20). Non sembra difatti che si possa creare una disparità di trattamento economico fra azienda privata e azienda di Stato.

Amnesso questo logico principio di attribuire alla collettività l'onere sociale delle linee *non sopprimibili* esercitate dalle Ferrovie dello Stato, l'ammontare della sovvenzione da concedere, dopo l'ammodernamento delle linee stesse, non deve risultare molto diverso da quello assegnato per lo stesso scopo alle aziende private esercenti ferrovie in concessione. Anche ammettendo di commisurare le sovvenzioni annue al valore massimo precisato in alcune leggi speciali per ferrovie in regime di concessione non sopprimibili, che non supera il valore di 2 milioni al chilometro-annuo (il che non sembra di dover raggiungere in tutti i casi) ne segue che l'ammontare di tutte le sovvenzioni che il Tesoro dovrebbe corrispondere alle Ferrovie

(64) Nella relazione citata alla nota (45) sul 1° piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della Rete delle Ferrovie dello Stato (1957-58 — 1961-62) è allegata una carta dimostrativa delle linee ferroviarie divise in tre categorie: a) linee a grande traffico per lo sviluppo di circa 6.000 km.; b) linee di medio traffico per lo sviluppo di circa 7.000 km.; c) linee a scarso traffico (deficitarie) per lo sviluppo di circa 4.000 km. Totale della Rete delle Ferrovie dello Stato 17.000 km. circa.

dello Stato dopo la sostituzione con autolinee dei servizi ferroviari che possono venire soppressi raggiungerebbe una somma annua che, per km. 2.000 di linee antieconomiche non sopprimibili, non dovrebbe in ogni caso risultare superiore ai 4 miliardi circa all'anno.

Rilevando che la spesa complessiva di esercizio delle Ferrovie dello Stato per il 1957-58 viene prevista in 406 miliardi, l'onere sociale di 4 miliardi *rappresenterebbe circa l'1 per cento di essa.*

Pur riconoscendo la necessità di provvedere allo stanziamento a carico del Tesoro di questa particolare sovvenzione integrativa per dare una vitalità economica ai cosiddetti *rami secchi*, dobbiamo francamente riconoscere che essa ha il valore di una piccola percentuale del disavanzo ferroviario totale e che quindi non potrà mai rappresentare da sola la fonte principale da cui si possa attingere per raggiungere il pareggio del bilancio delle Ferrovie dello Stato, come invece troppo spesso viene ripetuto anche in ambienti autorevoli della economia nazionale.

Si delinea perciò la necessità di allargare le indagini su tutta l'organizzazione tecnica della grande azienda ferroviaria di Stato e non limitarsi a questo solo episodio che dovrà pure considerarsi, ma che non è determinante per il risanamento economico della Rete esercitata dalle Ferrovie dello Stato.

33. I principi generali della produttività aziendale richiamano l'attenzione dei dirigenti responsabili sulla importanza della organizzazione scientifica del lavoro, della automazione, della meccanizzazione e dei controlli: essa aumenta in più larga misura specialmente per quelle aziende per le quali la spesa relativa al personale rappresenta una elevata percentuale

del bilancio economico dell'esercizio. In questi casi, più che in ogni altro, necessita attuare, con larghezza di vedute, tutti i miglioramenti tecnici degli impianti ed organizzativi dei servizi atti a rendere più efficiente e redditizio il lavoro esecutivo.

Le grandi aziende esercenti strade ferrate europee si trovano in tali condizioni (paragrafo 36). Le spese per il personale sono sempre elevate rispetto alle spese complessive. Nello stato di previsione in esame esse raggiungono per le Ferrovie dello Stato italiano il complesso di 229 miliardi e quindi rappresentano il 56,5 per cento delle spese di esercizio totali, che sommano a circa 405 miliardi.

Occorre quindi provvedere anche ad un ammodernamento degli impianti di esercizio oltre a quelli che sono stati ricordati e che sono relativi al materiale rotabile.

Gli studi relativi sono stati da tempo messi a punto dagli organi competenti. Non posso indulgiarmi ad illustrarli e perciò mi limito a riassumere le conclusioni che sono state da me direttamente dedotte, e che ritengo possano costituire una base sufficiente per la formulazione dello *schema di un programma quinquennale organicamente studiato per ogni settore dell'organizzazione aziendale* (65).

34. Nel campo degli impianti fissi il primo programma da attuare, a mio avviso, importerebbe un impegno complessivo di circa 200 miliardi distribuiti come risulta dalla tabella n. 11.

(65) Le conclusioni stesse debbono considerarsi come un indirizzo da seguire, suscettibile di variazioni e di perfezionamento. Esse differiscono, *qualche volta in modo notevole*, da quelle ufficialmente prospettate dalla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato (Cfr.: op. cit. alla nota 43).

TABELLA N. 11

PROGRAMMA DI AMMODERNAMENTO DELLE FERROVIE
DELLO STATO

A) LINEE ED IMPIANTI.

1) Raddoppio di binari su linee di corsa e nuovi raccordi	milioni	35.000
2) Nuove elettrificazioni e completamento di quelle in corso	»	30.000
3) Trasformazione del sistema trifase in corrente continua (prima fase per le linee principali del Piemonte e della Bolzano-Brennero) (*)	»	30.000
4) Rinnovamento del binario e rafforzamenti opere d'arte metalliche	»	55.000
5) Impianti di sicurezza e di segnalamento blocchi automatici, apparecchi di controllo e di segnalamento, apparati centrali, comandi strumentali dei treni	»	25.000
6) Centrali elettriche e linee di trasmissione ad alta tensione	»	16.000
7) Miglioramenti e sistemazione fabbricati ed opere d'arte varie	»	14.000

TOTALE . . . milioni 205.000

Alla spesa per impianti fissi e per le installazioni di meccanismi debbesi aggiungere (prospetto B) quella di 160 miliardi relativa al potenziamento ed ammodernamento del materiale rotabile di cui abbiamo parlato (punti dal 21 al 25):

B) MATERIALE ROTABILE.

