CAMERA DEI DEPUTATI N. 3218-A

RELAZIONE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI - POSTE E TELECOMUNICAZIONE - MARINA MERCANTILE)

(RELATORE **REALE GIUSEPPE**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 18 luglio 1961 (*Stampato n. 1413*)

PRESENTATO DAL MINISTRO DEL TESORO

(TAVIANI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO

(PELLA)

Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 19 luglio 1961

—

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962

Presentata alla Presidenza il 18 ottobre 1961

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

PAGINA BIANCA

INDICE

INTRODUZIONE . . . . . *Pag.* 5

PARTE PRIMA

MOTORIZZAZIONE CIVILE E TRASPORTI IN CONCESSIONE . . . . . » 5
Il Bilancio . . . . . » 5
Il Personale . . . . . » 6

MOTORIZZAZIONE CIVILE . . . . . » 7
Esami tecnici dei veicoli . . . . . » 8
Reparti automobilistici sperimentali » 8
Immatricolazione dei veicoli e registrazioni varie . . . . . » 8
Patenti di guida . . . . . » 8
Scuole per conducenti di veicoli a motore . . . . . » 9
Prevenzione degli incidenti stradali » 9
Motorizzazione agricola e macchine operatrici . . . . . » 9
Lotta ai rumori . . . . . » 9
Centro meccanico di rilevamenti statistici . . . . . » 10

AUTOSERVIZI DI LINEA PER VIAGGIATORI . . . . . » 10
Motoautoveicoli sottoposti a speciali norme . . . . . » 11
L'autotrasporto di merci (E.A.M.) . » 12
Personale delle aziende esercenti servizi di trasporto in concessione » 14

SERVIZI A IMPIANTI FISSI . . . . . » 16
Ferrovie della Sardegna . . . . . » 16
Ammodernamenti approvati e realizzati . . . . . » 17
Ferrovie del Sud-Est (Salentine) . » 18
Ferrovia Cumana . . . . . » 18
Ferrovia Alifana . . . . . » 18
Ferrovie Reggiane . . . . . » 19
Ancora ammodernamenti . . . . . » 19
Materiale rotabile . . . . . » 22
Vigilanza sulle linee di trasporto in concessione ai fini della sicurezza e della regolarità dell'esercizio:
a) *Danni alluvionali* . . . . . *Pag.* 22
b) *Incidenti ai passaggi a livello* . . . . . » 23
Sovvenzioni per la costruzione e l'esercizio di servizi a impianti fissi . . . . . » 24
Sovvenzioni chilometriche di esercizio . . . . . » 24
Sussidi integrativi di esercizio e spese per gestioni dirette . . . . » 24
Ferrovie metropolitane e foranee di Roma . . . . . » 25
Rete metropolitana di Milano . . . » 25
Trasporti a fune . . . . . » 25
Il Centro sperimentale impianti a fune . . . . . » 26

PARTE SECONDA

NAVIGAZIONE INTERNA . . . . . *Pag.* 27
Servizi pubblici di navigazione dei laghi Maggiore, di Garda e di Como . . . . . » 29

PARTE TERZA

AZIENDA DELLE FERROVIE DELLO STATO . . . . . *Pag.* 29
Premessa . . . . . » 29
Il bilancio . . . . . » 30
I prodotti del traffico . . . . . » 31
Traffico viaggiatori . . . . . » 32
Traffico vicinale . . . . . » 33
Traffico di massa . . . . . » 34
Traffico con l'estero . . . . . » 36
Traffico dei lavoratori occupati all'estero . . . . . » 36
L'andamento della circolazione e la sicurezza del traffico . . . . . » 37
Traffico merci . . . . . » 40
Tariffe . . . . . » 42

RICLASSAMENTO, RINNOVAMENTO, POTENZIAMENTO DELL'AZIENDA . . . *Pag.* 48
Investimenti patrimoniali . . . . . » 48
Consistenza . . . . . » 49
Oneri finanziari per l'ammodernamento degli investimenti patrimoniali . . . . . » 51
Il Parco . . . . . » 52
Rotabili a disposizione dell'esercizio » 52
La linea . . . . . » 55
Le stazioni . . . . . » 57
Le ferrovie e il Mezzogiorno . . . » 59
Traffico nello Stretto di Messina . » 61
Lo sviluppo del traffico attraverso lo Stretto . . . . . » 62
Il servizio navi traghetto per la Sardegna . . . . . » 63
Le ferrovie e la Liguria . . . . . » 64
Le linee a scarso traffico . . . . . » 65
L'Istituto nazionale trasporti . . . » 69
Gli Uffici studi dell'Azienda . . . *Pag.* 70
L'istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato . . . . . » 70
Centri di elaborazione elettronica e meccanografica . . . . . » 70
Il personale . . . . . » 71
Le pensioni al personale . . . . . » 74
L'opera di previdenza per il personale. . . . . » 76
« La Provvida » . . . . . » 77
Il Dopolavoro ferroviario . . . . . » 79
La Gestione case economiche . . . » 80
L'autonomia dell'Azienda . . . . . » 82
Il problema ferroviario come problema europeo e collaborazione con le ferrovie europee . . . . . » 83
Olimpiade 1960 . . . . . » 88
PROSPETTIVE . . . . . » 89
DISEGNO DI LEGGE . . . . . » 91

INTRODUZIONE

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'esame del bilancio del Ministero dei trasporti pare non debba essere considerato esclusivamente nelle sue risultanze numeriche, pur rilevanti e doverose: oltre le cifre e le statistiche, i trasporti si manifestano nell'attuale politica di sviluppo della Nazione tanto importanti e insostituibili quanto più determinano e condizionano l'espansione complessiva delle attività produttive; infatti, di là dell'imponente numero di personale cui danno occupazione, di là della rilevantissima quota di risorse nazionali che assorbono, essi, concorrendo alla creazione e all'espansione di nuovi strumenti di lavoro, giovano all'incremento del reddito, quindi al miglioramento del tenore di vita della Nazione.

Né ciò vale soltanto in linea quantitativa: ché, operando, i trasporti. come settore propulsivo nel processo di sviluppo di che si ragiona, esigono interventi qualificati, scelte ispirate a chiare finalità: e queste primieramente consistono nell'equa distribuzione degli investimenti e delle attività, ond'è che nelle realtà geografica e orografica della Penisola e anche rispetto al Mercato Comune, più si chiede impegno e presenza alla periferia, nelle zone marginali, cioè: le regioni del Sud e le isole, i valichi internazionali.

Da questa somma di motivi discende rilevante l'interesse che i problemi connessi coi trasporti trovano presso l'opinione pubblica, la quale, dalla bontà dei servizi, dalla efficienza delle attrezzature, dal soddisfacimento delle esigenze, nel suo molteplice esprimersi, trova ragione e argomento di consenso e di sollecitazione per miglioramenti ulteriori.

Parlamento e Governo hanno in proposito operato con chiara visione e con concretezza sollecita: non pochi sono, invero, i provvedimenti legislativi di questi ultimi anni attinenti il settore dei trasporti, né lieve né breve l'impegno, e di ricostruire, dopo le rovine determinate dal disastro bellico, le infrastrutture, e di migliorare i mezzi di trasporto: l'elencare sarebbe dovere; ma vieppiù giova sottolineare la sensibilità con cui, in continuità di propositi e d'azione, si è guardato allo sviluppo dei vari settori del Ministero. Così quando, ad esempio, è apparso che l'Azienda delle ferrovie dello Stato, e per sue interne discrasie, e per disarmonie sul piano delle considerazioni sociali, più aveva bisogno di attenzione e di provvedimenti adeguati alle necessità del suo sviluppo oltre che del suo bilancio, non è mancata né la volonta né la forza per analizzare e diagnosticare non solo, ma pur anche per proporre opportuna terapeutica, la quale, innovando pressocché radicalmente l'ordinamento e la gestione, intende perseguire quanto giovi alla causa di un sempre maggiore perfezionamento per una sempre più consona corrispondenza alle richieste e all'attesa.

PARTE PRIMA

MOTORIZZAZIONE CIVILE E TRASPORTI IN CONCESSIONE

IL BILANCIO

Lo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1961-62 comporta stanziamenti per complessive lire 22.465.981.400. Negli anni precedenti di questa 3° legislatura si era avuto:

per il 1958-59: lire 17.690.760.800;
per il 1959-60: lire 18.573.769.800;
per il 1960-61: lire 21.579.069.800.

Ove si tenga conto che, con riferimenti a provvedimenti legislativi in corso, sono stati accantonati milioni 400, sempre di parte effettiva, le spese di pertinenza del Ministero assommano in sostanza a circa 23 miliardi. Val bene un esame più attento; in particolare:

milioni 3.493 interessano oneri di carattere generale per il funzionamento dei vari servizi dell'amministrazione;

milioni 15.107 riguardano la costruzione e l'esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata;

milioni 194,6 la navigazione interna, le tranvie extraurbane, le funivie;

milioni 3.520 la costruzione di strade ferrate;

milioni 150,6 le spese diverse, con particolare riguardo al servizio automobilistico delle Amministrazioni dello Stato.

Quanto poi agli oneri di carattere generale che nel 1960 erano stati di milioni 3.050,5, con un aumento quindi di milioni 443,3 rispetto alla somma prevista in bilancio per il corrente esercizio, la ripartizione è la seguente:

per il personale in attività di servizio è previsto un onere di milioni 2.723,7 con uno scarto in più di milioni 259,2 rispetto all'esercizio 1960-61: e ciò in applicazione delle leggi:

1° febbraio 1960, n. 26, sul riordinamento dei ruoli organici (+ milioni 180,5);

3 marzo 1960, n. 185, che modifica la legge 27 maggio 1959, n. 324, concernente miglioramenti economici al personale (+ milioni 2,8);

29 dicembre 1960, n. 1564, per miglioramenti alle quote aggiunta di famiglia (+ milioni 20).

L'adeguamento poi ai fabbisogni è previsto in milioni 55,9.

Il debito vitalizio per pensioni ordinarie e assegni di caroviveri (capitoli nn. 37-39 del bilancio) assomma a milioni 251,5 con un aumento di milioni 30 per previsto maggiore fabbisogno e per l'applicazione della legge 3 marzo 1960, n. 185. Al funzionamento del Ministero sono riservati milioni 518,6: riguardano le spese postelegrafoniche, il servizio automobilistico dell'Ispettorato, i mezzi nautici, il laboratorio ferroviario; e poi fitti, manutenzione locali, commissioni, studi, sanitarie, ecc.

Ben è evidente che l'aumento di spese interessa in modo tutto affatto particolare l'onere per il personale (oltre il 60 per cento), piace qui ciò sottolineare non tanto per esprimere un riconoscimento, del resto sempre inadeguato, all'operosità del personale, quanto per riconfermare la sensibilità del Parlamento nella considerazione delle esigenze dei dipendenti statali.

Nel loro insieme gli aumenti di spesa che, del resto, risultano sufficientemente contenuti, non sembra possano soddisfare le esigenze determinate dal bisogno di adeguamento dell'organizzazione centrale e periferica ai molteplici bisogni che l'espandersi dei servizi costantemente reclama: appare quindi necessaria, nel corso dell'esercizio, un'opportuna, auspicabile integrazione di fondi.

IL PERSONALE

Con la legge 1° febbraio 1960, n. 25, concernente il riordinamento dei ruoli organici dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione si è voluto stabilire un notevole ampliamento delle preesistenti tabelle dei ruoli organici delle varie carriere del personale dell'Ispettorato medesimo.

Detto questo, è però subito da osservare che a tale ampliamento non ha fatto riscontro un effettivo aumento delle unità di personale alle dipendenze dell'Amministrazione, in quanto il provvedimento è valso quasi esclusivamente ad inserire negli organici il personale già in servizio in qualità di non di ruolo proveniente da altre Amministrazioni ed Enti, alla cui opera l'Ispettorato generale aveva dovuto far ricorso per sostenere, come possibile, l'espandersi dei servizi in rapporto allo sviluppo rapidissimo e sempre crescente della motorizzazione.

In effetti, quindi, la legge citata ha lasciato pressocchè invariata la consistenza numerica del personale dell'Ispettorato, appena riducendo le difficoltà preesistenti: infatti, se si è potuto far luogo ad un organico ampliamento del settore dell'alta dirigenza, adeguandolo alle nuove necessità, non può non rilevarsi la modestia della consistenza in particolare per quanto attiene il personale tecnico di collaborazione nonchè quello esecutivo. Così, mentre nel ruolo della carriera direttiva e in quello della carriera direttiva tecnica il numero dei funzionari appare, come si è detto, adeguato alle risultanze delle tabelle organiche, si lamenta carenza in quella del personale di concetto e del personale esecutivo: il personale occupato alla data del 1° ottobre 1960 risultava essere di 1.721 unità per un importo di spesa pari a milioni 1.895,8 con un maggiore onere rispetto alle previsioni dell'esercizio precedente di milioni 265,8. Sono da aggiungere altre 155 unità appartenenti al personale non di ruolo per un onere di milioni 120 e 3 salariati su cento posti previsti dalle tabelle organiche, per un onere pari a milioni 25.

