

(N. 1109-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 14 giugno 1950 (V. Stampato N. 1063)

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

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 15 GIUGNO 1950

Comunicata alla Presidenza il 5 luglio 1950

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951.

INDICE

Premesse	Pag. 2	Bilancio dell'Azienda	Pag. 7
Struttura dell'Ispettorato della motorizzazione	2	Personale delle Ferrovie dello Stato	8
Snellimento delle procedure	3	Gestione del fondo pensioni	9
Ricostruzioni	3	Economie possibili sui consumi	9
Sviluppo dei trasporti	4	Progressi tecnici e programmi di rammodernamento	10
Contrazione del traffico sulle ferrovie concesse	4	Gestioni autonome	10
Navigazione fluviale	5	Gestioni complementari	11
Coordinamento fra trazione ferroviaria e stradale	6	Conclusione	12
Azienda delle Ferrovie dello Stato	7		

ONOREVOLI SENATORI. — Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei Trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51 ha la consueta struttura di due ben distinti bilanci:

quello relativo all'Ispettorato generale della motorizzazione, che comprende la spesa dell'amministrazione centrale (organi ministeriali) e quello dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Il primo prevede una spesa annua di lire 20.348 milioni, dei quali 874,2 riguardano le retribuzioni al personale dell'Ispettorato, come risulta dai primi sedici capitoli delle spese ordinarie della categoria I, mentre gli stipendi e gli assegni continuativi del personale di ruolo sono registrati nell'allegato 1 per un totale di lire 433 milioni.

Dominano per importanza fra le altre spese le quote che rappresentano le sovvenzioni statali alle ferrovie in concessione, tramvie e servizi automobilistici e di navigazione rispettivamente per lire 4.202,2 milioni nelle spese ordinarie e lire 8.525 milioni nelle straordinarie oltre a lire 6.146 milioni per nuove costruzioni.

Volendo presentare l'Ispettorato della motorizzazione, dal punto di vista finanziario, come un ente isolato, bisognerebbe separare le spese che gli sono proprie da quelle del Ministro e del suo gabinetto, che ammontano a lire 8.615.000, in quanto a questi spetta anche il compito di controllare l'azienda ferroviaria.

D'altra parte considerare a titolo di controllo fra spese ed entrate i contributi che, per l'esercizio dei mezzi di trasporto, le ditte concessionarie ed i privati versano allo Stato sarebbe alterare i caratteri attuali dell'amministrazione.

Però, se in un avvenire, forse non lontano, i servizi dell'aeronautica civile venissero separati dal Ministero della difesa per costituire secondo voti ripetutamente espressi, un dicastero coordinato con quello dei trasporti (si parlò anche di unirli alla marina mercantile) la separazione delle spese del Ministro e del suo gabinetto da quelle degli Ispettorati diverrebbe una necessità.

Oggi gli introiti che il tesoro fa sulle attività della motorizzazione passano allo Stato direttamente, sotto forma di gettito delle tasse relative, ma costituiscono ad ogni modo una contropartita ben modesta rispetto alle

spese dell'Ispettorato, non solo per il fatto che gli uffici hanno un compito di controllo molto vasto, ma perchè il bilancio comprende come si disse, sovvenzioni statali di grande rilievo sia di servizio sia di impianto, relative ai trasporti in concessione.

Precisando osserveremo che gli introiti contemplati dal capitolo 147 del bilancio del tesoro, il quale si riferisce alle spese di sorveglianza tecnica ed amministrativa, che l'Ispettorato della motorizzazione civile sostiene per i servizi di trasporto da lui controllati, sommano a soli 40 milioni e le tasse erariali sui prodotti lordi dei pubblici servizi di trasporto raggiungono 350 milioni. (Capitolo ex 67 del 1949-50). Mentre il gettito delle tasse di circolazione sugli automezzi in servizio pubblico per viaggiatori e per merci si può valutare rispettivamente ad 1 ed a 5 miliardi (discorso dell'allora ministro Corbellini alla Camera in data 23 settembre 1948).

D'altra parte l'Ispettorato, oltre al direttore generale ed a due ispettori superiori, comprende nel gruppo A 196 funzionari di ruolo (personale tecnico di grado compreso tra il 5° ed il 13°) e 166 ispettori amministrativi (di grado compreso tra il 5° e 11°) mentre nel gruppo B sono preveduti 325 funzionari e finalmente 143 impiegati subalterni con la spesa complessiva già dichiarata di circa 874 milioni, che, in conseguenza della legge 11 aprile 1950, n. 130 (miglioramenti economici a favore del personale statale) subirà un ulteriore aumento, naturalmente non incluso nello stato di previsione proposto alla vostra approvazione.

Con queste premesse si è inteso porre qualche elemento di valutazione del rendimento dell'Ispettorato, secondo un indirizzo che lo scrivente pensa sia possibile impostare per le amministrazioni statali, pure non aventi il carattere di aziende a bilancio proprio.

STRUTTURA DELL'ISPETTORATO DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE.

L'Ispettorato generale della motorizzazione comprende due grandi branche: la motorizzazione civile ed i trasporti in concessione.

La prima si suddivide negli organismi che controllano la circolazione stradale ed in

quelli che disciplinano gli autotrasporti per merci sulle strade.

La seconda comprende gli uffici di sorveglianza per gli impianti fissi di ogni tipo, dalle ferrovie private agli ascensori delle case di abitazione e si suddivide negli uffici che ne sorvegliano gli impianti ed in quelli che ne controllano l'esercizio.