1) Costruzione di 6.000 nuovi carri merci	milioni	20.000
2) Costruzione di 400 nuove carrozze	»	25.000
3) Costruzione di locomotive elettriche a corrente continua (n. 156)	»	25.000
4) Costruzione di locomotive elettriche in sostituzione di quelle trifasi (1 ^a fase) (100)	»	15.000
5) Costruzione di locomotive a combustione interna in sostituzione di quelle a vapore (1 ^a fase) (300)	»	35.000
6) Costruzione di locomotive di manovra a comb. int. e carrelli manovratori (300)	»	18.000
7) Mezzi di trazione e trasporto anfibi (strada rotaia)	»	6.000
8) Nave traghetto per lo Stretto di Messina ed attrezzatura officina riparazione	»	5.000
9) Ampliamento ed attrezzatura officine locomotive e veicoli	»	8.000
10) Miglioramenti parco rotabili (**)	»	3.000

TOTALE . . . milioni 160.000

(*) Dopo compiuta la prima fase sarà da esaminare se non convenga sostituire alla trazione trifase sulle linee secondarie a scarsissimo traffico la trazione a combustione interna in luogo di quella elettrica a corrente continua.

(**) Sostituzione degli accumulatori per illuminazione carrozze con dinamo generatrice; estensione del riscaldamento elettrico alle carrozze e del freno ad alta velocità, dei cuscinetti a rulli negli assi dei carri merci, del condizionamento d'aria negli elettrotreni, ecc.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Il totale degli investimenti che si ritengono di carattere urgente risultano in definitiva i seguenti:

A) Per il potenziamento impianti ed attrezzature fisse	milioni 205.000
B) Per lo sviluppo del materiale mobile e suo ammodernamento	» 160.000
TOTALE	milioni 365.000

35. Il programma esposto nella Tabella n. 11 comporta un finanziamento che è lievemente superiore a quello minimo previsto nello schema di sviluppo ed inferiore a quello massimo (66). Si ritiene peraltro che esso non debba venire diluito nel decennio di sviluppo dello schema stesso come viene indicato, *essendo invece necessario che risulti attuato in modo più rapido e cioè entro il prossimo quinquennio*. Tale richiesta, che rivolgiamo al Ministro dei trasporti, si basa sulla importanza che assumono i finanziamenti indicati soprattutto *perchè essi trovano una diretta ed immediata contropartita in corrispondenti economie di esercizio*. La spesa di 365 miliardi in 5 anni (poco più di 70 miliardi all'anno) non solo renderà possibile di fare fronte alle esigenze dei trasporti ferroviari in costante sviluppo, dando lavoro alle industrie fornitrici, ma determinerà anche una economia di esercizio dell'ordine di almeno 25-28 miliardi all'anno. Tale valutazione della economia conseguibile è stata dedotta tenendo conto delle considerazioni svolte in base a computi analitici effettuati nei singoli settori dell'esercizio dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato; ma ho ragione di ritenere che essa sia del tutto prudentiale per il fatto che quando si verifica un aumento di traffico e non si dispone dei mezzi adeguati per farvi fronte in modo economico, le spese di esercizio si incrementano in maniera superiore a quelle medie normali, secondo la nota legge di variazione del costo marginale degli

(66) Cfr.: op. cit. alla nota (5). Nella relazione del Presidente del Consiglio onorevole Segni è detto per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato (pag. 27): *il costo complessivo del programma si può valutare in 350-400 miliardi di lire circa*.

impianti in sovraccarico. Poichè non è possibile pensare di far fronte in modo adeguato ad un aumento del 20 per cento del traffico in 5 anni, senza avere la necessaria disponibilità di mezzi, si deve prevedere che le spese unitarie dei servizi al loro valore marginale, in questo caso, aumenterebbero notevolmente. In conseguenza l'economia derivante dall'ammodernamento richiesto sarà superiore a quella sopraindicata e risulterà, a mio avviso, dell'ordine di grandezza minimo di circa 30 miliardi all'anno, a partire dal termine dell'ammodernamento. Essa sarà dunque pari a circa l'8 per cento del totale degli investimenti necessari di 365 miliardi, ed a circa il 7 per cento delle spese effettive annue di esercizio che, come esamineremo in seguito, possono ritenersi prevedibili per il 1962-63 in circa 436 miliardi (67).

PARTE III

CHIAREZZA ED UNIFORMITÀ DI CRITERI NELLA FORMULAZIONE DEI BILANCI DELLE FERROVIE.

a) *Collaborazione europea delle aziende ferroviarie.*

36. La situazione finanziaria di disagio in cui si dibattono le ferrovie dello Stato italiano, non è un fenomeno limitato soltanto a tale azienda, essendo esso comune alla maggior parte delle ferrovie principali dei Paesi dell'Europa. Tale situazione viene caratterizzata da un aumento persistente delle spese di esercizio concomitante con la diminuzione degli introiti reali. In tutta l'Europa occidentale l'indice di aumento dei traffici ferroviari, che abbiamo messo in evidenza per l'Italia, si manifesta in notevole misura (68) in armonia con lo sviluppo ascendente della produzione e dei

(67) Nel prospetto allegato al 1° programma quinquennale per il potenziamento e l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato citato alla nota (45) viene prevista invece una spesa di esercizio di 433.100 per il 1962-63.

La valutazione fatta porta ugualmente alla stessa previsione del pareggio del bilancio di esercizio alla fine del quinquennio.

(68) *L'Union internationale des Chemins de Fer (U.I.C.)* fin dal 1949 ha messo in evidenza l'importanza di tale fenomeno. Cfr.: Atti dell'U.I.C. *Relazione sulla situazione delle Ferrovie europee*, febbraio 1951.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

servizi. Da questa situazione caratteristica è derivata la necessità di procedere ad indagini e studi in campo internazionale per la ricerca delle origini degli squilibri economici delle aziende ferroviarie e per la precisazione delle cause, con l'indicazione dei rimedi occorrenti (69).

Il Convegno di Parigi del prossimo maggio della Conferenza Europea dei Ministri dei trasporti ha già messo all'ordine del giorno questo importante problema. Pertanto riuscirà per il Senato assai utile conoscere dal Ministro dei trasporti quali saranno le direttive che verranno in proposito suggerite agli Stati aderenti.

In attesa di queste comunicazioni mi limito a mettere in rilievo alcuni argomenti che verranno sicuramente discussi nei riguardi della parte finanziaria relativa alle grandi aziende ferroviarie.

b) *Normalizzazione internazionale dei bilanci ferroviari.*

37. Una delle proposte più importanti che verrà trattata a Parigi, sarà, a mio avviso, quella di stabilire un procedimento comune per la determinazione dei bilanci di esercizio delle aziende ferroviarie delle nazioni aderenti. Tale compito fu demandato ad apposito comitato di supplenti al Consiglio dei Ministri Europei (70).