Ora, l'assolvimento dei molteplici nuovi compiti affidati all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione dal vigente Codice della Strada richiede un effettivo aumento del personale, soprattutto, come si è detto, di carattere tecnico, sia per assicurare il funzionamento degli uffici che, appunto in conseguenza dei suddetti nuovi compiti, si sono dovuti istituire ex novo in tutte le province, sia per consentire l'attuazione del decentramento amministrativo in base al quale sono stati demandati agli uffici periferici importanti competenze già attribuite all'Amministrazione Centrale.

In atto, oltre gli Uffici Centrali, l'Ispettorato esplica le sue attività mediante gli Ispettorati compartimentali distribuiti regionalmente in numero di 18; ed è poi affiancato da 6 Commissioni, alcune delle quali, come quella dell'automobilismo, hanno la collaborazione dei comitati permanenti di studio (sette, nel caso specifico). Inoltre, al fine di provvedere con sempre maggiore efficienza alla sicurezza della circolazione automobilistica, si è dato inizio all'attuazione di un organico piano di potenziamento degli impianti e delle attrezzature tecniche con l'istituzione ed il perfezionamento di appositi reparti tecnici specializzati nei maggiori centri motoristici del Paese.

In tale quadro si pongono l'Ufficio studi, esperienze ed unificazioni, i centri di fonometria di Roma e di Milano, i reparti automobilistici sperimentali di Milano, Torino, Roma, Bologna, Verona, Napoli, il Centro sperimentale motori combustibili e carburanti di Torino, i due uffici studi per nuove ferrovie in Sicilia e per le ferrovie metropolitane e foranee di Roma.

Da notare, per quanto riguarda il personale, una voce nuova nel Bilancio, al capitolo 34; la prevista somma, tuttavia, di lire 15 milioni è appena consentita come avviamento ad un'attività che non può non essere giudicata quanto mai opportuna ai fini della formazione, dell'aggiornamento e del perfezionamento culturale e tecnico degli impiegati e dei funzionari. Su questa voce non potrà non fermarsi il relatore dei futuri bilanci con intelletto d'amore: importa oggi auspicare genialità di strutturazione, sodezza di informazioni in uno a freschezza, attualità, fecondità di metodo in coloro che saranno chiamati ad essere i docenti: ciò gioverà d'altro lato ad attenuare la denunciata difficoltà per i tanti servizi cui attendere a causa della non ancora adeguata entità numerica del personale.

MOTORIZZAZIONE CIVILE

A chi voglia esaminare il settore della motorizzazione civile nell'anno 1960 non può non venir fatto di notare che rilevante è stato l'incremento rispetto ai risultati raggiunti nell'anno precedente. Pur infatti considerando che vi sono alcune categorie di moautoveicoli, quali i ciclomotori, i motoscooters, i motocicli, le autovetture, per le quali riesce pressocché impossibile conoscere con esattezza l'attività svolta durante l'anno, al fine di avere un'idea dell'ordine di grandezza di tali attività sono stati compiuti alcuni calcoli induttivi per tutte le categorie di moto-autoveicoli, basati sul numero di veicoli in circolazione durante l'anno e sul quantitativo di persone o di merci trasportate in media da ogni categoria di veicoli. Tali calcoli, che sono stati confrontati per garanzia con quelli ricavati dai consumi globali di carburante, verificatisi in Italia durante l'anno 1960, hanno dato per il complesso dei moto-autoveicoli in circolazione i seguenti risultati globali:

Autotrasporti di persone nel 1960:

veicoli-chilometro effettuati nell'anno	Milioni	37.940
di cui relativi alle autolinee extra urbane. . .	»	630
viaggiatori-chilometro effettuati nell'anno	»	82.357
di cui relativi alle autolinee extra urbane . . .	»	14.940

Autotrasporti di merci nel 1960:

veicoli-chilometro effettuati nell'anno	»	13.588
di cui relativi ai trasporti in conto di terzi . .	»	4.523
tonnellate-chilometro effettuate nell'anno	»	37.234
di cui relativi a trasporti in conto di terzi . .	»	25.467

Tali risultati rappresentano i seguenti incrementi rispetto al 1959:

Autotrasporti di persone:

veicoli-chilometro.	8,2 %
veicoli-chilometro relativi alle autolinee extra urbane	2,4 %
viaggiatori-chilometro.	8,1 %
viaggiatori-chilometro relativi alle autolinee extra urbane	2,4 %

Autotrasporti di merci:

veicolo-chilometro	4,6 %
veicoli-chilometro in conto terzi.	4,1 %
tonnellate-chilometro di merci .	4,6 %
tonnellate-chilometro di merci in conto terzi.	3,9 %

Indagine accurata ha consentito poi di verificare che per le principali categorie di moto-autoveicoli si riscontra una notevole diminuzione dei costi chilometrici di esercizio, in gran parte dovuta al diminuito prezzo dei carburanti ed in alcuni casi alla diminuzione del prezzo di acquisto dei moto-autoveicoli e dei pneumatici.

Tale imponente attività della motorizzazione civile appare utilissima all'erario. Al fine, infatti, di avere un'idea dell'ordine

di grandezza del gettito fiscale complessivo fornito dalla motorizzazione civile, si è compiuta altra indagine che ha consentito di valutare in circa lire 527 miliardi tale introito, con un incremento di circa il 14 per cento rispetto al 1959. L'insieme quindi, determinato sia dall'incremento delle attività della motorizzazione civile, sia dai compiti affidati al Ministero dei trasporti dal nuovo Codice stradale, esige una particolare disamina.

Esami tecnici dei veicoli.

Al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale e sulla base delle norme contenute nel nuovo Codice stradale, che fissano i requisiti tecnici cui devono rispondere tutti i veicoli, sia a motore, sia rimorchiati, esami tecnici vengono effettuati dal Ministero dei trasporti sui prototipi dei veicoli, nel caso di fabbricazione in serie, o su ciascun veicolo, nel caso di produzione isolata. Alle verifiche sui veicoli nuovi sono da aggiungere le visite di controllo sui veicoli in circolazione, onde accertare il mantenimento dei requisiti di sicurezza. Attualmente vengono eseguite operazioni automobilistiche tra collaudi di veicoli che devono entrare in circolazione e controlli di veicoli circolanti. Per tali operazioni condotte con mezzi tecnici e meccanici, il Ministero del trasporti dispone di 14 impianti razionali dislocati nelle principali province, mentre appare necessario per tutto il territorio nazionale istituire altri 125 impianti fissi, con complessive 147 linee di controllo (piste), di cui 103 a pista semplice e 22 a pista doppia, oltre 28 impianti di controllo mobili per le zone a caratteristiche montane e di scarsa densità automobilistica. Tenuto conto degli impianti già esistenti, gli impianti fissi a due linee di controllo da costituire sono 22; quelli fissi a una linea di controllo 103; infine la fornitura degli impianti mobili interessa 28 unità.

La spesa occorrente, escluso il costo dell'area per le stazioni fisse, è la seguente:

a) Stazioni fisse a due linee di controllo (n. 22 × L. 30.000.000)	L.	660 milioni
b) Stazioni fisse a una linea di controllo (n. 103 × L. 18.000.000)	»	1.854 »
c) Stazioni mobili (n. 28 × L. 2.000.000)	»	56 »
Totale . . .	L.	2.570 milioni

Qualora occorresse provvedere anche all'acquisto dell'area si può prevedere una spesa ulteriore di miliardi 1,6 sicché in totale occorre prevedere:

per gli impianti di controllo fissi e mobili	2,5	miliardi
per l'acquisto delle aree relative	1,6	»
Totale . . .	4,1	miliardi

Una tale organizzazione richiederebbe come l'adeguamento degli impianti tecnici così l'accrescimento del personale occorrente, il quale, oltre agli ingegneri già in servizio e che devono sovrintendere alle operazioni, può valutarsi come qui di seguito:

Tecnici (possibilmente periti industriali)	125	unità
Operatori meccanici (operai)	497	»
Autisti (esperti nella guida di autoveicoli di qualsiasi tipo)	175	»
Totale . . .	797	unità

Reparti automobilistici sperimentali.

Se gli autoveicoli in circolazione devono essere sottoposti ad operazioni di controllo e quelli prodotti in singolo esemplare devono essere collaudati, gli autoveicoli prodotti in serie devono essere omologati secondo una complessa serie di norme tecniche contenute nel nuovo Codice Stradale e nell'annesso regolamento. A questo provvedono i Reparti automobilistici sperimentali che per il 1960 hanno operato a Torino, Milano, Bologna e Napoli.

Immatricolazione dei veicoli e registrazioni varie.

Come è noto, il nuovo Codice stradale ha semplificato molto le operazioni di immatricolazione degli autoveicoli, le quali dalle Prefetture sono passate al Ministero dei trasporti. Anche altre registrazioni sono state affidate al medesimo Ministero. Ciò ha ovviamente rappresentato per il 1960 un notevole aumento di lavoro.

Patenti di guida.

In base alle disposizioni contenute nel nuovo Codice stradale, sono in corso e stanno per concludersi a ritmo assai sostenuto,

le operazioni di sostituzione delle patenti di guida per autoveicoli di vecchio tipo con quelle di nuovo tipo ed hanno avuto inizio – purtroppo con ritardo, in conseguenza della mancata tempestiva presentazione degli utenti agli esami – le operazioni di rilascio della patente per motoveicoli con esame. Sono del pari in corso ed in via di conclusione le operazioni di rilascio della patente per motoveicoli senza esame. Nell'anno 1960 hanno avuto poi termine le operazioni di rilascio, con o senza esame, a seconda dei casi previsti dalla legge, delle patenti di guida per macchine agricole, per carrelli e per macchine operatrici.

Scuole per conducenti di veicoli a motore.

Attività di rilievo sociale per le implicanze che suscita è la vigilanza sulle scuole per conducenti di veicoli a motore. Le scuole riconosciute sono attualmente in Italia circa 1.400 e la loro vigilanza, dal punto di vista tecnico delle attrezzature e dei locali, come dal punto di vista didattico e amministrativo, è stata esplicata dagli organi del Ministero con notevole impegno di tempo e di attenzione.

Prevenzione degli incidenti stradali.

L'azione del Ministero dei trasporti in materia si svolge attraverso norme di legge emanate per la parte di esclusiva competenza del Ministero stesso, e di concerto con il Ministero dei lavori pubblici là dove il nuovo Codice stradale prevede la collaborazione dei due Dicasteri. L'opera di prevenzione viene particolarmente esplicata mediante azione di educazione stradale ottenuta con l'ausilio di manuali distribuiti gratuitamente, di materiale didattico fornito alle scuole dell'ordine elementare e medio, sempre gratuitamente, finalmente attraverso cortometraggi cinematografici distribuiti nei locali pubblici e nelle scuole. Tale azione si completa mediante la collaborazione per la prevenzione e la repressione delle infrazioni alla disciplina stradale che viene offerta al Ministero dell'interno – Direzione generale di pubblica sicurezza.

Da notare poi, sempre a proposito della prevenzione degli incidenti stradali, la collaborazione con gli Enti locali proprietari di strade per una razionale impostazione dei limiti di velocità fuori dei centri abitati ed una viva partecipazione alla soluzione dei problemi che la nuovissima branca della tecnica « Ingegneria del traffico » va costantemente ponendo all'attenzione degli studiosi.

Motorizzazione agricola e macchine operatrici.

Alla fine del 1960 erano in circolazione i seguenti tipi di veicoli:

trattrici agricole	N.	260.000
rimorchi agricoli	»	100.000
macchine agricole semoventi	»	140.000

A tali quantitativi sono da aggiungere le macchine operatrici industriali nonché i carrelli destinati al trasporto di prodotti da un reparto all'altro dello stesso stabilimento.

Esiste anche per tali veicoli l'omologazione dei prototipi nel caso di produzione in serie e l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione per gli esemplari prodotti singolarmente. La procedura che è unica ed è valida sia per l'impiego su strada, sia per l'impiego agricolo, viene eseguita in accordo col Ministero dell'agricoltura. Sono incaricati dell'esecuzione delle prove di omologazione 5 Istituti, di cui 4 universitari e uno dipendente dal Consiglio nazionale delle ricerche, con la partecipazione di ingegneri del Ministero dei trasporti. L'attività in tale settore è stata particolarmente intensa, tenendo molto impegnato il Ministero dei trasporti, il quale, per di più, provvede direttamente per la parte attinente la circolazione stradale, all'approvazione delle macchine agricole di produzione estera non soggette ad omologazione.