È di competenza dell'Ispettorato anche la navigazione interna, ossia quella dei laghi, quella della laguna di Venezia e quella dei fiumi navigabili.

Il dettaglio della struttura è fissato da un decreto in data 1° marzo 1949, dell'onorevole Corbellini, allora Ministro dei trasporti. Tale decreto distingue sette servizi: degli affari generali, della motorizzazione (alla quale appartiene la gestione autovetture in servizio delle amministrazioni dello Stato), le concessioni ferrotranviarie, le concessioni di autolinee, la direzione lavori e costruzioni (a cui fa capo la Commissione per la riattivazione dei pubblici servizi), l'esercizio e il materiale rotabile, gli affari economici e il sindacato finanziario.

L'Ispettorato poi si articola in 16 uffici compartimentali, che costituiscono gli organismi periferici di controllo e dispone di altrettanti comandi per la sorveglianza diretta dei trasporti; sorveglianza indirizzata di preferenza al materiale ed agli orari, mentre la polizia stradale, che dipende dal Ministero degli interni, veglia sulla osservanza della disciplina del movimento.

Malgrado la differenziazione degli scopi non mancano interferenze; e la migliore collaborazione fra i comandi compartimentali e la polizia è conseguenza di lodevoli intese che sarebbe opportuno perfezionare per evitare la duplicità di alcune funzioni e la minore efficienza di altre.

SNELLIMENTO DELLE PROCEDURE.

Torna qui opportuno citare il voto per lo snellimento delle procedure occorrenti alle autorizzazioni per l'uso individuale degli automezzi e per l'esercizio degli auto-transporti.

È stata di fatto presentato il 7 giugno alla Camera dei deputati la proposta di legge n. 1341 per iniziativa di parecchi parlamentari,

fra i quali l'onorevole Monticelli, relatore di questo bilancio, che, lamentando la molteplicità degli uffici, dai quali la procedura dipende, e la conseguente lentezza, propone la istituzione di un Ente nazionale per gli autotrasporti dotato di personalità giuridica e soggetto alla vigilanza del Ministero dei trasporti, che dovrebbe accentrare in sé tutte le funzioni di controllo, di tassazione e di registrazione, riguardanti le concessioni suddette per mezzo di uffici periferici aventi sede in ciascun capoluogo di provincia, con altrettanti Comitati consultivi tecnici.

Viene naturale la domanda: perchè i sedici Uffici compartimentali dell'Ispettorato non possono assolvere questo compito, stabilendo rapporti rapidi con gli uffici della polizia del Ministero degli interni, i quali ad ogni modo non potrebbero rinunciare ai loro controlli, anche se esistesse l'Ente nazionale per gli autotrasporti?

Creando il nuovo Ente e rimanendo in vita l'Ispettorato sono a temere complicazioni del meccanismo burocratico, per lo meno dal punto di vista del numero dei funzionari e quindi degli oneri amministrativi. L'organismo attuale non esclude nè deve escludere gli snellimenti se i Ministeri competenti ci mettono, come è necessario, la buona volontà.

RICOSTRUZIONE.

La storia e la entità delle ricostruzioni è documentata nel modo più esauriente nella relazione della VIII Commissione permanente della Camera dei deputati, stesa dall'onorevole Monticelli, alla quale ci riferiamo.

Da essa risulta che già alla data del 31 dicembre 1949 la ricostruzione degli impianti fissi aveva raggiunto una media dell'85 per cento e quella del materiale rotabile dell'80 per cento circa.

Gli ulteriori progressi di questo primo semestre del 1950 non sono lontani dal 4 per cento in entrambi i settori. Notiamo soltanto che lo stato di previsione delle spese qui in esame al capitolo 50° considera una disponibilità eccezionale di 5 miliardi per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi alla industria privata.

Tale disponibilità procede dal decreto legislativo 14 settembre 1947, n. 877, col quale si stanziavano 10 miliardi per la ricostruzione delle ferrovie pubbliche di proprietà dello Stato, concesse in esercizio alla industria privata.

SVILUPPO DEI TRASPORTI.

La consistenza della rete nell'anno 1938 comprendeva 160 linee di lunghezza complessiva pari a 5989 chilometri, di cui 2041 a vapore, 1834 elettrificati e 2114 motorizzati.

I danni prodotti dalla guerra si estesero a 98 linee per una lunghezza complessiva di 4.690 chilometri. La gravità dei danni fu tale da rendere impossibile la continuazione dell'esercizio su di uno sviluppo di 2.486 chilometri pari al 41 per cento dell'intera rete.

Il complesso dei danni fu valutato in circa 20 miliardi.

Attualmente, eseguite le riparazioni, lo sviluppo della rete raggiunge i 5.271 chilometri.

L'attività di esercizio è di oltre 4 miliardi di viaggiatori chilometro e di 193 mila tonnellate chilometro di merci.

Sono in costruzione nuove linee:

la Metropolitana di Roma, il raddoppio del binario della ferrovia Roma-Nord; la penetrazione in Roma della ferrovia Roma-Fiuggi; il prolungamento della ferrovia Roma-Lido (di questa i due primi tronchi sono stati aperti all'esercizio); la ferrovia circumflegrea; la ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore; la ferrovia elettrica Bari-Andria-Barletta, la ferrovia Schettino-Regalbuto; la ferrovia Alcantara-Randazzo.

I lavori della metropolitana di Roma, preventivati per l'esercizio 1950-51 in 2 miliardi, riguarderanno essenzialmente il suo attrezzamento e l'acquisto del materiale rotabile. Il finanziamento dell'opera richiederà un ulteriore stanziamento di 500 milioni. Per la linea elettrica alimentatrice sarà adottata la corrente continua a 1.500V., la più elevata fra le tensioni in uso nelle metropolitane.