(69) La questione, dopo la prima relazione del 1951, (nota 68) fu successivamente presa in esame dalla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (C.E.M.T.). L'U.I.C. nel gennaio 1957, per incarico del C.E.M.T. ha redatto una relazione ristretta sulla situazione economica delle grandi reti ferroviarie dell'Europa occidentale.

Tale relazione formerà oggetto di esame del C.E.M.T. nella sua prossima riunione di Parigi, nel maggio 1957.

(70) Il 15 dicembre 1954 M. Anseele, Ministro dei trasporti del Belgio, richiese ufficialmente al C.E.M.T. di procedere ad una indagine sulla situazione finanziaria delle Ferrovie europee, ad un esame critico di essa e di formulare proposte appropriate. Il Consiglio europeo dei Ministri dei trasporti acconsentì ed incaricò il Comitato dei supplenti di procedere agli studi necessari; confermò inoltre il carattere di urgenza di essi nella sua seduta del 17 ottobre 1956. Il Comitato dei supplenti presentò il suo rapporto il 24 gennaio 1957

Per la prima volta, in un consesso politico internazionale, viene prospettata la necessità di giudicare della situazione finanziaria delle aziende esercenti le ferrovie *mediante un esame comparato dei bilanci normalizzati*, diversi cioè dai singoli bilanci ufficiali.

Lo studio sulla normalizzazione dei bilanci è stato già compilato e distribuito in misura ristretta, giustificata dalla delicatezza dell'argomento trattato.

Soltanto fra pochi giorni ritengo che esso possa avere la approvazione ufficiale dei Ministri dei Trasporti del Consiglio Europeo. Mi sembra perciò che sia mio dovere contingente di non approfondire l'esame di tale documento che rappresenta un coraggioso passo verso la *normalizzazione internazionale dei bilanci dei pubblici servizi* al fine di renderne confrontabili le risultanze.

È evidente il particolare significato politico della decisione, perchè con essa si raggiunge lo scopo finale di *comparare*, in via più generale, il costo della distribuzione, nel quale la parte relativa al trasporto interviene come elemento determinante e quindi incide direttamente nell'economia del prossimo Mercato comune europeo (71).

Attendiamo con vivo interesse dal Ministro Angelini che il Parlamento italiano, appena possibile, venga adeguatamente informato sulle decisioni prese. Peraltro mi sembra doveroso rilevare che nel primo calcolo effettuato per l'anno 1955 le ferrovie dello Stato italiano avrebbero dovuto chiudere il proprio bilancio normalizzato con un disavanzo effettivo di soli 10.745 milioni in confronto di quello di 68.798 milioni che è risultato invece dagli *statii di previsione* presentati ed approvati a suo tempo dal Parlamento (72).

e l'U.I.C. distribuiti ai membri del C.E.M.T. la relazione dedotta dal rapporto stesso (U.I.C. Cfr.: *Le problème de la situation financière des chemins de fer: Présentation des calculs effectués par l'U.I.C., Paris, Janvier 1957*).

(71) Tali bilanci sono relativi alle Ferrovie principali della Germania, Austria, Belgio, Danimarca, Spagna, Francia, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Portogallo, Svezia e Svizzera.

(72) La valutazione è stata fatta per il *secondo semestre* dell'esercizio 1954-55 e per il *primo semestre* dell'esercizio 1955-56 (e cioè nell'anno solare 1955).

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

38. Nella tabella n. 12 ho riportato i risultati dei bilanci di esercizio normalizzati (e quindi tra loro perfettamente confrontabili) delle amministrazioni ferroviarie dei 13 Stati aderenti al C.E.M.T., secondo le proposte del Comitato dei Supplenti.

Dal prospetto stesso si rileva che le F.S.

italiane sono tra le amministrazioni ferroviarie europee deficitarie che hanno il minore coefficiente di esercizio (coefficiente 1,04) (73) e si trovano in condizioni migliori delle ferrovie principali francesi, danesi, norvegesi, portoghesi e spagnole.

TABELLA N. 12

BILANCI DI ESERCIZIO NORMALIZZATI DELLE FERROVIE EUROPEE

(Anno 1955)

Amministrazioni ferroviarie degli Stati Europei	Prodotti del traffico normalizzati (*)	Spese di esercizio normalizzate (*)	Coeff. di esercizio normal.	Avanzo o disavanzo di gestione normal. (*)
1. Spagna	5.901	7.863	1,33 —	1.962
2. Norvegia	397	489	1,23 —	92
3. Portogallo	723	859	1,19 —	136
4. Danimarca	476	548	1,15 —	72
5. Francia	472.840	504.120	1,07 —	31.280
6. Italia	262.030	272.775	1,04 —	10.745
7. Austria	4.556	4.587	1,01 —	31
8. Svezia	1.283	1.264	0,99 +	19
9. Belgio	11.503	11.037	0,96 +	466
10. Olanda	460	437	0,95 +	23
11. Svizzera	865	782	0,90 +	83
12. Lussemburgo	1.227	1.092	0,89 +	135
13. Germania	6.117	5.148	0,83 +	1.029

(*) Espressi in milioni di unità monetarie dei singoli Stati.

Da quanto esposto scaturisce con evidenza l'importanza dell'azione già iniziata dal Ministro dei trasporti presso il suo collega del Tesoro per iniziare l'opera di chiarificazione del bilancio delle F.S., in base alla quale egli, in linea di principio, ha già ottenuto il riconoscimento della reversibilità di notevole parte delle spese sostenute dalle F.S. non attinenti all'esercizio del trasporto e che verranno di-

rettamente a gravare sul bilancio del Dicastero del tesoro.

Occorre però che tale richiesta venga esau-

(73) Il coefficiente di esercizio viene determinato dal rapporto tra le spese di esercizio ed i prodotti del traffico. Esso è minore dell'unità quando il bilancio aziendale risulta attivo, è maggiore dell'unità quando risulta passivo.

dita in modo completo. Il Senato, nel giudicare la nuova linea di impostazione delle spese del bilancio normalizzato, dovrà rivolgere la sua meditata attenzione su quanto è stato concluso nei riguardi del disavanzo delle ferrovie dello Stato italiano dal Comitato dei supplenti del Consiglio europeo dei Ministri dei trasporti e che mi sembra doveroso riportare integralmente e senza commento dal testo della ricordata relazione ristretta (74).