Lotta ai rumori.

La lotta contro i rumori prodotti dagli autoveicoli ha richiesto l'azione del Ministero che ha provveduto all'istituzione di un centro sperimentale di fonometria a Roma, collegato con altri centri sperimentali a Milano e a Torino; qui vengono tarati i vari fonometri, mediante i quali gli Ispettorati compartimentali per la motorizzazione civile e i trasporti in concessione controllano il grado di efficienza degli apparecchi silenziatori applicati ai tubi di scarico dei vari tipi di moto-autoveicoli. Inoltre, il Centro sperimentale di Roma esegue prove di laboratorio sui dispositivi per la percezione di segnalazioni da parte dei veicoli sopraggiungenti e sugli avvisatori acustici.

Tale attività, che si potrebbe chiamare preventiva, va unita a quella repressiva degli agenti di polizia urbana, i quali durante il 1960 hanno elevato in Italia circa 25.000 contravvenzioni per dispositivi silenziatori in disordine.

CENTRO MECCANOGRAFICO DI RILEVAMENTI STATISTICI.

Il complesso delle operazioni automobilistiche rappresenta un fenomeno troppo importante per la vita nazionale per non meritare di essere partitamente conosciuto, anche al fine di predisporre i necessari programmi di lavoro. Il Ministero ha realizzato a tal fine un moderno Centro meccanografico al quale affluiscono le schede perforate delle operazioni automobilistiche e cioé:

immatricolazioni e reimmatricolazioni di moto-autoveicoli;

aggiornamenti dei documenti di circolazione;

revisioni di moto-autoveicoli;

rilascio di patenti di guida.

L'utilità di tali operazioni (dati aggiornati svariati e precisi), è evidente.

AUTOSERVIZI DI LINEA PER VIAGGIATORI

Al 31 dicembre 1960 la situazione delle autolinee nazionali e internazionali, comparata con quella del 31 dicembre 1959, era la seguente:

	Al 31 dicembre 1959	Al 31 dicembre 1960
Numero delle autolinee nazionali extraurbane	9.926	10.331
Sviluppo della rete-chilometri	569.021	599.623
Percorrenza in autobus-chilometri	14.500.320.000	14.659.800.000
Numero delle autolinee internazionali	120	135
Sviluppo della rete-chilometri	10.960	11.876

È facile cogliere come l'imponente sviluppo assunto dalla rete dei servizi automobilistici ne giustifichi la qualifica di primario sistema di trasporto, alla pari con quello ferroviario: in quest'ultimo anno poi, il notevole, ulteriore incremento dei servizi conferma da un lato l'intrinseca vitalità del mezzo automobilistico, dall'altro il favore che per le sue speciali caratteristiche esso gode presso le popolazioni. Pure le difficoltà non sono poche, ove si consideri una certa situazione di disagio per le imprese, derivante come dai maggiori oneri e vincoli in dipendenza di ulteriori carichi fiscali così dall'aumento delle paghe del personale e dei massimali assicurativi. Ché anzi, in materia, sono da aggiungere vuoi l'estensione delle norme sull'equo trattamento e la concorrenza, sempre più intensa, che si è costretti a subire da parte di servizi abusivi, la cui opera di repressione risulta particolarmente difficoltosa, vuoi infine l'ulteriore sottrazione di traffico che comporta l'enorme sviluppo della motorizzazione privata.

In argomento, giova anche rilevare che nel complessivo sviluppo dei servizi automobilistici nazionali, le maggiori percentuali di incremento sono rappresentate dalle categorie di servizi per trasporto operai o studenti: cosa che dimostra la tendenza delle autolinee ad una sempre maggiore specializzazione delle loro caratteristiche e l'accentuarsi della loro funzione sociale, assolta, com'è noto, con l'applicazione di condizioni tariffarie particolarmente favorevoli.

Ancora sotto il profilo sociale, va notato con compiacimento l'ulteriore consolidamento della rete automobilistica del Mezzogiorno e delle Isole. Le direttive della futura azione di Governo dovrebbero insistere non tanto su un'ulteriore espansione degli autoservizi, che per altro non può essere esclusa, sia pure entro modesti limiti data l'estensione assunta dalla rete, quanto in vista di un sempre maggiore perfezionamento dei servizi esistenti, sia sotto il profilo di una migliore organizzazione e di una più rigorosa disciplina, sia nei riguardi di un più razionale coordinamento.

In tema di disciplina, importanza riveste l'opera di vigilanza sui servizi che l'Amministrazione come cura, così intensificherà con i mezzi a disposizione, anche se in proposito va rilevato che il problema della migliore attuazione di tale disciplina è connesso a quello della più efficiente organizzazione sul piano normativo. Ci si augura che l'uno e

l'altro aspetto potranno trovare soddisfacente soluzione quando potrà entrare in vigore il progetto di legge n. 2864 di recente sottoposto all'approvazione del Parlamento.

Tale progetto vuole evitare, per quanto possibile, la costituzione di situazioni monopolistiche instaurando un regime di moderata concorrenza tra i vari sistemi di trasporto e i vari esercizi aziendali; a tal fine è da ridurre il riconoscimento di titoli di preferenza e di esclusività ai soli casi in cui esso sia imposto dalla necessità di assicurare continuità, regolarità ed efficienza di servizio nell'interesse pubblico. Inoltre, quel disegno tiene conto, nell'ordinare il sistema della preferenza, del nuovo ruolo assunto dalle autolinee nel complesso dei servizi di trasporto, introducendo tra l'altro innovazioni notevoli per quanto riguarda lo strumento delle concessioni definitive; intende poi favorire la più vasta utilizzazione dei mezzi di trasporto mediante l'abolizione dei divieti di servizio locale sulle autolinee ordinarie ogni qual volta sia consentito dalla vitalità economica delle linee stesse; accentua i poteri dell'Amministrazione e correlativamente gli obblighi dei concessionari ai fini di realizzare una disciplina più rigorosa ed una organizzazione più efficiente dei servizi nell'interesse pubblico; finalmente, con gli articoli 20-25, vuole favorire, con la rivalutazione delle sovvenzioni, l'attivazione di servizi nelle zone povere.

Il coordinamento dei servizi automobilistici tra di loro e con quelli ad impianti fissi gestiti dallo Stato o concessi all'industria privata rappresenta indubbiamente una esigenza di carattere fondamentale, essendo intesa ad assicurare l'armonica coesistenza ed il razionale ed organico sviluppo dei vari mezzi di trasporto sul piano dell'economia nazionale.

Tale compito, particolarmente complesso e delicato, continuerà ad essere svolto dall'Amministrazione con sempre maggiore impegno nella congiunta visione di tutti gli interessi pubblici e privati in giuoco e con costante intendimento di attuarne il migliore contemperamento.

In particolare, avuto riguardo al coordinamento strada-rotaia, si fa presente che l'Amministrazione è pienamente consapevole delle ulteriori esigenze che la progressiva attuazione del piano di costruzioni autostradali prospetta ai fini di un'ammissibile tutela degli interessi delle ferrovie dello Stato, e che pertanto non mancherà di disporre affinchè le istruttorie riflettenti la deviazione di autolinee sulle autostrade e l'attivazione di nuovi servizi automobilistici sulle autostrade medesime, venga espletata nel modo più approfondito e rigoroso possibile, in ogni caso tenendo presente che il dirottamento di un autoesercizio su di un'autostrada non si traduca per la minore lunghezza dell'itinerario in una riduzione dei prezzi in precedenza praticati o che possa determinare una concorrenza sia pure indiretta nei confronti dei preesistenti esercizi.

Per quanto concerne infine i servizi automobilistici internazionali, è da notare che l'incremento degli stessi, così come indicato, riguarda soltanto le autolinee regolari. In aggiunta a tali servizi sono da considerare quelli che, sotto specie di navette o ingressi a vuoto, non sono soggetti a concessione ma a semplice autorizzazione.

Nei riguardi di questa categoria intermedia di servizi, l'Amministrazione ha sempre inteso promuovere l'afflusso delle correnti turistiche normalmente provenienti dai paesi nordici, favorendo partecipazione anche dei vettori italiani. L'incremento nel volume di traffico anche in questo settore è notevole.

MOTO-AUTOVEICOLI SOTTOPOSTI A SPECIALI NORME

Sono in totale 1.872. La legge fondamentale che porta il n. 1349 e che risale al 20 giugno 1935, malgrado i successivi provvedimenti di modifica adottati, è ancora al presente non del tutto rispondente alle accresciute e mutate esigenze del traffico, ove soprattutto si voglia tener conto delle nuove forme di impiego dell'autocarro e del suo continuo incremento.

Ovviamente, quindi, perdurando tutti i problemi connessi con la concorrenza, con il coordinamento degli altri mezzi di trasporto e con la sicurezza della circolazione, bisognerà pervenire alle necessarie determinazioni in collegamento ed in conformità con la politica dei trasporti, secondo che sarà determinata in sede di Comunità economica europea. Tuttavia, tra i provvedimenti di adattamento, sono da richiamare quelli in corso di attuazione riguardanti il possesso della idoneità morale, tecnica e finanziaria delle ditte autorizzate al trasporto, le disposizioni che riguardano le attività abusive di trasporto svolte in violazione dei principî sanciti nella legge n. 1349 e del Codice della strada in materia di pesi.

Nuove disposizioni è stato necessario impartire, previo parere favorevole del Con-

siglio di Stato, per il controllo e la repressione delle violazioni stesse: al quale proposito l'opera della polizia e dei carabinieri è vigilante, assidua, continua.

È tuttavia da riconoscere che il problema, soprattutto per ciò che concerne le attività abusive di trasporto, ha assunto aspetti di vasta portata, al punto che, nonostante le severe repressioni, i fenomeni non accennano a diminuire: positiva e lungimirante azione politica è il risolvere le questioni non sul piano delle sanzioni, ma mediante nuovi provvedimenti, sia pure di legge, volti ad eliminare alla radice il determinarsi medesimo dei fenomeni. Come poi annunziato nel decorso anno, è stata attuata la liberalizzazione nel rilascio delle autorizzazioni al trasporto di merci in conto di terzi per autocarri fino a 50 quintali di portata. Il provvedimento è stato motivato dalla opportunità di adeguare il settore dei trasporti su strada alla linea di politica economica, perseguita dal paese in questi ultimi anni, politica che poggia su principî di massima produttività e massima liberalizzazione. Del resto, ai fini di un ordinato sviluppo delle attività economiche, occorre assicurare a chi intende correre certi rischi investendo il proprio denaro, pur tenendo conto delle disposizioni di legge e delle situazioni in atto, un sufficiente margine di stabilità e di certezza.

Particolari cure sono state poi rivolte già dal 1949 al settore dei trasporti internazionali, allo scopo di favorire ulteriori possibilità di lavoro agli operatori italiani, quantunque i severi disciplinamenti vigenti in materia negli altri Stati. Tuttavia, sono già in corso di attuazione delle decisioni adottate dalla Comunità Economica Europea, provvedimenti per la osservanza delle norme riguardanti il regolamento delle discriminazioni in forza del quale ogni discriminazione di prezzi, di tariffe e di condizioni di trasporto, riguardo all'origine o alla destinazione delle merci trasportate, è vietata dal 1° luglio 1961.

Accordi tuttavia sui traffici stradali di merci sono in vigore con la Svizzera, l'Olanda, la Svezia, la Germania Occidentale e il Belgio e, in relazione agli accordi, l'azione per l'esenzione è stata sempre pronta e sensibile.

In ogni caso, in tutti gli accordi sono stati rispettati i principî della parità di trattamento tra i trasportatori italiani e quelli appartenenti a ciascun paese contraente, sforzandosi, con comune sollecitudine, a stabilire fin dove possibile, una disciplina uniforme.

Altre esecuzioni sono state date all'accordo Italia-Jugoslavia e all'accordo Italia-Austria, di recente entrati in vigore. Continuano, nel contempo, le trattative per il raggiungimento di accordi con gli altri Paesi, in particolare con le autorità della Francia per la sostituzione dell'accordo vigente al fine di rendere più agevoli i traffici tra i due Paesi. Né solo sul piano normativo; ché disposizioni per l'attuazione e l'osservanza degli accordi vengono diramate a tutti gli uffici doganali di frontiera e agli organi di Polizia, sicché i conseguenti controlli risultano effettuati sia nei confronti dei trasportatori italiani che di quelli stranieri.