La tensione di 3.000 V. che avrebbe permesso la unificazione con la rete delle ferrovie elettrificate è stata anche discussa, ma non prescelta.

L'importo complessivo di questi lavori per l'esercizio 1950-51 è preveduto in 6.146 milioni con un fortissimo aumento rispetto allo stanziamento dell'esercizio passato, che considerava una disponibilità di soli 535 milioni.

Le autolinee extra urbane di grande turismo e stagionali nel dicembre 1938 avevano una lunghezza di esercizio complessiva di circa 117 mila chilometri ripartiti fra 3481 linee. Sebbene i danni di guerra, valutati in via di larga approssimazione in 10 miliardi, abbiano inciso profondamente sul materiale rotabile e sulle scorte, la ripresa è stata rapida sia per il numero delle linee in esercizio che al 31 dicembre 1949 raggiungeva 5685 con un aumento nel decennio di oltre il 60 per cento, sia per la lunghezza complessiva sommanente a 324.945 chilometri quasi tripla dell'anteguerra, sia per il numero degli autobus urbani ed extra urbani uguale a 10.200 unità alla data già citata, e successivamente in continuo aumento, tanto che oggi ha superato le 11 mila unità.

I trasporti urbani, che hanno sofferto per effetto della guerra danni assai più complessi, calcolabili in 20 miliardi, segnano invece un regresso nella lunghezza dei loro percorsi.

Dal 1938 all'inizio del 1950 lo sviluppo totale delle linee tranviarie è disceso da 2110 a 1.610 chilometri; quello delle linee filoviarie si è mantenuto pressochè invariato, passando da 319 a 329 chilometri, mentre la lunghezza totale delle autolinee si è contratta da 2.774 a 593 chilometri e tuttavia il volume del traffico è sensibilmente cresciuto raggiungendo 2 miliardi e mezzo di viaggiatori all'anno.

CONTRAZIONE DEL TRAFFICO SULLE FERROVIE CONCESSE ALL'INDUSTRIA PRIVATA.

La contrazione del traffico sulle ferrovie concesse all'industria privata è un fenomeno grave, che si è pronunciato nell'esercizio 1948 e continua ad accentuarsi.

I viaggiatori trasportati sulle linee anzidette nel triennio 1947-48-49 sono stati in milioni di unità rispettivamente:

per le ferrovie a scartamento normale:

121	113	102
-----	-----	-----

per le ferrovie a scartamento ridotto:

104	78	60
-----	----	----

le tonnellate merci, anch'esse in milioni di unità, hanno segnato i valori seguenti:

5,7	4,7	4,7
2,0	1,5	1,4

sempre per i due scartamenti ed i tre esercizi dichiarati.

La legge decrementale è dunque evidente e molto grave, soprattutto per le ferrovie a scartamento ridotto. Gli aumenti delle tariffe verificatisi per l'appunto nel triennio, possono in parte averla accentuata, ma in genere questi trasporti corrispondono a necessità sociali e ad attività commerciali. Quindi non vi ha dubbio che la contrazione è conseguenza della concorrenza degli autotrasporti, concorrenza fatta sulla base dei prezzi e delle comodità del traffico.

Malgrado la contrazione del traffico gli incassi, per effetto degli aumenti di tariffa, sono in aumento. Si registrano in milioni di lire all'anno:

5.248	6.650	7.300
3.145	4.549	3.857

in totale:

8.393	10.199	11.157
-------	--------	--------

contro una spesa per il solo personale di:

7.987	10.923	11.808
-------	--------	--------

praticamente equivalente agli incassi.

Gestione adunque con passività gravi per mancato pareggio delle spese generali, di quelle dei combustibili e dell'interesse del capitale, nonché delle quote di ammortamento.

Si spiegano così gli aumenti delle voci del bilancio del Ministero dei trasporti che corrispondono alle sovvenzioni chilometriche per l'esercizio di queste ferrovie. Sovvenzioni ordinarie e straordinarie del piano finanziario in esame, il quale passa da 1.750 a 3.700 milioni per le prime e da 3.000 a 3.500 per le seconde, rispetto alle voci corrispondenti dell'esercizio decorso.

Ma ognuno vede che questi sacrifici, che lo Stato accetta in omaggio agli interessi sociali, non possono sanare la crisi. Si tratta di fatto di sovvenzioni che verosimilmente non raggiungono un terzo della spesa per il personale e quindi non possono pareggiare il disavanzo.

È logico pensare a provvedimenti che permettano il risanamento finanziario degli esercizi

suscettibili di miglioramenti e la chiusura di quelli che non possono sperarlo.

A questo fine si ispira il disegno di legge n. 1065 presentato il 30 maggio scorso al Senato dal Ministro dei Trasporti, che la Commissione VII sta esaminando, il quale prevede finanziamenti per l'esercizio e per il potenziamento di linee di trasporto con impianti fissi affidati all'industria privata. Sia lecito allo scrivente esprimere il voto che quale criterio per la concessione di finanziamenti diretti alla trasformazione ed al miglioramento di queste ferrovie non sia considerato soltanto il fatto che esse sono deficitarie, ma soprattutto la importanza del servizio che esse assolvono.

È da notare di fatto che la sostituzione degli autotrasporti alle ferrovie su rotaie non può essere un provvedimento idoneo in tutti i casi, poichè soltanto queste sono in grado di soddisfare alle necessità dei trasporti di grandi masse ad orario fisso, quali sono quelli che interessano gli operai che dai luoghi di residenza si portano verso i centri industriali per esercitarvi la loro attività, ovvero quelli che interessano i mercati nelle zone di grande produzione agricola.