« Quant aux Chemins de Fer italiens directement exploités par l'Etat sans interposition d'une société nationale, ils se voient encore imposer toutes les obligations antérieures de service public; ils n'ont pu, ni réviser la structure de leurs tarifs, ni fermer les lignes ou gares déficitaires, malgré leur intérêt financier incontestable à cesser toute exploitation sur près du tiers du réseau, ni recourir à la technique automobile lorsqu'elle était plus économique; ils se voient même contraints d'assurer gratuitement certains transports pour l'Etat et de transporter à perte sur de longues distances beaucoup de produits agricoles en provenance de l'Italie du Sud; leurs charges de retraite ne font l'objet d'aucune compensation; ils ont dû garder du personnel excédentaire.

Il n'est donc pas étonnant que leur compte non normalisés présentent un lourd déficit ».

Il Ministro dei trasporti insieme ai suoi colleghi dei Dicasteri finanziari ha presentato lo stato di previsione in esame dove per la prima volta è riconosciuto un contributo di compensazione degli oneri extra aziendali per l'importo di 40 miliardi, per il quale verrà presentato apposito disegno di legge (75) essendo già prevista la relativa copertura sul fondo globale del Ministero del tesoro. Confidiamo che il Ministro ottenga, per gli esercizi futuri, a cominciare dal 1958-59, l'ulteriore somma di 27,5 miliardi, necessaria per compensare il totale degli oneri extra azien-

(74) Cfr.: nota (69).

(75) Cap. 11 dell'Entrata. Par. 3: Rimborso degli oneri dipendenti dall'effettuazione di trasporti gratuiti o a tariffa ridotta e dall'esercizio di linee a scarso traffico, per motivi economico-sociali di carattere generale, nonché delle spese dovute ad altre cause estranee alle necessità proprie dell'esercizio ferroviario.

dali di 67.500 milioni (Tabella n. 12) che risultano necessari per il pagamento completo dei servizi effettuati. Così operando si potranno finalmente avere gli elementi concreti per la ripartizione delle spese in modo chiaro ed organico, ciò che è indispensabile per il conseguimento del pareggio del bilancio economico di esercizio della più grande azienda industriale di Stato.

c) La politica dei trasporti nel Mercato comune europeo.

39. Il programma relativo ai trasporti nel Mercato comune europeo, previsto dagli accordi del Campidoglio, riconosce la necessità che le organizzazioni competenti esaminino gli argomenti relativi alla politica generale dei trasporti tra i Paesi aderenti secondo le tre direttive programmatiche seguenti (76):

a) unificazione delle tariffe e delle norme di trasporto nelle relazioni internazionali che interessano il Mercato comune;

b) elaborazione di un programma organico di trasporti fra i Paesi aderenti;

c) finanziamento degli investimenti necessari allo sviluppo dei trasporti che interessano il Mercato europeo.

Viene ricordato al riguardo che occorre eliminare tutte le disposizioni che sono causa di discriminazioni tra i diversi tipi di tariffe adottate a seconda del Paese di origine e di destinazione del trasporto; di sopprimere

(76) I primi studi sulla politica dei trasporti del Mercato comune europeo furono esaminati nella Conferenza di Messina del 1956 dai rappresentanti a livello governativo dei sei Paesi membri della Comunità europea del carbone e dell'acciaio (C.E.C.A.). La relazione finale del Comitato intergovernativo appositamente creato, fu presentata ai Ministri degli affari esteri dei sei Paesi il 26 aprile 1956. Essa fu esaminata e discussa nelle Conferenze di Venezia del 29-30 maggio, di Bruxelles del 26 giugno e del 15 settembre successivi.

La parte prima della Relazione (punto terzo) tratta del Mercato comune che dovrebbe avere lo scopo di creare una vasta zona di politica economica comune, fra i Paesi membri della C.E.C.A., costituenti una potente unità di produzione e permettente una espansione continua, una accresciuta stabilità, un rialzo del tenore di vita, e lo sviluppo di armoniche relazioni tra i Paesi associati.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tutte le tasse e i diritti di frontiera; di istituire tariffe differenziali decrescenti sull'intero percorso internazionale per quelle categorie di merci per le quali il trasporto assume una particolare azione propulsiva dello sviluppo del Mercato comune; di fare la revisione di tutte le tariffe a carattere concessionale, tenendo nel debito conto le particolari esigenze delle situazioni locali dei Paesi aderenti.

In una parola, viene auspicato di poter realizzare una politica comune della economia dei trasporti del Mercato europeo. Le tariffe dei singoli Paesi aderenti dovrebbero gradualmente unificarsi *non soltanto sui percorsi internazionali, ma anche sui percorsi nazionali*. Si afferma al riguardo che non vi sarebbe la possibilità di realizzare un mercato comune quando non vi fosse il preliminare accordo di attuare una comune politica dei trasporti.

La decisione di addivenire ad una comune politica degli investimenti produttivi che nasce dalla necessità di mettere tutte le grandi aziende di trasporto dei Paesi aderenti allo stesso livello tecnico ed organizzativo e che consenta di attuare la unificazione tariffaria europea, conferma con nuovi elementi di carattere internazionale l'urgenza per l'Italia di provvedere all'ammodernamento della propria azienda delle F.S. nei limiti degli stanziamenti già previsti dallo schema di sviluppo, e degli accordi internazionali relativi ai necessari finanziamenti anche stranieri (punto c) *che dovrebbero tuttavia essere concessi nel più breve tempo possibile*, e cioè entro il prossimo quinquennio, come per altro motivo abbiamo già ritenuto opportuno di proporre (paragrafo 33).

40. Il duplice problema della normalizzazione dei bilanci e dell'adeguamento tariffario ad un livello comune, potrà venire risolto favorevolmente dalle Ferrovie italiane dello Stato *soltanto se esse saranno in grado di ridurre al massimo i propri costi di trasporto per commisurarli al reddito tariffario corrispondente*. Poichè le vigenti tariffe italiane risultano tra le più basse nel confronto di quelle dei Paesi aderenti al Mercato comune, ne risulta che occorre ridurre il tempo richiesto, per l'ammodernamento degli impianti e dei ser-

vizi che sono necessari al risanamento dell'azienda, senza ricorrere ad aggravii od eccessivi aumenti delle vigenti tariffe. Esse potrebbero in questo modo costituire una base moderna ed organica di efficace confronto rispetto a quelle delle altre amministrazioni europee nel quadro di una presentazione del proprio bilancio di esercizio completamente risanato (paragrafo 41, tabella 14).