L'AUTOTRASPORTO DI MERCI (E. A. M.)

Attorno all'autotrasporto merci in questi ultimi tempi si sono venute accumulando varie questioni concernenti non solo gli interessi degli operatori del settore, ma anche i nostri traffici e gli scambi in genere.

I criteri, infatti, per l'applicazione del trattato di Roma per il M. E. C., che ai trasporti dedica il titolo IV e l'intensa attività svolta dagli organi che vi presiedono, i quali hanno recentemente esposto in un *Memorandum* ai sei Governi tali criteri, pongono nuovi problemi anche per l'attività dei trasporti interni, ed in particolare per l'autotrasporto di merci che è quello il quale evidentemente più risentirà della nuova, comunitaria regolamentazione.

Inoltre, la riforma ferroviaria, con la prevedibile soppressione di linee e la conseguente istituzione di servizi sostitutivi, interesserà non poco questo settore, ritenuto, forse a torto, concorrenziale.

I recenti provvedimenti di carattere amministrativo, infine, attraverso i quali si è provveduto a dare un definitivo assetto giuridico al personale dell'Ente autotrasporti merci ed a regolarizzare i numerosi autotrasporti per conto di terzi che si effettuavano abusivamente in quanto non muniti di regolare autorizzazione ai sensi della legge 20 giugno 1935, n. 1349, lasciano prevedere per questa attività particolare incremento.

In effetti, l'autotrasporto di merci è in continuo sviluppo: dalle statistiche dell'E. A. M. risulta che alla fine del 1960 gli autoveicoli adibiti a tale servizio erano 650.102 per un quintalaggio di 14.529.274 di portata complessiva.

L'incremento registrato negli ultimi dieci anni in Italia risulta essere il seguente:

ANNO	Numero degli autoveicoli	Quintali di portata
1951	274.147	6.349.445
1952	312.424	7.052.137
1953	353.306	8.012.172
1954	393.499	8.964.634
1955	443.802	10.192.734
1956	474.417	10.990.953
1957	512.963	11.672.080
1958	544.522	12.158.967
1959	593.960	13.000.502
1960	650.102	14.529.274

In queste cifre complessive restano ovviamente compresi e i mezzi per gli autotrasporti per conto terzi e quelli per conto proprio e, infine, gli autoveicoli « esenti » (per quintali 63.317).

Il parco nazionale di moto-autoveicoli che hanno svolto attività in tale importante settore della motorizzazione civile aveva poi alla fine dello scorso anno 1960 la seguente consistenza:

Parco nazionale moto-autoveicoli per il trasporto di cose.

	Numero	Quintali portata
Autovetture U. P. .	43.016	151.568
Motocarri	169.868	660.250
Autocarri	398.678	9.554.563
Rimorchi merci . .	38.540	4.162.893
Totale . . .	650.102	14.529.274

Tali cifre vogliono mettere in evidenza l'entità globale del parco privato, ma è bene subito precisare che, in pratica, gli autocarri adibiti al trasporto di merci da prendere in considerazione agli effetti delle grandi dislocazioni di merci e sotto il profilo della concorrenza alle ferrovie, possono considerarsi circa 65.000, con portata tra i 25 e i 50 quintali, e circa 53.000 con portata oltre i 50 quintali.

Ancora: l'attuale regolamentazione italiana non distingue le varie categorie di mezzi per portata, per uso o per raggio d'azione; tuttavia, è lecito presumere, in base alle leggi dell'economia e della tecnica, che la prima categoria effettui trasporti a corto raggio di distribuzione, mentre la seconda garantisca le grandi relazioni di traffico.

Costituiscono quindi 53.000 autocarri e 30.000 rimorchi l'ossatura del nostro trasporto pesante, ma è bene considerare ancora che di questa ossatura n. 22.000 sono adibiti al trasporto di cose per conto proprio e n. 31.000 adibiti al trasporto di cose per conto di terzi.

D'altro lato, non può non ammettersi che, a causa dell'arretratezza della nostra regolamentazione, gli autotrasporti si sono sviluppati con un certo disordine e che il volume del parco può considerarsi, in qualche momento, forse esuberante rispetto alla richiesta di trasporto; ciò si riferisce soprattutto a quelle imprese che per difetto di organizzazione e di capacità economica, dovrebbero essere piuttosto ammesse all'esercizio di trasporto di limitata entità.

Di qui un diffuso senso di disagio fra gli autotrasportatori e quel fenomeno così detto del « padroncino » che crea un rapporto indiretto tra committente e vettore, con evidente dispersione di utili. È auspicabile pertanto l'adozione di nuove, più precise regole per la selezione dell'operatore, per l'accesso alla professione e per il controllo di questi nel tempo.

Da un attento esame dell'andamento del parco è peraltro da prevedere un notevole sviluppo di mezzi, soprattutto di quelli per trasporti speciali: un'intensa attività è in atto per gli autotrasporti con carrozzeria speciale, per derrate deperibili, ortofrutticoli, a temperatura controllata, e per merci alla rinfusa o con cisterne, in relazioni interne e internazionali.

L'E. A. M. dispone di ampie e dettagliate statistiche e segue tali trasporti in tutte le loro manifestazioni. L'andamento dei noli è piuttosto discontinuo; appaiono evidenti certi contrasti fra prezzi praticati e costi di esercizio, ma è da tenere presente il fattore del « carico di ritorno » che è determinante nel mercato degli autotrasporti, oltre ai molti altri fattori che influenzano questo particolare genere di lavoro.

Sia dagli organi della Comunità Economica Europea che da un largo strato delle categorie interessate è auspicata una politica tariffaria; tuttavia, su tale argomento, che può influenzare sensibilmente il prezzo delle stesse merci, sono tuttora in corso importanti dibattiti dai quali si attende un chiaro indirizzo per l'immediato futuro dei trasporti. Oltre all'Ispettorato della motorizzazione civile, che regola la materia dell'autotrasporto di merci

in base alla legge 26 giugno 1935, n. 1349, l'Ente autotrasporto merci, costituito con decreto del Capo provvisorio dello Stato 19 luglio 1946, n. 39, trasformato in legge 5 gennaio 1953, n. 33, svolge tutte le attività di carattere pubblico ed amministrativo concernenti il settore.

Nei suoi quindici anni di attività, l'Ente ha realizzato un notevole complesso di attrezzature centrali e periferiche e di personale specializzato; offre la possibilità di consultare le categorie interessate nei vari problemi, attraverso comitati consultivi provinciali ed al centro, con il comitato consultivo centrale. Commissioni centrali di studio, composte di operatori e di esperti, mettono a disposizione di tutti quanto di meglio si può desiderare per lo studio dei complessi problemi inerenti l'autotrasporto di merci. Il personale dell'E. A. M. è stato definitivamente regolato dal decreto interministeriale 12 luglio 1961, ma si desidera che si regolino anche in modo organico e definitivo le funzioni dell'Ente e si armonizzino con le competenze proprie del Ministero dei trasporti, sia perché dalla sovrapposizione di queste non derivino inutili e pericolosi contrasti, con relativo spreco di energie che sono, comunque, patrimonio di tutti, sia perché si possa con tutte le garanzie intravvedere l'efficacia del controllo che gli organi preposti non possono evidentemente esercitare in regime di concorrenza.

È auspicabile pertanto che le energie di tale organizzazione non vengano disperse soltanto per adempiere in modo generico e non produttivo a delle funzioni occasionali nell'interesse di questa o di quella pubblica amministrazione, ma che con chiaro e tempestivo provvedimento si orientino in un unico « domicilio amministrativo » tutte quelle incombenze burocratiche o no, di carattere pubblico che, comunque, possano interferire nell'andamento e nella disciplina dell'autotrasporto di merci. È del pari auspicabile che, trattandosi di attività di carattere privato (anche se è evidente l'interesse pubblico per la stessa), gli operatori possano accedere in modo adeguato, attraverso idonei organi a carattere consultivo, alla regolamentazione del loro esercizio.

Tale organismo non potrà non essere ancora più apprezzato nel momento in cui nell'ambito del Ministero dei trasporti, le ferrovie assumeranno l'autonomia che sembra debba caratterizzarle anche per consentire l'azione di chiaro e sereno coordinamento che nell'interesse generale pare non potersi sottrarre al Ministro dei trasporti.

PERSONALE DELLE AZIENDE ESERCENTI SERVIZI DI TRASPORTO IN CONCESSIONE

I principali problemi, e per tanti versi sempre attuali, inerenti il personale dei pubblici trasporti in concessione concernono il relativo trattamento giuridico, economico, previdenziale e assistenziale; ciò tanto è più valido quanto quei problemi hanno particolare riferimento alle conseguenze di ordine finanziario derivanti alle aziende dai rilevanti oneri, con conseguente aumento dello squilibrio, rispetto alle limitate entrate dell'esercizio e con la necessità, peraltro discussa, di trasferire i maggiori oneri a carico dello Stato, mediante l'adeguamento e la revisione delle sovvenzioni ordinarie e l'erogazione di sussidi integrativi di esercizio.

La situazione quindi merita di essere attentamente seguita in considerazione del fatto che, scaduti con il 31 dicembre 1960 e disdettati i patti nazionali di lavoro tanto del personale ferro-tranviario che del personale delle autolinee, è da prevedere che i nuovi contratti di lavoro non potranno non prevedere miglioramenti retributivi, e però ulteriore aumento degli oneri.

Sono da aggiungere poi nuovi oneri per effetto del riassetto zonale delle retribuzioni.

Tutto quanto detto conferma per molti la necessità che nella valutazione del fabbisogno finanziario per il Ministero dei trasporti, sia pel prossimo esercizio finanziario 1961-62 che per quelli successivi, si voglia adeguatamente tenere conto della esigenza di assicurare in qualche modo alle aziende quanto necessario per far fronte ai nuovi maggiori oneri di personale. D'altro lato, non è chi non veda, si dice, come nel settore dei pubblici trasporti a impianti fissi il costo d'esercizio, ivi compreso quello del personale, non può ormai in alcun modo trovare sufficiente copertura negli introiti sempre più modesti e sempre meno soddisfacenti, sia a causa di tariffe spesso politiche anzicché economiche, sia per la sempre maggiore prevalenza dell'utenza costituita da categorie impiegatizie e operaie, e quindi viaggianti a tariffe particolarmente moderate.

Il fenomeno delle crescenti passività delle ferro-tranvie, come conseguenza soprattutto degli oneri di personale, aveva sinora determinato perplessità circa le cause effettive delle passività stesse e sull'opportunità di continuare ad assicurarne la copertura, specie per le aziende per le quali le sovvenzioni ordinarie di esercizio o i sussidi integrativi

raggiungono importi ragguardevoli; ma la situazione appare di per sé evidente ove la si voglia comparare a quella delle ferrovie dello Stato che denunciano ben più notevoli disavanzi di esercizio per chilometro di linea. Non può essere però taciuta l'altra componente del fenomeno, in forza della quale molte aziende di ferrovie in concessione esercitano servizi su strada, con funzione integrativa e a tariffa diversa. Ciò premesso, il Ministero dei trasporti, quantunque non abbia strettamente il compito di intervenire nella fase formativa della regolamentazione economica del settore, non manca di seguirne attentamente l'evoluzione, non soltanto per la necessaria valutazione degli effetti, ma anche allo scopo sia di evitare, fin dove possibile, che contrasti di trattative sindacali abbiano a dar luogo, come ahimé spesso avviene, ad agitazioni e ad astensioni dal lavoro del personale interessato, sia di ridurre, per quanto possibile, disagi e danni per il pubblico.

L'Amministrazione è poi da vicino interessata nell'applicazione della legge 22 settembre 1960, n. 1054, che, com'è noto, estende al personale delle autolinee extraurbane il particolare stato giuridico previsto dal decreto 8 gennaio 1931, n. 148 a favore del personale ferrotranviario. È infatti provvedimento tanto profondamente innovatore nel settore delle autolinee extraurbane che ha dato luogo a numerose e delicate questioni sia sul piano generale che in ordine alle singole aziende interessate, questioni alcune delle quali di complessa e non facile soluzione. A tale riguardo, merita particolare menzione la questione dell'istituzione del Consiglio di disciplina presso quelle aziende concessionarie di autolinee, e non sono poche, che non dispongono degli elementi da designare in propria rappresentanza nel Consiglio di disciplina, o perché trattasi di ditte individuali, o perché, essendo di modeste dimensioni, non dispongono di elementi direttivi in numero sufficiente. Data la necessità pertanto di urgente modificazione della legge che regola la materia, è da auspicare apposito provvedimento legislativo. Altro provvedimento legislativo (Atti della Camera, n. 544) è il disegno di legge da tempo predisposto per la regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotramvie esercitate in regime di concessione.