Il concorso che l'erario accorderà a queste innovazioni sarà dato sotto la forma di annualità nella misura del 3 per cento dell'ammontare della spesa riconosciuta idonea alla trasformazione della ferrovia per 35 anni, secondo il criterio adottato per le opere interessanti le amministrazioni locali e la costruzione di nuove case.

È giusto attendersi una utilizzazione pronta e feconda di queste provvidenze, ma il problema ha una portata maggiore, interessando anche l'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, tanto che crediamo necessaria una breve discussione generale.

NAVIGAZIONE FLUVIALE.

È stata citata fra le competenze dell'Ispettorato la navigazione fluviale, la quale interessa trasporti di merci povere di grande massa.

La rinascita di questo mezzo di trasporto è ostacolata dal fatto che i danni inflitti dalle

azioni belliche alla rete idroviaria esistente non sono stati affatto riparati.

Notiamo subito che la loro riparazione sarebbe di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Il Provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, che ha il titolo di magistrato delle acque, ha tracciato un programma di ricostruzione fondato sugli stanziamenti del Ministero dei lavori pubblici e invoca il ripristino di questi servizi, lamentando che le ferrovie dello Stato facciano concorrenza ai traffici fluviali con trasporto in sottocosto delle merci povere, le quali dovrebbero essere trasportate per via d'acqua onde impedire che il loro prezzo, nei luoghi di utilizzazione, risulti esagerato.

Facciamo nostro questo voto, subordinando naturalmente la realizzazione ad uno studio preciso delle riparazioni necessarie e del volume del traffico che si potrebbe attivare, nonchè delle spese di esercizio, sulle quali grava in misura cospicua il costo della mano d'opera, data la lentezza del trasporto e la laboriosità delle operazioni di carico e di scarico.

COORDINAMENTO FRA TRAZIONE FERROVIARIA E TRAZIONE STRADALE.

L'avvento e il progresso dell'automobilismo hanno fatto di questo coordinamento il problema centrale della trazione, non soltanto per il nostro Paese ma in generale per tutti quelli a rete ferroviaria già molto sviluppata.

La VIII Commissione permanente della Camera, presieduta dall'onorevole Angelini, già a proposito del bilancio del decorso esercizio, affermava l'urgenza di affrontare con decisa volontà di risolverlo il problema dei rapporti fra trasporti su rotaie e su strade.

Con un secondo ordine del giorno la stessa Commissione affermava che la struttura del Ministero dei trasporti rende impossibile superare il problema sopraccennato; sulla quale critica sembrano giustificate, a giudizio del relatore, molte riserve.

Nel citato ordine del giorno si reclamano norme di coordinamento fra i due traffici senza indicarne le direttive.

Il ministro Corbellini aveva preparato un disegno di legge per la costituzione del Consiglio superiore dei trasporti che porta la data del 3 ottobre 1949 e fu presentato alla Camera col n. 800.

Gli onorevoli Firrao, Colasanto, Veronesi e Caroniti presentarono un altro ordine del giorno perchè sia affrettato l'esame del disegno di legge citato, per creare un organo idoneo a regolare i rapporti tra strada e rotaia, domandando che frattanto si classifichi la rete ferroviaria distinguendovi i tronchi a carattere prevalentemente commerciale da quelli a carattere di servizi sociali di insufficiente reddito.

Nei primi, secondo il voto citato, si dovrebbero accelerare i lavori di modifica dell'armamento e del materiale rotabile in modo da aumentare le velocità commerciali.

L'onorevole Monticelli, relatore alla Camera sullo stato di previsione in esame, si preoccupò di dare base concreta a queste direttive, suggerendo che agli esercizi pubblici di linea sia imposto di assolvere anche a finalità extra economiche, accoppiando nella distribuzione delle concessioni i servizi redditizi coi servizi deficitari.

Egli osserva che le soluzioni tentate in Francia sopprimendo intere reti ferroviarie a traffico limitato per sostituirlle con servizi auto-stradali; in Inghilterra, nazionalizzando i servizi auto-stradali a lungo percorso; negli Stati Uniti differenziando le tariffe a seconda del tipo e del reddito dei trasporti possono insegnare vie diverse da seguire, ma non hanno finora dimostrato che la soluzione integrale possa essere facilmente raggiunta.

Presso di noi la crisi subita dalle ferrovie private per la contrazione del traffico merci, passato in gran parte agli auto-transporti, rappresenta un fenomeno che ha interesse fondamentale per l'economia dello Stato, il quale spende (come si è veduto), somme cospicue, per la sovvenzione di linee deficitarie. Si fa qui riferimento a quanto è stato osservato sul disegno di legge proposto all'approvazione del Senato di cui sopra è cenno. È convinzione del relatore che esso, se applicato con giusto discernimento, possa iniziare il risanamento della situazione.

AZIENDA DELLE FERROVIE DELLO STATO.

L'azienda delle Ferrovie dello Stato istituita con la legge 7 luglio 1907, n. 429, che si considera tutt'ora come legge statutaria del servizio, salvo le modificazioni e integrazioni della legge 28 giugno 1909, n. 372, è la più grande organizzazione statale in Italia di tipo industriale.

Essa ha quindi un bilancio completo, nel quale si confrontano le cifre dell'attivo e del passivo.