Il Ministro dei trasporti potrà portare la sua autorevole voce nel consesso del C.E.M.T. perchè in un nuovo fervore di lavori per l'ammodernamento ferroviario italiano, gli interessi economici dei trasporti italiani siano giustamente valutati nel complesso dei trasporti dei Paesi aderenti al Mercato comune.

PARTE IV

OSSERVAZIONI E PREVISIONI SUI BILANCI
DELLE FERROVIE DELLO STATO

a) *Il bilancio delle Ferrovie dello Stato potrebbe divenire attivo entro il prossimo quinquennio.*

41. Le direttive indicate e le osservazioni fatte nei paragrafi precedenti possono consentire la previsione che entro il prossimo quinquennio dello Schema di sviluppo, se si realizzerà l'ammodernamento, quasi completo, dell'azienda delle Ferrovie dello Stato *entro i limiti dei finanziamenti previsti dallo Schema stesso* (però concessi ed impiegati in modo sollecito) si potrà raggiungere il pareggio del bilancio di esercizio dell'azienda stessa. Il risultato che si avrebbe, per la sua grande importanza, assume l'aspetto non soltanto del risanamento finanziario della grande azienda industriale dello Stato, ma anche quello politico di ottenere la chiarezza dei bilanci sottoposti al nostro esame. Essi potranno perciò sempre meglio venire giudicati nel loro giusto valore separando gli oneri a carico della collettività da quelli che sono di spettanza esclusivamente aziendale.

In base a questi principi, ho voluto compilare uno schema di massima del bilancio preventivo delle Ferrovie dello Stato, così come esso potrebbe presentarsi al Parlamento nel 1962-63 e cioè dopo il quinquennio dell'ammo-

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

dernamento proposto e delle chiarificazioni richieste (Tabelle n. 13 e 14). Il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato ha formulato un proprio programma per la prima fase di lavori nel quinquennio, che si basa su presupposti non sempre conformi a quelli da me fissati (77). Non ho la pretesa di aver effettuato un lavoro completo che peraltro valuti determinati elementi in forma generale e concreta: lo sottopongo tuttavia all'esame del Senato perchè nel constatare la possibilità di ottenere il risultato auspicato, sia concorde per richiedere al Governo che gli studi possano venire ulteriormente perfezionati ed approfonditi dagli organi ferroviari e del Ministero del tesoro competenti, al fine di decidere sulle singole fasi da attuare nella concessione dei fondi richiesti per il risanamento dell'Azienda.

Nutro fiducia che tutto il complesso della grande famiglia ferroviaria come già nei tem-

(77) Cfr.: op. cit. alla nota (45).

pi della ricostruzione vorrà ancora una volta affiancarsi al ministro Angelini ed al Direttore generale con una alacre e fattiva collaborazione perchè si possa rapidamente raggiungere un così importante obiettivo.

Il margine di utile previsto nel bilancio schematizzato nella tabella n. 14 potrà, nel consuntivo non vicino, subire delle variazioni minori o maggiori: ma il suo già apprezzabile valore di previsione concreta mi sembra di per se stesso sufficiente a dare una fondatezza di realizzazione ai risultati che si vogliono raggiungere (78).

(78) Noto che dalla tab. 14 risulta che gli oneri extra aziendali a carico del Tesoro sono inferiori agli oneri finanziari richiesti per gli investimenti produttivi. Il risultato politico che ne deriva è quello di stabilire concretamente che gli investimenti produttivi di attività propulsive della economia e dell'occupazione, anche per le Ferrovie dello Stato devono andare a carico della collettività, così come avviene per altre opere pubbliche.

TABELLA N. 13

VALUTAZIONE DEGLI ONERI EXTRA AZIENDALI DELLE F.S.
A CARICO DELLA COLLETTIVITÀ O DI ALTRI ENTI (*)A) *Oneri per servizi speciali.*

1. - Integrazione delle tariffe di carattere sociale di stimolo, di protezione e di concessione	milioni	30.000
2. - Rimborsi di spesa viva per trasporti postali (al costo marginale)	»	5.500
3. - Gestioni dei passaggi al livello. Onere dipendente dai rapporti generali (strada-rottaie) a carico della collettività	»	2.000
Totale	milioni	37.000

B) *Oneri finanziari ed amministrativi.*

1. - Interessi ed ammortamenti di spese della ricostruzione direttamente assunti dalle F.S.	milioni	4.000
2. - Sovvenzioni a pareggio del disavanzo delle linee deficitarie (onere sociale)	»	7.000
Totale	milioni	48.000

C) *Oneri sociali diretti non dipendenti dalla Gestione delle Ferrovie dello Stato.*

1. - Integrazione a saldo del contributo per oneri di pensione esonerati politici	milioni	1.500
2. - Integrazione del contributo al fondo pensioni per svalutazione monetaria	»	18.000
Totale	milioni	67.500

(*) **Previsione** riferita al traffico prevedibile ed agli oneri corrispondenti dell'esercizio 1962-63.

TABELLA N. 14.

PREVISIONE DI ENTRATE E DI SPESE DELLE FERROVIE DELLO STATO
 ALLA FINE DEL 1° QUINQUIENNIO DELLO SCHEMA DI SVILUPPO

	Preventivo 1957-58 milioni	Preventivo 1962-63 milioni	NOTE
<i>Entrate dell'Esercizio:</i>			
1) Introiti complessivi del traffico	262.000	315.000	(1)
2) Adeguamento tariffario	—	12.000	(2)
3) Introiti indiretti dell'esercizio	9.618	13.500	(3)
4) Introiti a rimborso di spesa: a) diretti	10.689	15.000	(4)
Introiti a rimborsi di spesa: b) dal tesoro	40.000	67.500	(5)
5) Entrate diverse dell'esercizio	13.150	14.500	(6)
6) Copertura del disavanzo dell'esercizio	54.493	—	
Totale entrate	389.950	438.500	
<i>Spese dell'Esercizio:</i>			
1) Personale dell'esercizio e di officina	157.000	178.000	(7)
2) Oneri riflessi previdenziali e assistenziali	71.900	75.000	(8)
3) Servizi in appalto	36.000	28.000	(9)
4) Combustibili solidi e liquidi, lubrificanti per locomotive a vapore, carburanti ed energia elettrica	28.660	22.000	(10)
5) Forniture, spese ed acquisti	9.415	10.000	(11)
6) Manutenzione materiale rotabile (escluse spese per il personale e appalti)	20.380	22.500	(12)
7) Manutenzione linea (esclusi appalti e personale)	15.162	20.000	(13)
8) Servizi sostitutivi su strada (esclusa la spesa per il carburante).	530	3.000	(14)
9) Rinnovamenti, oneri finanziari e spese accessorie	43.300	68.300	(15)
10) Spese generali e diverse	8.613	9.500	(16)
Totale Spesa	389.950	—	
11) Maggiori spese del personale per provvedimenti relativi a risoluzioni vertenze sindacali, (provvedimenti legislativi già presentati al Parlamento o in corso)	15.100		(17)
Totale Spesa	405.050	436.300	

NOTE

(1) La previsione di aumento degli introiti nel quinquennio è stata contenuta in via del tutto prudentiale al valore del 3 per cento medio all'anno.