Tale regolamentazione, che si rende necessaria per stabilire sul piano generale quali servizi aziendali e quali compiti siano da affidare agli assuntori nonché le condizioni di lavoro della categoria, è da tempo sollecitata dagli interessati. Ancora sul piano legislativo è all'esame del Senato l'altro disegno di legge (Atto Senato, n. 1376) rivolto a modificare e coordinare il trattamento previdenziale degli addetti ai pubblici trasporti, nonché a rivalutare le vecchie pensioni. Si tratta di un provvedimento che, pur andando incontro alle esigenze della generalità dei lavoratori del settore, è destinato ad avere notevole ripercussione sui bilanci aziendali, specie per effetto della rivalutazione previdenziale, sebbene già sia rilevante l'aliquota contributiva che fa carico alle aziende.

Finalmente, dovrà essere sottoposto all'esame degli organi legislativi il provvedimento concernente la disciplina dell'orario di lavoro del personale degli autotrasporti merci, essendo ormai completati i relativi studi compiuti presso il Ministero del lavoro. Com'è noto, a seguito dell'emanazione della legge 14 febbraio 1959, n. 138, che regola l'orario di lavoro per gli addetti alle autolinee extraurbane, apparve necessario provvedere ad analoga disciplina anche nel settore degli autotrasporti merci, essendo in atto la materia oggetto di insufficiente e difficile regolamentazione nei vari accordi sindacali del settore.

L'elaborazione del provvedimento è stata fatta, tenendo particolarmente conto dei principî già accolti in sede internazionale ed in modo particolare dal *Memorandum* approvata dalla V Sessione della Commissione dei trasporti interni del *Bureau international du travail*.

Inoltre, anche se su piano diverso, ma certamente non meno degno di considerazione, va considerata l'attività amministrativa svolta là dove insorgono controversie individuali e collettive circa l'esatta osservanza delle norme di legge e delle altre disposizioni che regolano il trattamento e l'orario di lavoro degli addetti ai pubblici trasporti.

Grazie all'opera dell'Ispettorato generale, in molti casi si è addivenuti al componimento delle vertenze, evitando in tal modo alle parti di rivolgersi all'Autorità giudiziaria.

Allo stato attuale, l'aspetto più delicato della situazione prevedibile per il prossimo futuro è in modo del tutto prevalente quello dei problemi economici degli addetti ai pubblici trasporti, concernenti soprattutto il rinnovo dei patti nazionali di lavoro. La relativa soluzione non è certo facile in rapporto alle questioni ed alle difficoltà che dovranno essere preliminarmente superate in

sede sindacale, ma è auspicabile che da un lato la buona volontà, dall'altro il senso di responsabilità delle parti contrapposte, faciliterà il conseguimento di un'ordinata e giusta soluzione, senza il ricorso a quelle forme di pressione che nella maggior parte dei casi finiscono col tornare dannose soltanto per coloro che non possono restare privi del pubblico servizio e che in massima parte sono rappresentate da categorie lavoratrici, operai e studenti, come già è stato sottolineato.

SERVIZI A IMPIANTI FISSI

Molta parte dell'attività del Ministero è dedicata all'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, concernente provvedimenti per l'esercizio ed il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione, integrata e modificata dalle disposizioni di cui alle leggi 21 febbraio 1957, n. 88, 7 marzo 1958, n. 237 e 24 dicembre 1959, n. 1130. Come è risaputo, si tratta di norme intese da un lato a disciplinare e ad assicurare una maggiore efficienza tecnica dei pubblici servizi con l'esecuzione di opere rispondenti alle attuali esigenze di traffico, e dall'altra ad adeguare le sovvenzioni di esercizio alle mutate condizioni economiche dei servizi esercitati. L'emanazione della citata legge ha imposto la preesistenza nel bilancio dello Stato di una somma di 18 miliardi di lire ai quali vanno aggiunti altri 6 stanziati con la legge 24 luglio 1959, n. 622.

Il programma di interventi in favore delle aziende suscettive di potenziamento tecnico ed economico è tuttora in corso di realizzazione ed ha richiesto la soluzione di molteplici problemi, interessando linee di varie decine di aziende per una lunghezza complessiva di circa 7.000 chilometri. Si tratta di determinare quali linee, già esercitate con mezzi sufficientemente moderni, siano risanabili mediante il solo adeguamento della sovvenzione di esercizio, quali altre invece lo siano mediante ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti e del materiale rotabili, quali linee infine siano sostituibili con servizi stradali paralleli.

L'approvazione del piano generale di ammodernamento delle ferrovie secondarie della Sardegna (con una lunghezza complessiva di chilometri 835) ha dato inizio al primo ciclo di applicazione della legge n. 1221.

Torna doveroso ai fini di un riconoscimento cui quella nobile isola ha diritto e perché siano anche noti i criteri che presiedono a tale settore di attività, fare più dettagliato discorso su quelle ferrovie.

Ferrovie della Sardegna.

Le linee ferroviarie in concessione della Sardegna, facenti parte dei gruppi delle ferrovie complementari e delle strade ferrate sarde, sono state le prime ad usufruire dai benefici previsti dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, assorbendo da sole oltre un quarto delle somme messe a disposizione dello Stato per l'ammodernamento di tutte le ferrovie d'Italia in concessione. Difatti, sui 24 miliardi disponibili, sono state assegnate per l'ammodernamento di dette ferrovie lire 6.339.000.000 corrispondenti al 75 per cento (misura massima consentita dalla legge) della spesa ritenuta ammissibile di oltre 8 miliardi e mezzo, spesa corrispondente in media a circa 12 milioni di lire per ognuno dei chilometri 708 di linee ammodernate. Dette linee sono state divise in tre categorie: la prima comprendente le più importanti, e cioè la Cagliari-Isili, la Macomer-Nuoro, la Sassari-Alghero e la Sorso-Sassari-Palau: qui si sono avuti i lavori più notevoli, tra cui principalmente il cambio dell'armamento, varianti di tracciato, rafforzamento di ponti metallici, sistemazione di fabbricati e impianti vari; la seconda, comprendente le linee Isili-Sorgono, Mandas-Arbatax, Tirso-Chilivani e Macomer-Bosa ha avuto la sistemazione generale dell'armamento e la costruzione di impianti idrici e di illuminazione per i vari fabbricati; entrambe le categorie hanno avuto la trasformazione totale del servizio, dalla trazione a vapore alla trazione Diesel, mediante l'approvvigionamento di numero 30 automotrici (di cui 10 Diesel meccaniche della F. I. A. T. e 20 Diesel eletriche della Stanga-Brown Bovery), numero 20 locomotori Diesel elettrici della Brown Bovery e numero 17 rimorchiate. Una terza categoria di linee, per chilometri 127, aventi un traffico limitatissimo, è stata sostituita con autoservizi. La complessità dei lavori di ammodernamento estesi su una lunghezza di 708 chilometri in zone molto disagiate, non ha consentito, come desiderato, il completamento dei medesimi in breve tempo, ma anche se alcuni lavori programmati sono ancora in fase di attuazione, la parte sostanziale di essi, e cioè l'immissione in servizio delle nuove automotrici, è stata progressivamente effettuata sulle linee più importanti della rete fin dai primi mesi del 1958. Essa

verrà completata quanto prima sui rimanenti tronchi a mano a mano che i lavori agli impianti saranno ultimati. Fra i lavori di ammodernamento di attualità è da citarsi la costruzione dei carrelli trasportatori, necessari per consentire il trasporto dei carri a scartamento ordinario sulle linee a scartamento ridotto in concessione.

Difficoltà di approvvigionamento degli assali presso l'I. L. V. A., fortemente impegnata per altre produzioni, non hanno consentito, malgrado il vivo interessamento del Ministero dei trasporti, di avere pronti in questo momento detti carrelli, la cui costruzione è prevedibile debba essere ultimata entro i prossimi mesi. Tuttavia, per sopperire nel frattempo alle prime necessità, il Ministero ha provveduto a far trasferire temporaneamente in Sardegna alcuni carrelli in servizio su linee del continente. Il programma di ammodernamento delle linee sarde in concessione non è ancora completo, in quanto è all'esame del Ministero un terzo gruppo di lavori, da eseguire per l'importo di vari miliardi, comprendenti fra l'altro l'approvvigionamento di altro materiale rotabile nuovo, la sistemazione dei fabbricati e in particolare delle case cantoniere, con la costruzione dei necessari impianti idrici e di illuminazione, infine, lo spostamento della stazione di Cagliari dall'attuale posizione di Bonaria alla località San Paolo presso la stazione delle ferrovie dello Stato. Anche per le ferrovie meridionali sarde, attualmente in gestione governativa, si è provveduto all'ammodernamento con la sostituzione della trazione a vapore con moderne automotrici Diesel elettriche.

AMMODERNAMENTI APPROVATI E REALIZZATI.

Fra gli ammodernamenti approvati e già realizzati sono:

Ferrovia delle Dolomiti (Calalzo-Cortina D'Ampezzo-Dobiaco);

Tramvia di Civitanova, trasformata in filovia;

Tranvie extraurbane di Cagliari con la sostituzione con filovia del tratto Monserrato-Quartu Sant'Elena;

Ferrovie Reggiane (Reggio Ciano; Reggio-Sassuolo; Reggio-Guastalla e Reggio- Boretto);

Ferrovia Spoleto-Norcia;

Funivia Cortina-Pocol;

Ferrovia Porto San Giorgio-Fermo-Amandola, sostituita in parte con autoservizi ed in parte con filovia;

Funicolare di Capri;

Ferrovia Cancello-Benevento;

Ferrovia Domodossola-Confine svizzero (cioè il tratto italiano della ferrovia Domodossola-Locarno); i lavori sono stati conclusi con l'inaugurazione della stazione capolinea di Domodossola costruita con una mole di lavori molto importante e una spesa notevole sotto il piazzale di stazione delle ferrovie dello Stato, in modo da consentire, con un passaggio interno completamente al coperto, il trasbordo dei viaggiatori dalla ferrovia in concessione alle ferrovie dello Stato, agevolando così particolarmente il viaggio dei numerosi abitanti di Locarno e del Canton Ticino che debbono recarsi nella Svizzera Sud Occidentale e preferiscono passare con un percorso più breve, attraverso l'Italia;

Ferrovie Cremonesi (Cremona-Soncino-Rovato), sostituite con servizi automobilistici);

Ferrovia Udine-Cividale;

Tramvia Torino-Rivoli, trasformata in filovia.

È tuttora in corso di ultimazione l'ammodernamento delle ferrovie della Valcamonica (Brescia-Iseo-Edolo e Bornato-Rovato); Mestre-Piove-Adria; Bologna-Budrio-Portomaggiore-Massalombarda; Parma-Suzzara; Suzzara-Ferrara; Roma-Lido; Ferrotramvie Provinciali Veronesi (ferrovie Verona-Caprino ed Affi-Garda); tramvie Verona-Grazzana-Tregnaco-San Giovanni Ilarione; linee dell'Azienda di Navigazione interna lagunare di Venezia.

In corso di emanazione è una legge che riguarda l'ammodernamento della ferrovia del Canavese, secondo un piano che prevede la concessione di una sovvenzione oltre il limite delle lire 600.000 a chilometro, stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

L'emanazione di una legge speciale è stata altresì richiesta per il risanamento economico delle ferrovie Terni-Umbertide ed Umbertide-Sansepolcro. Nell'opera di risanamento, nel campo dei trasporti ferrotramviari in concessione, ha assunto importanza notevole il potenziamento tecnico ed economico della rete ferroviaria della penisola Salentina e della ferrovia Cumana (Napoli-Pozzuoli-Torregaveta). In favore della prima su una spesa di circa 6 miliardi, il contributo statale è stato determinato nella misura di lire 4.307.000.000; per la seconda, su una spesa di lire 2.877.153.000, il contributo è stato determinato nella misura di lire 2.157.865.000.

Anche per le ferrovie del Sud-Est e per la ferrovia Cumana giova un discorso particolare.

FERROVIE DEL SUD-EST (SALENTINE)
(chilometri 473).