Ha pure un fondo di dotazione di magazzino, che definisce la consistenza delle scorte (combustibili, metalli, elementi del materiale mobile, ecc.) che la citata legge all'articolo 47 prescrive di fissare ogni anno in sede di bilancio e che è stato definito nell'esercizio 1946-1947 nella misura di 8.000 milioni, in quello 1948-49 di 26.500 milioni e successivamente nel 1949-50 e nel 1950-51 di 35.500 milioni.

È pure considerato un fondo di riserva prescritto dall'articolo 24 per le spese imprevedute da fissare secondo una percentuale dei prodotti lordi, percentuale che in origine era stabilita nella misura del 2,5 per cento e nel presente bilancio è fissata all'1 per cento. La corrispondente cifra è destinata al rinnovamento del materiale e si può quindi considerare come una modesta quota di ammortamento.

BILANCIO DELLA AZIENDA.

Lo stato di previsione delle spese della Azienda delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio 1950-51 considera come somma dell'attivo l'importo di 188.269 milioni, mentre il passivo raggiunge 204.725,4 milioni, e quindi un disavanzo di 16.456,5 milioni.

Bisogna subito aggiungere che a sanare il disavanzo della gestione pensioni, del quale parleremo più innanzi, il Tesoro è chiamato a contribuire con la somma di 10 miliardi che dobbiamo aggiungere ai 16 miliardi sopra indicati; e che, per effetto dei più recenti miglioramenti economici a favore del personale statale (11 aprile 1950) altri 5.900 milioni di contributo del tesoro saranno necessari.

Ma il fenomeno che si impone alla nostra attenzione riguarda essenzialmente gli introiti.

La quota prevalente dell'importo dell'attivo è naturalmente quella dei prodotti del traffico, fissata, in 174.800 milioni, supponendo che il suo volume possa rimanere uguale a quello dell'esercizio decorso ed applicando ad esso le tariffe nella misura ad esse assegnata dopo gli aumenti del 26 giugno 1949.

Si sperava di fatto che la contrazione dei traffici, che gli aumenti di tariffa provocano, fosse un fenomeno transitorio. Ma se, per quanto riguarda il movimento dei viaggiatori, la ricorrenza dell'Anno santo ha effettivamente costituito un efficace correttivo, la crisi economica industriale e la concorrenza dei trasporti automobilistici hanno inciso abbastanza gravemente sul volume del traffico delle merci.

Confrontando il primo quadrimestre del 1950 col corrispondente periodo del 1949 risulta dai dati statistici a disposizione che il tonnellaggio trasportato si ridusse da 11.397.000 a 9.807.000 di tonnellate e da 3.566 milioni a 3.328 milioni di tonnellate chilometro.

Rispetto alla prima cifra la riduzione raggiunge il 15 per cento del valore medio, rispetto alla seconda il 7 per cento. Ciò dimostra una contrazione più accentuata sui trasporti a piccola distanza, confermando che il fenomeno è dovuto prevalentemente alla concorrenza degli autotrasporti.

Comunque è lecito attendersi una riduzione delle entrate prevedute come gettito dei servizi per lo meno nella misura del 7 per cento e cioè di 12.200 milioni, se si ammette che gli accertamenti del quadrimestre possano applicarsi a tutto l'esercizio e si trascurano le differenziazioni delle tariffe col tipo di merce trasportata e con la distanza dei trasporti.

Nel mese di maggio la flessione è stata ancor più accentuata, tanto che gli incassi sono rimasti pressochè uguali a quelli del precedente esercizio per lo stesso mese, malgrado l'aumento delle tariffe. Sono stati accertati introiti di 6.364 milioni di lire per le mere nel maggio 1950 contro 6.272 milioni nel maggio 1949. Fortunatamente gli introiti per i viaggiatori hanno dato un compenso cospicuo essendo passati da 4.810 milioni a 5.681 milioni alle due date sopra indicate. Si spiega perciò il disegno di legge 1102 comunicato alla Presidenza del Senato il 10 giugno 1950

costituente il sesto provvedimento per le variazioni sullo stato di previsione dell'entrata e della spesa del Ministero del tesoro che si riferisce al bilancio delle Ferrovie dello Stato e prevede minori introiti per i prodotti del traffico nella misura di 16.000 milioni, alquanto superiore a quella sopra indicata.

D'altra parte nei riguardi delle spese il provvedimento citato considera gli aumenti al personale nella misura di 9.800 milioni, che solo in parte (per 1.273 milioni) tengono conto delle conseguenze dei miglioramenti economici già ricordati.

La integrazione di questa maggiore spesa, nella misura di 4.627 milioni sarà oggetto di un settimo provvedimento generale (secondo nei riguardi del Ministero dei trasporti) che verrà presentato fra poco.

Frattanto risulta dal disegno di legge 1102 citato, che l'onere del tesoro per l'Azienda delle Ferrovie dello Stato verrà aumentato nella misura di 29.000 milioni, che sommati con quelli iscritti a pareggio nel bilancio di previsione in esame 16.456,3 ed ai 10.000 per la gestione pensioni di cui si parlerà più avanti, danno un totale di lire 55.456,5 milioni.

Inoltre il Tesoro rimborsa alle Ferrovie dello Stato le spese per interessi sui mutui contratti che dalle cifre originali, sviluppandosi i piani di ammortamento, vanno diminuendo di esercizio in esercizio.

Oggi per gli interessi sulle obbligazioni redimibili 3,50 per cento legge (24 dicembre 1908, n. 731) raggiunge la cifra di lire 4.862.825.

PERSONALE DELLE FERROVIE DELLO STATO.