(2) L'adeguamento delle tariffe, richiesto anche in sede internazionale, si impone, sia per appiattare l'attuale ventaglio tariffario *ad valorem* delle merci che deriva dall'originale regime di monopolio dei trasporti ferroviari, sia per semplificare la classificazione delle merci. Nelle tariffe viaggiatori occorre riesaminare tutto il sistema degli abbonamenti e delle differenziazioni delle tariffe per tipo di treno. Noto che il costo medio per viaggiatore su strada è di circa 10 lire al chilometro (Tabella n. 2) mentre per le Ferrovie dello Stato risulta di lire 7 (1955-1956). *Le tariffe viaggiatori delle ferrovie in concessione sono già attualmente tutte più alte di quella delle Ferrovie dello Stato. Analogamente dicasi per le tariffe degli autotrasporti di linea.*

(3) L'aumento previsto deriva in particolar modo dal gettito dei redditi patrimoniali, dai noli attivi dei carri in servizio internazionale, dai canoni dei binari di raccordo ecc., che soltanto dal 1956-57 al 1957-58 sono aumentati del 19 per cento.

(4) L'aumento in un solo anno è risultato del 25 per cento. La previsione di aumento nel quinquennio è quindi prudente.

(5) Il contributo di 40 miliardi relativo al rimborso degli oneri per *trasporti gratuiti od a tariffa ridotta e degli oneri per servizi speciali* dovrà venire approvato con apposita legge. Esso peraltro deve ulteriormente aumentare (confronta paragrafo 38, nota 73).

(6) Si ritiene che le entrate a rimborso di spesa debbano aumentare (con valutazione del tutto prudentiale) sia perchè il contributo del Tesoro a parziale copertura del disavanzo del Fondo pensioni e sussidi non è ancora adeguato per coprire i maggiori oneri derivati dalla legge 10 ottobre 1950, n. 907, sia perchè i proventi eventuali hanno dimostrato un aumento medio del 25 per cento negli esercizi precedenti.

(7) L'aumento delle spese di personale dipende sostanzialmente dal carico di spesa che deriverà dall'approvazione dei disegni di legge già presentati al Parlamento che richiedono maggiori oneri per le spese dirette ed indirette relative alla sistemazione economica del personale (ed alla risoluzione di vertenze sindacali) che sommeranno ad un totale di 15,1 miliardi. (Cfr.: *Atti del Senato*. D. D. L. n. 1862 del 5 febbraio 1957: Modifiche delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle F. S. - D. D. L. n. 1945 del 4 aprile 1957: Ritocchi agli stipendi del personale dell'Amministrazione delle F. S. La forza del personale che nel 1957-58 risulterà di circa 166.450 agenti (spesa media annua per agente lire 1.200.000) con l'ammodernamento dei servizi e l'aumento del traffico, non subirà aumento sensibile anche per riduzione di servizi in appalto, mentre la spesa media per agente si prevede che aumenti a circa 1.500.000 annue (complessiva spesa totale di 315 miliardi circa).

(8) Aumento derivante dall'aumento delle retribuzioni e competenze a carattere fisso.

(9) I servizi in appalto dovranno diminuire specialmente nelle mansioni che saranno ammodernate (rincazzature meccaniche dei binari, blocchi automatici di linea, abolizione dell'illuminazione elettrica ad accumulatori, unificazione del materiale rotabile, pulizia delle stazioni, ecc.

(10) La riduzione della spesa per combustibile, carburanti ed energia elettrica dipende dalla unificazione dei sistemi di trazione *con sostituzione quasi completa della locomotiva a vapore* (paragrafo 29, tab. 9 e 10).

(11) Il lieve aumento dipende dalle richieste derivanti dall'aumento del traffico.

(12) La manutenzione del materiale rotabile aumenterà soltanto del 10 per cento, sia per la unificazione di esso, sia per l'eliminazione di locomotive a vapore, carri e carrozze di vecchio tipo.

(13) La manutenzione della linea richiederà maggiore cura per l'aumento della velocità di piena corsa dei convogli e l'aumento del peso per asse e ripartito delle locomotive e dei carri merci.

(14) I servizi sostitutivi su strada dovranno svilupparsi per almeno 2.000 chilometri. Per altri 2.000 Km. dovrà provvedersi alla relativa corresponsione di sovvenzioni.

(15) L'aumento deriva dal maggior servizio richiesto per quote relative ai finanziamenti necessari all'ammodernamento della rete. L'impegno complessivo di 365 miliardi per lavori di ammodernamento e nuovo materiale rotabile (Tab. n. 11) *richiederà l'onere del 7 per cento* (25 miliardi annui) per l'ammortamento del capitale.

(16) Lieve aumento dipendente dall'aumento del traffico.

(17) Spesa non compresa nel preventivo per l'esercizio finanziario 1957-58 e che dovrà venir approvata con legge apposita già presentata al Senato. Vedi D. D. L. qui sopra citati alla nota (7).

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

b) *Segnalazioni relative al preventivo di spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1957-1958.*

42. Allo stato di previsione della spesa per il Ministero dei trasporti, come di regola, viene allegato lo stato di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Per l'esercizio 1957-1958 la previsione di spesa relativa alle attività ministeriali contempla un incremento di circa 1.675 milioni sul totale di 17.287 milioni di spese ordinarie e straordinarie. Tale maggiore onere, dell'ordine del 10 per cento, oltre che dagli aumenti di spesa per il personale, deriva in principal modo dalla parte straordinaria relativa ai sussidi di esercizio da corrispondere alle ferrovie in concessione, nonchè a quella derivante dalla prima fornitura del materiale rotabile per la metropolitana di Roma, in base alla legge 2 giugno 1956, n. 714 (Parte I - paragrafo 19).