Esse sono state completamente ammodernate con una spesa complessiva, dedotti i recuperi, di lire 5.742.718.000 e un contributo dello Stato del 75 per cento, pari a lire 4.307.038.000. L'ammodernamento è consistito sostanzialmente nella trasformazione totale della trazione da vapore a diesel con l'immissione in servizio di n. 30 automotrici Diesel, n. 22 rimorchiate e n. 13 locomotori Diesel elettrici e altro materiale vario per una spesa complessiva di lire 3.689.112.000 di cui lire 26.000.000 coperte dai recuperi. Per gli impianti fissi, sono state impegnate, e ormai quasi tutte spese, volgendo l'ammodernamento al termine, lire 2.079.606.000 di cui lire 1.264.254.000 per il rafforzamento dell'armamento, lire 156.329.000 per il riattamento di fabbricati e opere d'arte, lire 158.686.000 per le nuove officine di Bari, lire 54.209.000 per i telefoni e lire 446.128.000 per gli impianti di segnalamento e blocco e per i passaggi a livello.

Le Sud-Est hanno attualmente in programma ulteriori lavori di rafforzamento dei vecchi binari che evidentemente col passare degli anni vanno deperendo, utilizzando i fondi di rinnovo all'uopo accantonati. Le ferrovie del Sud-Est hanno percepito negli anni decorsi sovvenzioni annue di esercizio di lire 1.575.718.000, pari a lire 3.327.000 a chilometro, dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1955; lire 2.014.583.000, pari a lire 4.254.700 per il periodo successivo. Dal 22 marzo 1962 al 21 marzo 1987, termine della concessione, la sovvenzione annua, sarà di lire 1.370.681.000, pari a lire 2.894.000 a chilometro, salvo revisione, ai sensi dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, in relazione alle effettive condizioni di esercizio.

Occorre dire che mentre il risanamento tecnico è stato veramente efficace in quanto, con l'attuazione del piano di ammodernamento si ha oggi un servizio veramente efficiente e moderno, i benefici da esso apportati sono stati tutti assorbiti e sorpassati dall'aumento dei costi, e in particolare dalla mano d'opera, nel frattempo intervenuti. È però intuibile che senza l'ammodernamento le condizioni economiche dell'Azienda sarebbero ancora gravi.

FERROVIA CUMANA.
(chilometri 20).

La spesa di ammodernamento, al netto dei recuperi, è di lire 2.877.153.000, con un contributo dello Stato di lire 2.157.865.000 pari al 75 per cento della spesa. Detta spesa è ripartita come segue:

sostituzione totale dell'armamento con altro nuovo e più pesante (chilogrammi 46,3 per metro lineare) e costruzione di vari raddoppi per un importo di lire 513.184.000 di cui lire 38.884.000 coperti dai recuperi del materiale vecchio;

sostituzione della linea aerea di contatto e sottostazione elettrica a 3.000 volts: lire 372.826.000, di cui lire 34.233.000 coperte dai recuperi;

impianto di segnalamento, blocco, apparati centrali, elettrici e telefoni: lire 237.148.000;

lavori alla sede e ai fabbricati, tra cui il nuovo deposito e officine: lire 419.144.000;

lavori alle gallerie: lire 188.384.000;

materiale rotabile, costituito da 11 elettrotreni nuovi a due casse bloccate e materiale vario per un importo complessivo di lire 1.244.896.000, di cui lire 25.312.000 coperti dai recuperi.

Le previsioni fatte al momento della compilazione del piano di ammodernamento erano che l'esercizio, dopo l'attuazione di detto piano, sarebbe stato in pareggio. Come si è detto per le Sud-Est, l'aumento dei costi nel frattempo intervenuti, non compensati da corrispondenti aumenti di introiti, renderà probabilmente necessaria, anche per detta linea, una sovvenzione di esercizio.

FERROVIA ALIFANA.
(chilometri 85).

È stata già ricostruita a scartamento ordinario nel tronco di Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife in base a leggi speciali. È attualmente in costruzione il materiale rotabile nuovo necessario. La spesa approvata per gli impianti fissi, a totale carico dello Stato, è di lire 3.969.798.000, oltre a lire 745.122.000 previste per l'acquisto del materiale rotabile, con un contributo dello Stato del 50 per cento.

Per il tratto Napoli-Santa Maria Capua Vetere, già in esercizio a trazione elettrica, è invece previsto l'ammodernamento in applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, ma per l'attuazione di questo è necessario apposita legge che, tra l'altro, dovrà provvedere allo stanziamento dei fondi necessari.

ammontanti a lire 2.666.980.000, quale contributo dello Stato nella misura del 75 per cento sulla spesa riconosciuta ammissibile di lire 3.555.440.000, di cui lire 2.991.754.000 per i lavori e gli impianti fissi e lire 573.686.000 per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

E per chiudere, non dispiacerà se pari discorso ora si fa su un altro gruppo di ferrovie.

FERROVIE REGGIANE.
(chilometri 123).

Sostituiti con autoservizi alcuni tronchi su cui il traffico era scarsissimo, i rimanenti, (Reggio-Guastalla, Reggio-Ciano e Reggio-Sassuolo), sono stati ammodernati mediante trasformazione totale della trazione da vapore a Diesel con una spesa complessiva di lire 1.035.728.000 di cui lire 358.440.000 coperte dai recuperi dei tronchi sostituiti e lire 338.644.000 concesse dallo Stato come contributo del 50 per cento sulla spesa al netto dei recuperi. La spesa sostenuta per l'ammodernamento delle reggiane, rapportata ai 74 chilometri di linea rimasti in esercizio, risulta di lire 14.000.000 a chilometro contro l'importo di lire 12.100.000 a chilometro sostenuta per le Sud-Est.

Le reggiane percepiscono attualmente una sovvenzione di esercizio di lire 173.110.000 che rapportata anch'essa alla lunghezza di linea ferroviaria rimasta in esercizio, risulta di lire 2.340.000 a chilometro, non molto lontana da quella prevista per l'esercizio ammodernato delle Sud-Est.

ANCORA AMMODERNAMENTI.

Altri ammodernamenti, in fase di realizzazione, sono quelli relativi alle seguenti linee ferroviarie e tramviarie:

Ferrovia Trento-Malé, costruita su nuovo tracciato, in forza di leggi speciali, con le quali si è provveduto anche al finanziamento dei relativi lavori. Si è provveduto pure all'approvvigionamento del materiale rotabile, essendo quello vecchio inadatto al nuovo esercizio. A ciò si è ottemperato con l'approvazione di un programma di costruzione di nuovo materiale con una spesa complessiva di lire 736.946.000 e un contributo dello Stato di lire 368.473.000;

Tramvie dei Comuni vesuviani, da trasformare in filovie.

Tramvie provinciali di Napoli, da trasformare, parte in filovie, parte in autoservizi.

Tramvie extraurbane di Milano (Milano-Cassano-Vaprio).

Mediante tali forme di interventi, nessuno vuole tacere la responsabilità che lo Stato si è assunta nel settore dei trasporti ferrotramviari in concessione: ma è da aggiungere subito che gli oneri assunti trovano la loro contropartita nel miglioramento – di per sé stimolatore di traffico – dei pubblici servizi, anche se si debba constatare che il ritorno a più equilibrati rapporti tra prodotti e costi di esercizio non ha sempre dato i risultati sperati: e ciò a causa sia del notevole aumento delle spese di gestione, in particolare, di quelle relative al personalenon compensate da corrispondenti aumenti di introiti per la immobilità delle tariffe, sia del crescente sviluppo della motorizzazione privata.

Ovviamente, al fine di ridurre l'onere finanziario dello Stato bisognerà sostituire con servizi automobilistici paralleli le ferrovie con un coefficiente di esercizio molto alto.

La quale trasformazione di ferrovie e tramvie in autoservizi può essere autorizzata, oltre che in applicazione della legge 2 agosto 1952 n. 1221, anche in applicazione dell'articolo 1 del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, a patto che la trasformazione si presenti conveniente sia in linea tecnica sia in linea economica, nella prospettiva di consentire ai concessionari anche una riduzione dei costi di esercizio.

Non può essere però taciuto il fatto che le trasformazioni di ferrovie e tramvie fino ad oggi attuate hanno dato luogo sovente ad agitazioni e proteste da parte delle popolazioni e degli Enti locali che hanno ritenuta contraria ai loro interessi la soppressione del servizio su rotaia. Soltanto tardi, molto tardi, a seguito della pratica attuazione dei provvedimenti di sostituzione, gli utenti hanno manifestato il loro gradimento in quanto il nuovo esercizio automobilistico, che ha mantenuto inalterate tariffe e a condizioni di viaggio ferroviario, si è rivelato più rispondente ai bisogni delle popolazioni, mentre le spese di esercizio, gravanti in definitiva sul bilancio dello Stato, sono grandemente diminuite.

Utilizzando poi i contributi assegnati con varie leggi speciali e con la legge 14 giugno 1949, n. 140, relativa alla riparazione dei danni di guerra, è stato provveduto o si sta provvedendo ad importanti lavori di costruzione e trasformazione delle linee ferroviarie (Trento-Mulé; Napoli-Piedimonte d'Alife; Circumflegrea; Umbertide-San Sepolcro; Bari-Barletta; Alcantara-Randazzo). Detti contributi sono stati aumentati con legge 24 luglio 1959, n. 622, con la quale è stato

autorizzato un ulteriore stanziamento di lire 8.249.400.000 che ha consentito di dare notevole impulso al completamento delle suindicate ferrovie.

In particolare, circa i lavori in corso:

a) la citata legge n. 622, con lo stanziamento suppletivo di lire 2.340.000.000 ha soddisfatto la necessità di spesa relativa al potenziamento della ferrovia Trento-Malè;

b) la predetta legge aveva anche stanziato la somma di lire 2.600.000.000 per il completamento della ferrovia Bari-Barletta, che però, sulla scorta dei calcoli più attenti effettuati recentemente, si è dimostrata insufficiente, sicché deve essere prevista una ulteriore spesa di circa 900 milioni; l'operazione potrà compiersi su futuro stanziamento, tenuto anche conto delle difficoltà sorte per la erogazione della somma di lire 500 milioni che la Cassa per il Mezzogiorno avrebbe dovuto mettere a disposizione dell'Amministrazione;

c) la legge ha poi autorizzato la spesa di lire 2.601 milioni per i lavori di completamento (armamento, impianti fissi ed elettrificazione) della ferrovia Circumflegrea. A questo importo occorrerà aggiungere una ulteriore somma di circa 2,5 miliardi per il completamento degli impianti e per l'acquisto del materiale rotabile; la somma sarà precisata non appena la S. E. P. S. A. avrà inviato i relativi preventivi;

d) sempre la stessa legge ha consentito un'ulteriore spesa di lire 990 milioni per il completamento del tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife della ferrovia alifana, ricostruito ai sensi della legge 14 giugno 1949, n. 410; si ha motivo di ritenere che lo stanziamento possa essere sufficiente:

e) da ultimo, si è autorizzata la spesa di lire 108.600.000 per il completamento della ferrovia Alcantara-Randazzo e di lire 150 milioni per il completamento delle opere di potenziamento della Ferrovia Umbertide-San Sepolcro.

Ai fini dell'applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410, per la riparazione dei danni di guerra subiti dalle ferrotramvie, è stata presentata solamente una domanda da parte della Gestione Commissariale Governativa per la ferrovia Circumetnea per ottenere un contributo suppletivo di lire 56 milioni che potrà essere soddisfatta con l'utilizzazione dei fondi attualmente disponibili.

Impegni e pagamenti per lavori di ricostruzione ancora in corso al 20 aprile 1961.

IMPIANTO	IMPEGNI	PAGAMENTI
Ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore	1 000 064 606	862.906.852
Ferrovia Casalecchio-Vignola	348.038.133	313.234.320
Ferrovia Centrale Umbra	1 608.627.887	1 590.371.518
Navigazione di Venezia	490.063.000	426.663.773
Ferrovia Parma-Suzzara	67 615.300	60.853.764
Ferrovia Sangritana	4.001.221.050	3 650.170.045
Ferrovia Transatesina	6.738.056	6.064.249
Ferrovia Suzzara-Ferrara	336.112.254	325.927.256
Ferrovia Mandela-Subiaco	2.951.990	1.576.192
Tramvie Urbane di Napoli	400.000.000	356.908.546
Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo	155.094.292	143.971.492
Ferrovie Mestre-Piove di Sacco e Piove di Sacco-Adria	262.804.634	259.030.744
Tramvie urbane di Torino	167.829.000	151.046.095
Ferrovie Complementari Sarde	249.036.975	158.598.172
Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife	4.342.059.546	2.998.331.127
Centro tramviario di Cagliari	93.372.052	84.034.847
Ferrovie Strade-Ferrate Sarde	7.383 000	4 731.583
Ferrovia Sondrio-Tirano	2.770.414	2.574.553
Ferrovia Calalzo-Dobbiaco	5.525.497	4.972.945
Ferrovia Circumetnea	244.462.196	48 892 440
Totale	13.791.769.882	11.450.860.513

Nuove costruzioni e trasformazioni.
(Situazione al 20 aprile 1961).