È naturale che le difficoltà di raggiungere il pareggio per l'Azienda delle Ferrovie dello Stato facciano pensare alla ricerca di mezzi idonei ad aumentare le entrate ed a ridurre le spese. Ma il primo è fenomeno connesso con l'economia generale della Nazione, per la quale è fattore importante l'efficienza dei trasporti.

Sarebbe quindi un errore ridurla, pure essendo principio fondamentale da rispettare quello che lo sviluppo dei mezzi di trasporto debba essere in ogni parte della rete proporzionato alla attività della quale la regione servita è capace.

Quanto alla riduzione delle spese premettiamo, per la segnalazione di alcune possibilità, il prospetto degli agenti in forza al 30 aprile 1950 per ciascuno dei sette servizi, nei quali esso è aggruppato, distinguendo il personale degli uffici da quello esecutivo il cui rapporto è prossimamente di 1 a 10, secondo la buona regola amministrativa di una azienda del tipo considerato.

	Personale del ramo uffici	Personale del ramo esecutivo	TOTALE
Servizio movimento	1.835	54.166	66.001
» commerciale e del traffico	1.517	6.500	8.017
» materiale e trazione	2.708	49.874	52.582
» lavori e costruzioni	6.096	33.673	39.769
» personale ed affari generali	2.237	84	2.321
» approvvigionamenti	1.415	965	2.380
» ragioneria	654	—	654
TOTALE	14.462	155.262	171.724

Nelle cifre sopra esposte non è compreso il personale in servizio nella zona Anglo-Americana del territorio di Trieste, il quale conta 390 agenti negli uffici e 2.440 esecutivi.

Ma anche conteggiando questi si deve constatare la riduzione progressiva come mezzo per contenere il disavanzo.

Di fatto nel marzo 1947 il personale delle Ferrovie dello Stato contava 196.103 agenti e nell'ottobre 1948 era disceso a 190.130 unità, mentre il traffico era aumentato da 8.300.000 chilometri-treno a circa 13.000.000 di chilometro-treno. Oggi, come risulta dal prospetto, anche compreso il personale della zona B, siamo discesi a 174.554, mentre lo sviluppo della rete ferroviaria sta per raggiungere 16.800 chilometri di binario con 7.000 chilometri di linea elettrificata a semplice binario e 5.000 a doppio.

Appare inoltre che il servizio lavori e costruzione, è fra i più dotati come era imposto dalle gravi esigenze della ricostruzione dei danni di guerra. Per questa sua finalità la spesa che lo riguarda non si dovrebbe a rigore considerare come carico normale dell'Azienda ferroviaria che in piccola parte e ciò basterebbe ad accostare al pareggio il suo bilancio. D'altra parte, come è già stato osservato dal senatore Corbellini (relazione 4 aprile 1950), presso il Ministero dei lavori pubblici è ancora in forza l'ufficio delle nuove costruzioni ferroviarie con 676 funzionari nei ruoli, di cui 504 effettivamente occupati, e che importa una spesa totale, oltre agli stipendi, di 452 milioni annui. La sua destinazione ad altri servizi tecnici rappresenterebbe una economia importante. Oggi però nel quadro triennale recentemente tracciato dal Ministro dei trasporti di nuove importantissime opere, segnatamente nel settore della elettrificazione, il servizio lavori avrà un compito assai grave da assolvere. Rimane a vedere se, per questo programma, vi sono possibilità di collaborazione fra i due uffici per le costruzioni ferroviarie, dipendenti da dicasteri distinti e anche di competenza tecnica diversa; poichè, nel caso affermativo, sarebbe importante realizzarla senza attendere la riforma delle amministrazioni statali.

GESTIONE DEL FONDO PENSIONI.

La gestione del fondo pensioni attraversa una grave crisi, fenomeno generale a tutte le Amministrazioni e conseguenza della svalutazione della moneta e dei provvedimenti adottati per non lasciare i pensionati in condizioni insostenibili di vita.

Ma nel caso della Azienda ferroviaria, il fenomeno ha avuto proporzioni maggiori per i licenziamenti del personale di ruolo verificatisi verso il 1922 ad opera del governo fascista e la riammissione dei licenziati dopo ventitre anni circa, e quindi in prevalenza con età superiore ai limiti fissati per passare in condizione di quiescenza.

Pertanto, accanto al numero normale di pensionati in ogni esercizio, un soprannumero eccezionale dato dai riammessi, e quindi un onere finanziario di proporzioni anormali.

Sta il fatto che le ritenute corrispondenti sugli stipendi per contribuire alla cassa pensioni sommano per l'esercizio in esame a lire 1.741 milioni, mentre l'onere delle pensioni è preventivato in lire 26.991 milioni, per il quale l'Erario, a parziale copertura del disavanzo, interviene con 10 miliardi di stanziamento, che si consolideranno negli esercizi futuri, lasciando l'eccesso a carico del bilancio della Azienda.

ECONOMIE POSSIBILI SUI CONSUMI.

Tuttora elevato è il consumo di combustibile e di energia elettrica per la unità convenzionale del lavoro, ossia per 100 tonn.-km. virtuale di treno completo.

Si calcola nel decorso esercizio, secondo le affermazioni del senatore Corbellini, allora Ministro, che il primo sia dell'ordine di kg. 4,3 di carbone mentre era di kg. 3,2 nel 1938 e il secondo sia prossimo a 2,7 kWh mentre era di 2,3 kWh: effetto della meno perfetta organizzazione, conseguenza delle condizioni anormali del traffico che si va riassetando mentre la ricostruzione procede.