Si viene in questo modo a riconoscere che, mentre da un lato si sta provvedendo all'ammodernamento dei servizi per ridurre i sussidi integrativi, dall'altro questi aumentano perchè l'ammodernamento stesso procede troppo lentamente. Occorre dunque che il Ministro, rendendosi conto di queste anomalie, provveda sollecitamente ad eliminarle come abbiamo accennato.

Nel bilancio nulla è compreso che abbia rispondenza nelle necessità di espansione delle attività relative all'aumento dei compiti che deve assumere la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che ho ricordato, sia pure sommariamente, nella Parte I (specialmente ai paragrafi 9-14). Qui mi limito ad osservare soltanto che sul totale di 254 posti di ruolo assegnati nei vari gradi di retribuzione (79), al 1° ottobre 1956 ne erano coperti soltanto 243, e cioè undici di meno, proprio nella categoria del personale di vigilanza per il quale si presentano invece le più immediate necessità di aumento. Negli altri gradi di retribuzione invece, alla

carenza dei posti di ruolo si è fatto fronte con aumenti di personale a carattere provvisorio. Mi sembra pertanto che sia da raccomandare al Ministro di sollecitare la decisione relativa ad un opportuno ridimensionamento del personale nei singoli gradi, in modo che la attuale situazione precaria venga rapidamente sanata.

c) *Gestioni speciali ed autonome delle Ferrovie dello Stato.*

43. Lo stato di previsione delle entrate e delle spese dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, oltre a quanto ha attinenza alla gestione vera e propria della rete in esercizio, considera un complesso di gestioni speciali od autonome che sono direttamente a carico dell'Azienda e che vengono contemplate nel Titolo III dello stato di previsione.

Rilevo al riguardo che tale complesso di attività, tenute contabilmente distinte da quelle principali dell'esercizio dei treni, ha un bilancio proprio che per il 1957-1958 raggiunge la somma complessiva di 263.718 milioni (comprese le partite di giro) con un aumento del 13 per cento rispetto all'esercizio precedente.

Tale complesso di attività dunque si aggiunge a quelle dell'esercizio ed eleva il bilancio complessivo all'impegno finanziario totale di 670.762 milioni.

Tanto l'attività istitutiva come le gestioni speciali ed autonome hanno quindi previsioni di aumento nel loro sviluppo.

L'importanza delle attività svolte dalle gestioni speciali ed autonome è certamente fuori di dubbio, come del resto può venire rilevato anche dal punto di vista finanziario. Ma l'ingente impegno di capitali che esse amministrano deve richiedere una approfondita cura che mantenga degli adeguati controlli tecnici, economici e contabili, non tanto sulla gestione aziendale (nella quale non possono sussistere dubbi per la perfetta correttezza di procedura e d'impegni) ma soprattutto sulla loro effettiva necessità e sulla loro funzionalità, che dovrebbero seguire i criteri comuni ad altri tipi di gestioni autonome dello Stato.

(79) Cfr.: Decreto del Presidente della Repubblica 30 novembre 1954, n. 1498.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Basta al riguardo esaminare l'elenco di tali gestioni a carico delle Ferrovie dello Stato per darci conferma di questa necessità (80).

Difficile sembra il compito della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato di vedere con chiarezza quali sono i carichi delle spese che direttamente competono alle gestioni speciali, particolarmente per quanto concerne i *costi congiunti* o i *costi compensi*, le prestazioni di servizi o di personale ceduto o distaccato dagli uffici centrali o da quelli periferici, nonché la giusta ripartizione delle spese generali. Basti al riguardo rilevare che la « Provvida » svolge una attività che interessa tutti gli impiegati statali, e non solo quelli delle Ferrovie dello Stato, mentre la sua gestione, che chiude in pareggio, ha diretta corrispondenza soltanto con l'Amministrazione ferroviaria. Le gestioni delle officine e dei magazzini della tipolitografia, del fondo pensioni, delle case per i ferrovieri, dell'autorimessa, ecc. chiudono i bilanci in pareggio perchè le loro prestazioni sono date al semplice rimborso del costo sostenuto. La conseguente interferenza complessa e molteplice di prestazioni, non può valutarsi specialmente in taluni casi di studio o di confronto; essa obbliga perfino a riconoscere necessario di considerare, ad esempio, il per-

(80) Le gestioni speciali sono le seguenti:

1) Gestione autonoma dei magazzini - bilancio di gestione 1957-58 . . . milioni	90.000
2) Gestione viveri « La Provvida » . . . »	10.000
3) Officine dipendenti dal Servizio materiale e trazione »	46.500
4) Officine dipendenti dal Servizio lavori »	4.740
5) Autorimessa dipendente dal Ser- vizio personale e affari generali . . . »	85
6) Tipolitografia dipendente dal Ser- vizio approvvigionamenti »	14.800
7) Gestione dell'energia elettrica pro- dotta ed acquistata »	12.770
8) Gestione del fondo pensioni e sussidi »	68.408
9) Gestione case economiche per i ferrovieri »	480
10) Opera di previdenza a favore del personale »	5.537
11) Gestione fondo garanzia per le cessioni »	525
12) Gestione dei mutui al personale . . . »	321
13) Gestione mutui per case economi- che e popolari per i ferrovieri . . . »	460

sonale addetto ai magazzini od alle officine, come in effetto si verifica, nel complesso generale del personale delle Ferrovie dello Stato. Ciò diviene poi indispensabile quando si voglia giudicare o valutare il carico complessivo delle spese di personale. Così si è dovuto fare, ad esempio, anche nella compilazione della tabella n. 14, nella quale si è poi aggiunto il titolo apposito delle spese per appalti. Analogo procedimento viene seguito anche in taluni computi eseguiti dalla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato. In questo modo si attenua, ma non si elimina la incertezza della valutazione della ripartizione dei carichi o degli utili relativi, e non si può separare quello che dovrebbe competere direttamente all'esercizio ferroviario da quello che invece deve far carico alle gestioni speciali od autonome. Tale separazione diviene importante non solo per il controllo della utilizzazione del personale distaccato ma anche per la determinazione dei costi effettivi e delle spese generali.

Se si richiede, e giustamente, una equa corresponsione delle spese per le prestazioni effettuate dalle Ferrovie dello Stato per conto di Ministeri o di Enti statali, occorre anche essere oculati e precisi nella valutazione di prestazioni, siano pure a semplice rimborso di spesa (che peraltro occorre giustamente valutare) concesse a gestioni speciali *che chiudono sempre i propri bilanci in pareggio* (81).