IMPIANTO	STANZIAMENTI	PAGAMENTI	LEGGE 24 LUGLIO 1959 n. 622	
			Stanziamenti	Impegni
Ferrovia Circumflegrea	1.940.000 000	1 874 966.714	2.061.000.000	1.142.197 000
Ferrovia Umbertide-San Sepolcro . .	2.204.481.103	2.201 481.103	150.000.000	—
Ferrovia Bari-Barletta	4.020.000.000	3.535.631.795	2.600.000 000	1.095.687.904
Ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore	2.669.785.991	2.665.785 989	—	—
Ferrovia Alcantara-Randazzo	—	—	108.600.000	108.600.000
Ferrovia Trento-Malè	3 954.553 000	(*a*)5.455.992.859	2.340.400.000	2.337.373 070
Ferrovia Roma-Lido (prolungamento)	1.070.890 199	812.963.901	—	—
Ferrovia Roma-Viterbo	2.793.000.000	2.315.914.679	—	—
Tramvie Castelli Romani	268.743 000	188.920.927	—	—
Ferrovia Circumetnea (ripristino tronco Solicchiata-Linguaglossa)	228.804.480	126.535.243	—	—
Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife. .	—	—	990.000.000	619.917.062
Totale . . .	19.150.257.773	19.168.192 610	8 250.000.000	5.303.775.036

(*a*) Comprensivi dei pagamenti effettuati in applicazione della legge 24 luglio 1959, n. 622.

A conclusione di quanto fin qui esposto torna utile riaffermare che i contributi accordati a favore di ferrotramvie hanno provveduto a soddisfare inizialmente le necessità della ricostruzione degli impianti danneggiati da eventi bellici e successivamente quella di ammodernare e potenziare parte dei predetti mezzi di trasporto per renderli più adeguati alle necessità attuali.

I successivi interventi finanziari a favore degli stessi mezzi di trasporto sono stati resi necessari dalla insufficienza dei fondi inizialmente stanziati, da sopravvenute giustificate necessità di modifiche agli impianti per adeguarli alle moderne esigenze, nonché dagli aumenti dei prezzi nel corso dei lavori.

Giova ricordare che gli stanziamenti non sono mai stati disposti per eseguire le intere opere, ma solo per una parte di esse compatibile con le esigenze di bilancio e con riserva di provvedere con stanziamenti successivi al completamento delle opere stesse.

Le linee di trasporto ad impianti fissi che hanno fruito delle riparazioni per danni di guerra sono in numero di 114; quelle ammodernate 38; quelle costruite *ex novo* o trasformate 8, con un totale di 160.

La vigilanza e il controllo dell'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione esercitati, sia in sede di progettazione per ottenere impianti adeguati alle necessità da soddisfare, sia in sede di esecuzione di lavori relativi, hanno consentito di limitare le spese al minimo indispensabile, pur realizzando una moderna ed efficiente rete di trasporti.

I risultati ottenuti sono notevoli, sia tecnicamente, come miglioramento di esercizi oramai divenuti assolutamente inadeguati alle necessità della popolazione servita, sia economicamente, in quanto l'esercizio ammodernato ha consentito, se non di portare al pareggio le gestioni (cosa pressocché impossibile a causa del continuo aumento delle spese di esercizio e in particolare di quelle del personale, non compensate da corrispondenti aumenti di tariffa) almeno di contenere i *deficit* relativi entro limiti ragionevoli.

MATERIALE ROTABILE.

Per quanto riguarda le ferrovie esercitate in regime di concessione, ma gestite direttamente dallo Stato a mezzo di commissari governativi, sono entrate in servizio sulle Ferrovie meridionali sarde, come già specificato, 6 automotrici Diesel con trasmissione elettrica e 4 rimorchiate-pilota; sono in avanzato corso di costruzione 3 eguali automotrici, destinate alla ferrovia Circumetnea ed è stata predisposta la fornitura di 3 coppie di carrelli per il trasporto di carri delle ferrovie dello Stato sulla ferrovie meridionali sarde.

Sono stati ammessi in servizio 4 autobus, per le autolinee sostitutive ed integrative della ferrovia Pescara-Penne; sono in corso di fornitura 18 autobus: 3 per la gestione delle Ferrovie sarde, 2 per la gestione della ferrovia Circumetnea, 4 per la gestione della ferrovia Penne-Pescara e 9 per la gestione delle ferrovia Rimini-Novafeltria.

Per quanto attiene all'omologazione autobus e all'approvazione filobus sono stati omologati 18 nuovi tipi di autobus dei quali 5 urbani e 13 interurbani e sono stati approvati 3 nuovi tipi di filobus di tipo grande.

Sono inoltre in corso di omologazione altri 20 tipi di nuovi autobus.

	Numero	Peso tonnellate	Età media anni
Automotrici diesel	276	7.000	14,3
Automotrici elettriche	321	12.700	21,5
Carrozze	1.285	20.700	31,5
Locomotori diesel	60	1.900	4,9
Locomotori elettrici	108	—	29
Locomotive a vapore	261	7.600	49
Totale	2.311	49.900	

L'età di alcuni vecchi veicoli, dei quali non è noto l'anno di fabbricazione, è stata presunta in anni 50.

L'età media del parco risulta di anni 29.

Una parte notevole delle locomotive a vapore e delle carrozze, e cioè generalmente quelle di più vecchia fabbricazione, sono accantonate in attesa di alienazione o vengono utilizzate solo eccezionalmente, come riserva.

Il valore a nuovo del suddetto materiale, potendosi presumere il costo medio di 1.200 lire al chilogrammo, ammonterebbe a circa 600 miliardi.

Il parco completo del materiale rotabile è costituito dai veicoli suddetti e da circa 2.500 carri.

VIGILANZA SULLE LINEE DI TRASPORTO IN CONCESSIONE AI FINI DELLA SICUREZZA E DELLA REGOLARITÀ DELL'ESERCIZIO

A) DANNI ALLUVIONALI.

Nel periodo considerato la regolarità e la continuità dell'esercizio delle ferrovie in regime di concessione è stata turbata, anche quest'anno, dalle interruzioni dovute alle alluvioni verificatesi sulle seguenti ferrovie:

Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo. — I lavori per la definitiva riparazione ed il consolidamento della sede stradale e delle opere d'arte danneggiate, ivi compresa la deviazione

di 1 chilometro circa di ferrovia, comportano la spesa, secondo una perizia di massima, di 200 milioni di lire (di cui 150 per la deviazione).

Ferrovie Umbertide-Terni e Umbertide-San Sepolcro. — La spesa preventiva per la riparazione dei danni in questione, secondo una perizia di massima, si aggira sui 100 milioni di lire.

Ferrovia Voghera-Varzi. — A seguito di alluvione si sono avuti notevoli danni alle opere d'arte e di difesa. Tali lavori, in via approssimata, comportano una spesa di 60 milioni di lire.

Ferrovie Calabro-Lucane. — È noto che le alluvioni del 1959 provocarono notevoli danni alla rete delle ferrovie Calabro-Lucane con conseguenti interruzioni e limitazioni dei servizi.

Per la riparazione dei relativi danni venne preventivata una spesa di 400 milioni. Per far fronte ai lavori più urgenti è stato presentato alla Camera un disegno di legge diretto ad ottenere un finanziamento di 200 milioni. Tale somma, peraltro, non è sufficiente per portare a compimento i lavori per il ripristino dell'intera rete ed è pertanto utile predisporre i provvedimenti necessari per l'ulteriore finanziamento.

Solo recentemente è stata riaperta al traffico la linea Crotone-Petilia Policastro sulla quale, a causa delle alluvioni, era crollato un ponte metallico obliquo di linea retta di metri 37, sito sul fiume Esaro.

Sono restate inoltre danneggiate, sempre a causa di nubifragi verificatisi nello stesso periodo, la ferrovia Trento-Malé e Siliqua-Calasetta.

Escludendo i danni della rete delle ferrovie Calabro-Lucane dell'autunno 1959, si ritiene che l'ammontare presumibile dei danni sopraindicati, riferiti al 1960, comporta una spesa che si aggira sui 400 milioni cui deve aggiungersi la somma di lire 200 milioni per i residui danni sulle ferrovie Calabro-Lucane.

Il servizio ferroviario su tutte le linee interrotte, eccetto sulla linea Siliqua-Calasetta, è stato in pochi giorni, con lavori di emergenza, ripristinato.

Gli Ispettorati compartimentali delle zone colpite, d'accordo con le Autorità locali e le Società concessionarie, sono prontamente intervenuti organizzando trasbordi e servizi automobilistici provvisori e sorvegliando nel settore di propria competenza la sollecita esecuzione dei lavori provvisori per assicurare il ripristino delle comunicazioni.

B) INCIDENTI AI PASSAGGI A LIVELLO.

Dal confronto con gli anni precedenti, il numero degli incidenti risulta come appresso:

ANNI	Numero degli incidenti	Numero totale dei morti	Numero totale dei feriti	Numero urti alle barriere
1957 . .	166	41	137	—
1958 . .	112	32	117	142
1959 . .	128	20	73	201
1960 . .	125	32	133	312

È da notare che l'aumento sensibile del numero degli urti alle barriere è forse da ascriversi al migliorato afflusso di tali notizie da parte delle Società concessionarie.

Allo scopo di ridurre per quanto possibile, sia il numero degli incidenti, sia gli ingorghi alla circolazione stradale in corrispondenza dei passaggi a livello più frequentati, è continuata l'installazione di passaggi a livello automatici. Di questi al 31 dicembre 1960 erano in esercizio n. 200, dei quali 161 facenti parte del gruppo dei 401 dispositivi previsti in applicazione della legge sull'ammodernamento.

Allo scopo, poi, di acquisire nuovi dati atti a formulare più precise disposizioni per la protezione dei passaggi a livello, si sono seguite le seguenti direttive:

1°) si sono rilevate le visuali minime a 3,50 metri ed a 20 metri dalla più vicina rotaia sui 3.877 passaggi a livello pubblici incustoditi e non protetti automaticamente;

2°) si sono effettuate prove per la determinazione del tempo necessario per l'attraversamento dei passaggi a livello ad opera di tutti i tipi di veicoli;

3°) si sono raccolte tutte le disposizioni riguardanti i passaggi a livello distribuite in gran numero di leggi, decreti ministeriali, decreti-legge.

È pertanto necessario predisporre una legge che preveda il raggruppamento dei passaggi a livello con strade di servizio soprastanti o sottopassanti la ferrovia, nonché lo stanziamento, nei prossimi esercizi, di 3 miliardi di lire per la protezione di circa 3000 passaggi a livello pubblici a visuale insufficiente e 2 miliardi di lire per la protezione di circa 2000 passaggi a livello su strade

private a visuale insufficiente preesistenti alla ferrovia.

Peraltro, stanti le condizioni di deficitarietà della quasi totalità delle Aziende esercenti reti ferro-tramviarie, sembra necessario prevedere un proporzionale aumento di fondi destinati ai sussidi integrativi di esercizio ed alle Gestioni commissariali ed unicamente da destinarsi, nei casi più urgenti, a copertura delle spese necessarie per la protezione dei passaggi a livello.

SOVVENZIONI PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DI SERVIZI A IMPIANTI FISSI

Lo Stato interviene finanziariamente a favore delle Aziende concessionarie di ferrovie e tramvie extraurbane al fine di garantire la continuazione dei servizi loro affidati, mediante la erogazione di:

a) sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio di ferrovie;

b) sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio di tramvie extraurbane;

c) sussidi straordinari di esercizio e fondi per gestioni dirette.

Il bilancio 1961-62 prevede, per le suddette spese, i seguenti stanziamenti:

al capitolo n. 40: sovvenzioni alle ferrovie. . .	L.	7.561.200.000
al capitolo n. 43: sovvenzioni alle tramvie extraurbane	»	100.000.000
al capitolo n. 52: sussidi integrativi di esercizio e spese per gestioni dirette .	»	7.530.000.000
Totale . . .	L.	15.191.200.000

L'onere previsto per il mantenimento in esercizio delle linee ferroviarie concesse all'industria privata, nei riguardi delle quali è stata applicata o è in corso di applicazione la legge n. 1221 e per quelle non suscettibili, allo stato attuale, di ammodernamento, di trasformazione o di sostituzione con mezzi di trasporto economicamente più convenienti, nonché per il mantenimento di gestioni dirette, ascende, come indicato, a lire 15.191.200.000.

Sovvenzioni chilometriche di esercizio.