Ma sotto questo punto di vista i progressi della elettrificazione permetteranno ulteriori economie non solo in confronto con la trazione

a vapore, ma anche con la sostituzione della corrente continua a quella alternata. I vantaggi, nei riguardi del consumo che questa sostituzione permette, sono valutati dal collega Focaccia nella misura del 12 al 15 per cento. Anche essendo meno ottimisti di lui non si può a meno di pensare che nel quadro delle rinnovazioni, previste nel piano triennale già citato, la sostituzione della corrente continua alla trifase nella rete ferroviaria del Piemonte dovrebbe trovare il suo posto.

La preoccupazione di non mettere troppo presto fuori servizio i vecchi locomotori trifasi perde di anno in anno il suo peso, mentre le economie realizzabili formano una contropartita non trascurabile che, prima del termine triennale, deve raggiungere l'equilibrio col sacrificio prematuro del materiale in servizio, senza contare la esigenza ormai indilazionabile di sopprimere i ritardi che il cambiamento del locomotore impone nelle stazioni di Genova, collocate sul confine delle due reti, onde tutto il servizio a nord di esse, riesce gravemente declassato per il rallentamento delle comunicazioni.

PROGRESSI TECNICI

E PROGRAMMI DI RAMMODERNAMENTO.

Frattanto continui ulteriori progressi tecnici si affermano nei mezzi della trazione: la metodica del prof. Pestarini, applicata ai locomotori a corrente continua, può permettere il recupero della energia lungo le livellette in discesa eliminando le perdite di lavoro ed il consumo dei cerchi durante i frenamenti.

Le autotratrici su carrelli con tutte le ruote aderenti possono superare pendenze per le quali in passato si riteneva necessario l'uso di dentiera, e le nuove realizzazioni sulla rete ferroviaria siciliana ne dimostreranno presto i vantaggi.

Dal punto di vista del rammodernamento ferroviario il programma dell'onorevole Ministro ci lascia sperare che oltre ai tronchi Bologna-Venezia e Milano-Padova verrà elettrificata la Ancona-Foggia-Bari, assicurando così sulla costa Adriatica un mezzo di grande comunicazione paragonabile a quello che opera con tanta efficienza lungo la costa del Tirreno.

Si dovrebbe anche pensare al miglioramento delle comunicazioni fra Torino e il porto di Savona, traducendo in atto il progetto appoggiato dal Compartimento competente, che sostituisce al tronco accidentato Ceva-San Giuseppe una via di comunicazione a doppio binario con pendenza quasi uniforme, atta a ridurre in forte misura i tempi del percorso e ad accorciare la corrispondente lunghezza virtuale.

Finalmente è da raccomandare la elettrificazione del tronco Chivasso-Aosta, anche prima del rammodernamento della trazione elettrica nel Piemonte, in considerazione del fatto che quel tronco ha già la sua continuazione da Aosta a Prè St. Didier elettrificata da una lunga serie di anni, si svolge in una valle ricca di impianti idroelettrici, tre dei quali Nus-Pontey, Valgrisanche e Buthier nuovi e di prossima realizzazione, e non dimenticando che si può trasformare con una soluzione economica, quale si addice ad una linea di traffico modesto, ma che per la sua importanza turistica può aspirare a maggiore dignità.

GESTIONI AUTONOME.

Torna qui opportuno un cenno sulle gestioni autonome che operano nell'orbita del Ministero dei trasporti e che potrebbero rappresentare una integrazione, sotto alcuni aspetti vantaggiosa, dell'organismo statale.

Esse sono sistematicamente elencate nella relazione dell'onorevole Monticelli dichiarandone il fondamento legale. Qui, ai fini che ci proponiamo, ne prendiamo in esame essenzialmente tre.

L'Istituto Nazionale Trasporti I.N.T., l'Ente Autonomo Merci E.A.M., la Gestione raggruppamenti autocarri G.R.A., le cui attività risalgono per la prima al 1929 e per le altre al 1946 ed al 1945.

Queste attività si possono definire come seguono:

L'I.N.T. opera nell'orbita dei trasporti ferroviari, raccogliendo merci spedite in collette per riunirle in merci viaggianti a carri completi (*groupage*) e si procura così un guadagno risultante dalla differenza tra le tariffe relative alle prime che l'utente le corrisponde,

e quelle relative alle seconde che l'ente versa alle Ferrovie dello Stato.

Contribuisce quindi a semplificare l'esercizio delle ferrovie. La sua attività si svolge attraverso 7 delegazioni in gestione diretta e 380 in subappalto. Impiega 450 fra impiegati e salariati; dispone di 42 autocarri e di 60 autobus, coi quali, per i bagagli e per il collettame, effettua anche la presa e consegna a domicilio, operando però soltanto in pochi grandi centri, nei quali ha una organizzazione propria di trasporti.

L'E.A.M., incaricata in origine del compito di provvedere alla distribuzione del carburante e dei pneumatici occorrenti agli auto-trasporti, cessati i vincoli in materia, avrebbe una funzione di controllo sulla idoneità tecnica e finanziaria dei privati che aspirano ad ottenere la autorizzazione al noleggio di autoveicoli adibiti a trasporto merci (funzioni di complemento apparentemente non necessarie). Sembra quindi che per essa siano cessate le ragioni di esistere.

Il G.R.A. ha un'attività diretta di trasporti con automezzi.