Non si tratta in questo caso di un semplice giro contabile, perchè occorre valutare il valore effettivo della prestazione offerta in linea tecnica ed organizzativa e il rendimento economico che da essa potrebbe o meno derivare.

Auspichiamo pertanto che il Ministro dei trasporti voglia dare il suo consenso alla domanda che gli rivolgiamo di ridurre, **semplificare e rendere economicamente ed industrialmente efficienti anche le gestioni autonome e speciali delle Ferrovie dello Stato.**

(81) Noto che le officine ferroviarie con la contabilità a rimborso di spesa, non partecipano con una loro quota parte al disavanzo complessivo di esercizio delle Ferrovie dello Stato anche se hanno esuberanza di personale o macchinario non efficiente che rende costosa la produzione. Analoga osservazione vale per le altre gestioni autonome (Tipolitografia, autorimessa, case economiche ecc.).

d) *Conclusioni.*

44. Onorevoli Senatori, nella presente relazione sono stati trattati in forma necessariamente sintetica gli argomenti relativi allo stato di previsione in esame che, a parere della 7^a Commissione che ho l'onore di presiedere, sono sembrati di maggiore attualità per lo sviluppo dei trasporti terrestri, in relazione alle esigenze dei traffici nazionali ed internazionali che si prospettano con un dinamismo tale da richiamare su di essi l'attenzione del Parlamento.

I problemi particolari che da essi possono direttamente scaturire sono molteplici, e di diversa portata. Non mi sono indugiato su di essi, non tanto per brevità di trattazione, ma soprattutto perchè possono formare ampio oggetto di dibattito nella discussione orale, negli interventi degli onorevoli Senatori che desiderassero illustrarli. Ritengo che sia stato mio dovere non soffermarmi su questioni particolari che dovranno inquadrarsi in modo armonico nel complesso delle direttive generali che hanno ispirato la presente relazione, certamente modesta ed incompleta, di fronte alla imponenza dei problemi tecnici, economici, sociali e politici cui il rigoglioso sviluppo dei trasporti terrestri ci pone di fronte.

Essi si riassumono nella necessità di imprimere una nuova vitalità ai trasporti terrestri tra loro sempre più coordinati ed efficienti, che costituisca veramente l'elemento propulsivo dello sviluppo della nostra economia, auspicato dallo Schema programmatico del compianto Vanoni.

Una necessità preponderante sovrasta e domina il complesso delle necessità illustrate nei precedenti capitoli: ed è quella di stringere i tempi nella realizzazione delle opere da eseguire senza incertezze e con efficace decisione. Dobbiamo dare atto al ministro Angelini ed ai suoi collaboratori che si sono già messi sulla giusta strada in quest'opera veramente meritoria. Il Ministro ha impostato chiaramente i problemi da risolvere: e lo preghiamo di tenere conto anche delle nostre osservazioni, tra cui primeggia quella della inderogabile necessità di ottenere il risanamento economico ed organizzativo delle Ferrovie dello Stato e di completare al più presto l'ammodernamento dei servizi di trasporto in concessione.

Siamo ormai tutti convinti che questi obiettivi si possono raggiungere con sicurezza. Sarà veramente merito del Governo se vorrà fornire i mezzi necessari, accogliendo le nostre richieste che concordano con quelle del Ministro dei trasporti.

Siamo fiduciosi nell'opera del ministro Angelini e dei suoi collaboratori di tutti i gradi direttivi ed esecutivi del Dicastero che egli dirige. Per questo motivo ritengo di potere proporre al Senato l'approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1957-58 e del disegno di legge ad esso relativo, che sono stati sottoposti al nostro esame.

CORBELLINI, *relatore.*

INDICE

PREMESSA	Pag.	2
--------------------	------	---

PARTE I.

LA POLITICA DEI TRASPORTI TERRESTRI NEL QUADRO DI SVILUPPO
DELLA OCCUPAZIONE E DEL REDDITO NAZIONALE

a) Generalità	Pag.	3
b) Lo sviluppo dei trasporti su strada	»	4
c) Servizi pubblici di trasporto su strada per viaggiatori	»	7
d) Traffico autostradale per trasporto merci	»	9
e) Impianti di trasporto con fune	»	10
f) Provvedimenti per l'incremento della navigazione interna	»	11
g) Le Commissioni di coordinamento dei trasporti	»	13
h) L'ammodernamento delle strade ferrate in regime di concessione	»	14
i) Ferrovie in concessione ricostruite ed ammodernate con leggi speciali	»	15
l) Sulla metropolitana di Roma	»	16
m) Valutazione dei costi sociali dei trasporti pubblici	»	18

PARTE II.

SUL PROGRAMMA QUINQUENNALE DI AMMODERNAMENTO TECNICO
E DI RISANAMENTO ECONOMICO DELLE FERROVIE DELLO STATO

a) La ricostruzione ferroviaria e lo sviluppo della rete	Pag.	19
b) Vitalità dei traffici delle Ferrovie dello Stato	»	22
c) Traffico merci	»	24
d) Trasporto viaggiatori	»	25
e) Ammodernamento degli impianti	»	27
f) Fabbisogno dei mezzi e unificazioni nei sistemi	»	27
g) Sulla trazione elettrica trifase	»	30
h) Potenziamento e dimensionamento della Rete	»	32

PARTE III.

CHIAREZZA ED UNIFORMITÀ DI CRITERI NELLA FORMULAZIONE DEI BILANCI
DELLE FERROVIE

a) Collaborazione europea delle aziende ferroviarie	Pag.	36
b) Normalizzazione internazionale dei bilanci ferroviari	»	37
c) La politica dei trasporti nel Mercato comune europeo.	»	39

PARTE IV.

OSSERVAZIONI E PREVISIONI SUI BILANCI DELLE FERROVIE DELLO STATO

a) Il bilancio delle Ferrovie dello Stato potrebbe divenire attivo entro il prossimo quinquennio	Pag.	40
b) Segnalazioni relative al preventivo di spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1957-58	»	44
c) Gestioni speciali ed autonome delle Ferrovie dello Stato	»	44
d) CONCLUSIONI	»	46

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 1957 al 30 giugno 1958, 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 1957 al 30 giugno 1958, 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 1957-58, in lire 35.500.000.000.

Art. 4.

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 della Amministrazione medesima.