Iniziata con gli autocarri a benzina ceduti dalla A. M. G. (gestione militare alleata) e non rispondenti alle esigenze di un servizio economico, integrò il suo parco-veicoli con nuovi autocarri dotati di motore a iniezione, oggi in numero di 284, eseguendo col loro mezzo i trasporti in servizio delle amministrazioni statali e sostituendosi alle ferrovie per il trasporto del collettame sui brevi tragitti dei tronchi ferroviari di maggior traffico.

Per mezzo delle sue officine di manutenzione dei veicoli potrebbe sostituirsi alle officine private per le riparazioni e la manutenzione degli automezzi statali con particolare riguardo a quelli in servizio dei Ministeri meno attrezzati in questa tecnica speciale: quali il Ministero degli interni e quello delle poste e telecomunicazioni.

Gravi oneri finanziari dovette sopportare per la liquidazione di un personale che passò alla sua dipendenza dalla A. M. G. già citata (circa 4.000 unità) ridotto a 2.000 alla fine del 1949, quando la G.R.A. contava 24 centri di autocarri nei capoluoghi di Regione e nei più importanti di Provincia e 13 agenzie autonome oltre

alle agenzie normali ed ai recapiti per il collettame.

La sua attuale situazione finanziaria non si può prolungare senza provvedimenti di una certa entità; ma è cospicua la sua attività di trasporto merci con automezzi tanto che per il 1949 si calcola in 1.150.000 tonnellate. Premesso che il fiancheggiamento del trasporto delle merci sulle vie ferrate potrebbe essere agevolato da un'azienda per la presa e consegna a domicilio, direttamente controllata dalla Amministrazione delle Ferrovie, e quindi non stimolata, come lo sono le agenzie private, a sostituirle su percorsi sempre maggiori, nasce naturale la domanda se non sarebbe opportuno riunire la I.N.T. e la G.R.A. a questo scopo in una azienda unica utilizzando e coordinando i loro mezzi di lavoro e l'esperienza acquisita dai loro agenti.

È certo di fatto che la presa e consegna delle merci a domicilio, togliendo all'utente la preoccupazione di tale servizio, è un fattore importante per sostenere le aziende ferroviarie nella concorrenza a cui sono soggette per parte degli autotrasporti.

Qui non si può che porre il problema, segnalandone il lato vantaggioso; poichè, soltanto l'esame delle consistenze precise delle due aziende, e quello degli oneri finanziari occorrenti alla loro sistemazione, tenuto conto dei sacrifici necessari per sanarne i debiti, può permettere una risposta documentata ed un programma preciso di realizzazione.

GESTIONI COMPLEMENTARI.

Altre aziende con finalità non direttamente attinenti la funzione del Ministero dei trasporti: quale «La Provvida» per i generi alimentari, la gestione delle case economiche per i ferrovieri e la gestione dei mutui a cooperative per la costruzione di case economiche richiedono una attenta sorveglianza.

In particolare la gestione de «La provvida» con personale in parte compreso nei ruoli del Ministero, con mezzi di trasporto e officine non ben distinte da quelle della amministrazione ferroviaria, costituisce per i bilanci di questa ultima un onere non apparente nel prospetto delle partite di spese ed introiti che occorre

mettere sollecitamente in chiara luce per le decisioni da prendere sulla sua sopravvivenza o sulla sua soppressione.

Per quanto riguarda l'azienda delle case per gli impiegati delle ferrovie sono sempre da segnalare i due problemi che interessano tutte le organizzazioni similari e cioè che nei loro bilanci siano considerate le spese per la manutenzione e le riparazioni dei fabbricati, che andranno sempre aggravandosi con la vetustà degli edifici, e sia studiato a fondo in modo di assicurare agli alloggi costruiti per i ferrovieri dal carattere di alloggi di servizio anche attraverso al passaggio dei concessionari in posizione di quiescenza.

CONCLUSIONE.

La esposizione dei problemi che nel settore dei trasporti siano su binario siano su strada ordinaria si presentano come conseguenza della meditazione sullo stato di previsione delle spese e delle entrate del prossimo esercizio, dimostra, se ve ne fosse bisogno, la complessità del fenomeno al tempo stesso tecnico ed economico che il Ministero competente ha il compito di controllare.

Grave fenomeno, poichè è soggetto alle influenze dell'assetto economico generale del

Paese ed alla sua volta capace di agire su di esso.

Spiegabile quindi il fatto che, a poca distanza dalla redazione di uno stato di previsione della spesa e della entrata, siasi rese necessarie variazioni anche di rilievo, che abbiamo creduto opportuno commentare, poichè da esse scaturiscono insegnamenti preziosi per l'avvenire.

Rendendo intanto omaggio alle grandiose ricostruzioni e riorganizzazioni, che hanno quasi riportato le attività dei trasporti in Italia al loro livello anteriore alla guerra con una intensa attività, che si è svolta in pochissimi anni ed ai coraggiosi programmi di ulteriori sviluppi che l'onorevole Ministro ha segnalato, Vi raccomandiamo l'approvazione del disegno di legge sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1950-51, nella fiducia che le due amministrazioni operanti sotto la guida del Ministro sapranno continuare nell'ardua via del perfezionamento dei mezzi e delle attività di esercizio che esse controllano senza trascurare il problema fondamentale della economia e del rendimento.

PANETTI, *relatore.*

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1 luglio 1950 al 30 giugno 1951, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità del bilancio allegato alla presente legge (Appendice n. 1).

Art. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1950-51, in lire 35.500.000.000.

Art. 4.

L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, previsto nella misura minima del 2,50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1950-51, nella misura dell'1 per cento.

Art. 5.

Il Ministro per i trasporti, previa intesa di volta in volta con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrispondere, per l'esercizio finanziario 1950-51, al personale dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

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