Molte Aziende ferrotramviarie, già in regime di sussidi integrativi di esercizio, hanno ottenuto l'adeguamento della sovvenzione ordinaria di esercizio prevista negli originali atti di concessione. Tale adeguamento è stato accompagnato, quando le aziende non svolgevano un servizio esercitato con mezzi sufficientemente moderni, da provvedimenti per l'ammodernamento del materiale rotabile e degli impianti fissi ai sensi dell'articolo 3 della predetta legge che prevede un contributo dello Stato pari al 50 per cento della relativa spesa per le aziende dell'Italia settentrionale e del 75 per cento per quelle meridionali e insulari.

Tuttavia, oltre gli impegni già assunti, per sovvenzioni ordinarie, consolidate e rivalutate, dovrà farsi luogo sia a revisioni delle accennate sovvenzioni annue al fine di un adeguamento alle effettive esigenze dell'esercizio, sia a proroghe di sovvenzioni provvisorie cui deve provvedersi a seguito dello spostamento della data stabilita per l'ultimazione dei lavori di ammodernamento, sia ad atti di cessione di quote di sovvenzioni di esercizio, previo trasformazione delle stesse in 15 annualità, ai sensi della legge 7 marzo 1958, n. 237, e della recente legge 24 dicembre 1959, n. 1130.

È stato previsto un maggiore onere, rispetto al precedente esercizio finanziario, di lire 769 milioni, in relazione alle aumentate esigenze che dovranno essere fronteggiate.

Quanto alle sovvenzioni alle tramvie extraurbane, il fabbisogno, previsto in lire 100 milioni, risulta inferiore per lire 43.200.000 allo stanziamento del precedente esercizio in relazione alle accertate minori necessità finanziarie.

Sussidi integrativi di esercizio e spese per gestioni dirette.

I sussidi integrativi di esercizio vengono corrisposti alle aziende concessionarie di ferrovie e tramvie extraurbane di preminente interesse pubblico, nei riguardi delle quali non abbia trovato ancora pratica applicazione la legge 29 luglio 1938, n. 1121.

I sussidi vengono accordati quando i concessionari abbiano applicato i provvedimenti consentiti per l'adeguamento delle tariffe ed attuato ogni altro provvedimento per migliorare i risultati economici della gestione.

Sin dai decorsi esercizi finanziari, lo stanziamento in bilancio per sussidi integrativi di esercizio è risultato del tutto insufficiente a fronteggiare l'onere dei sussidi in parola, tanto che nei primi mesi di ogni anno solare si deve inoltrare apposita richiesta al Ministero del tesoro, per un'integrazione di fondi; ed in attesa che questa sia materialmente accordata (a distanza di vari mesi) e soltanto

dopo che il predetto Dicastero ha fornito assicurazione di provvedere a detta integrazione, l'Amministrazione provvede a rilasciare alle aziende interessate lettere di assegnazione di sussidi, in base alle quali le aziende stesse riescono ad ottenere anticipazioni bancarie con ovvi notevoli sacrifici di interessi passivi che concorrono ad aggravare le perdite di esercizio.

Nel corrente esercizio finanziario, la somma attribuita in lire 5.215 milioni è stata interamente assorbita dalle erogazioni effettuate a tutto il mese di febbraio del corrente anno.

L'Ispettorato cura, inoltre, a mezzo di apposito Commissario, le Gestioni Commissariali governative delle seguenti ferrovie:

ferrovie ex padane (Ferrara-Codigoro e Rimini-Novafeltria);
ferrovia Genova-Casella;
ferrovia Penne-Pescara;
ferrovia Circumetnea;
ferrovie meridionali sarde.

Il totale della spesa presunta per tutte le Gestioni – sia per investimenti patrimoniali, sia per copertura di *deficit* di esercizio – risulterà, per il prossimo esercizio finanziario, pari a lire 2 miliardi con un aumento di lire 50 milioni rispetto a quello corrente.

FERROVIE METROPOLITANE E FORANEE DI ROMA

Altro compito demandato alla specifica competenza dell'Ispettorato generale riguarda la concessione di costruzione e di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma.

Mentre è stato ultimato ed aperto all'esercizio un primo tronco Termini-Laurentina (E. U. R.), sono stati completati (in tempo utile per soddisfare le particolari esigenze del traffico durante le manifestazioni olimpiche), i lavori iniziati nel 1959 per l'ampliamento delle due stazioni terminali, Esposizione Est ed Ovest.

È intanto allo studio il provvedimento di legge per la concessione definitiva, con sovvenzione statale, del tronco.

Con legge 24 dicembre 1959, n. 1145, poi, è stata data facoltà al Ministero di provvedere, di intesa con quello del tesoro, alla concessione della costruzione e dell'esercizio di una nuova linea metropolitana lungo il seguente tracciato di massima: Piazza Risorgimento-Flaminio-Termini-San Giovanni-Osteria del Curato con diramazione per la località Torre Spaccata, situata sulla via Casilina.

La spesa autorizzata da ripartire in otto esercizi finanziari ammonta a 26 miliardi.

È stato già provveduto all'appalto-concorso del tronco Termini-Osteria del Curato (chilometri 9), la cui sede, fabbricati ed arredamento dovranno essere costruiti nel termine di tre anni dalla data del regolare inizio dei lavori.

I progetti e gli atti presentati dalle Ditte concorrenti saranno sottoposti al più presto al parere, in linea tecnica, del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed a quello, in linea giuridica, del Consiglio di Stato.

È stato inoltre già diramato l'invito a partecipare all'appalto-concorso per il secondo tronco Termini-Piazza Risorgimento (chilometri 5), mentre si sta procedendo ai necessari studi per poter procedere anche all'appalto-concorso del tronco di diramazione per Torre Spaccata.

È poi allo studio un disegno di legge per il finanziamento relativo al completamento della linea E. U. R.-Termini mediante il suo prolungamento da Termini verso Montesacro (chilometri 7) e la diramazione da San Paolo verso Piazza dei Navigatori e Tormarancio (chilometri 5), come prevede il nuovo piano regolatore della città.

Rete metropolitana di Milano.

Sono proseguiti alacremente sotto la vigilanza dell'Ispettorato compartimentale per la Lombardia i lavori di costruzione della linea n. 1: Sesto San Giovanni-Piazza Duomo-San Siro (chilometri 12) ed è stato approvato il progetto del materiale rotabile di prima dotazione.

Nel 1960 sono stati eseguiti lavori per un ammontare complessivo di circa 7 miliardi e sono state impiegate 22.000 giornate lavorative.

È ora allo studio il progetto di armamento della linea anzidetta nonché il progetto per la costruzione del tratto della seconda linea, che dovrà essere realizzata in prossimità della nuova stazione delle ferrovie dello Stato delle Varesine.

TRASPORTI A FUNE

L'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione opera nel settore dei trasporti a fune attraverso la sorveglianza degli impianti in esercizio in quanto già regolarmente autorizzati, al fine di constatare il permanere delle condizioni che garantiscono la sicurezza e la regolarità del trasporto. Per quanto ri-

guarda i nuovi impianti, l'intervento dell'Amministrazione si esplica attraverso l'esame e la visita di ricognizione che ne consente la prima apertura al pubblico esercizio. La situazione nell'aprile 1961, agli effetti della consistenza numerica degli impianti costruiti, era la seguente: 54 funivie a va e viene, 134 seggiovie, 18 tra monofuni e bifuni di tipo speciale (agganciamento automatico, a cabinette, ecc.), oltre 380 sciovie e, infine, 25 ascensori in servizio pubblico e 3 funicolari terrestri.

Come in passato, l'aggiornamento delle disposizioni di carattere tecnico che regolano la costruzione e l'esercizio degli impianti a fune, specie se destinati al pubblico servizio, non ha avuto soste e, attraverso la preziosa collaborazione della Commissione per le funicolari terrestri e aeree, ha portato a conclusione le norme per l'impianto e l'esercizio delle sciovie in servizio pubblico, a modifica di quelle emanate nel 1946, per tener conto dell'evoluzione verificatasi nella tecnica costruttiva di tali impianti.

IL CENTRO SPERIMENTALE IMPIANTI A FUNE.

Caratterizza questo specifico settore d'attività dell'Ispettorato il Centro sperimentale impianti a fune, sorto con legge 19 marzo 1952, n. 183.

Il Centro, dopo una prima fase nella quale ha dovuto indirizzare le proprie energie al completamento dell'organizzazione e delle attrezzature complementari e integrative di prova, ha sviluppato il suo lavoro, da una parte nelle verifiche di organi particolarmente delicati di alcuni tipi di impianti che, per la difficoltà e impegno delle misurazioni, non potevano essere svolte in un periodo di tempo ragionevolmente limitato neppure dai più qualificati Istituti universitari nazionali, e dall'altra nelle prove regolamentari sulle funi metalliche, da effettuare secondo le nuove disposizioni di cui alle norme entrate in vigore alla fine del 1959. Ciononostante, si è proseguita anche l'attività di ricerca attraverso l'effettuazione di un programma di esperienze sul comportamento delle teste fuse e di un ciclo di prove sistematiche su campioni di fune di particolari caratteristiche al fine di accertare l'influenza degli assestamenti e le conseguenti entità della dispersione nei risultati delle prove di strappo cui sono soggetti spezzoni appositamente prelevati dalle funi per il giudizio sull'accettazione delle medesime in sede di collaudo.

Il lavoro del Centro sperimentale impianti a fune diretto da funzionari dell'Ispettorato generale, si è svolto e si svolge sotto il controllo dell'organo specifico di consulenza che è la Commissione per le funicolari aeree e terrestri, alla cui iniziativa si deve la realizzazione del Centro, e che con tanta passione collabora con gli Uffici competenti dell'Amministrazione per quanto attiene al sempre migliore funzionamento dei delicati impianti funiviari, onde realizzare le migliori condizioni di sicurezza dell'esercizio e salvaguardare quindi al massimo la pubblica incolumità.

Infatti, fra l'altro, da parte del Centro sperimentale impianti a fune, sono state effettuate prove ed esperienze necessarie atte a far piena luce sulle eventuali cause degli incidenti occorsi agli impianti in servizio.

In sintesi, l'attività del Centro sperimentale impianti a fune nei suoi primi tre anni di vita circa, è racchiusa nelle seguenti cifre:

a) Prove eseguite per necessità di regolamento:

1°) strappo di funi intere .	N.	170
2°) prove meccaniche sui fili di funi	»	95
3°) esami magneto-induttivi su funi in servizio	»	305
4°) prove di scorrimento e di resistenza di morsetti di attacco delle seggiole alle funi	»	54

b) Prove eseguite per accertamenti vari:

1°) strappo di funi intere .	N.	71
2°) prove meccaniche sui fili di funi	»	7
3°) prove meccaniche su organi ed elementi vari di impianti a fune (aste porta-seggiole, sospensioni, perni, bilanceri, rulli, ecc.)	»	26
4°) prove meccaniche su barre di ferro per cemento armato .	»	23
5°) prove meccaniche su ganci di traino per trattrici agricole	»	18

c) Esperienze varie:

1°) esame di temperatura per colata di teste fuse	»	6
2°) confezioni varie per teste fuse	»	60
3°) prove meccaniche su fili con vari trattamenti termici . . .	»	208
4°) esperienze di resistenza alla fatica di fili a flessione rotante	»	400
5°) esperienze di resistenza alla fatica di funi a trazione variabile	»	20
6°) esami magneto-induttivi in laboratorio su campioni di funi (preparati o tolti d'opera)	»	14

Alle nude cifre è da aggiungere che molte delle prove ed esperienze eseguite hanno importanza internazionale, cioè sono inserite in un ciclo internazionale formato dalla collaborazione dei laboratori di ricerca di varie Nazioni europee.

Ciò è inquadrato nei lavori di studi e di ricerca che si eseguono sotto l'egida e la cura dell'O. I. T. A. F., Organizzazione internazionale trasporti a fune, alla quale l'Italia non solo aderisce ma ne ha la presidenza e la segreteria generale. Su tale argomento è da precisare che il laboratorio del Centro sperimentale impianti a fune è l'unico in Europa che sia destinato ed attrezzato per lo scopo esclusivo degli studi e delle ricerche sulle funi metalliche e sugli organi degli impianti a fune.

Per completare l'attività di studio e di ricerca del Centro sperimentale impianti a fune, al Laboratorio già costruito deve far seguito un impianto sperimentale, già auspicato dalla Commissione per le funicolari aeree e terrestri, per le prove ed esperienze al vero su organi e apparecchiature di impianti a fune.

Il relativo disegno di legge, che prevede lo stanziamento di 100 milioni di lire in due esercizi, dopo aver avuto l'assenso del Ministero del tesoro, è stato già approvato dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 22 settembre 1961 e sarà quindi prossimamente presentato al Parlamento.

Va da sé che non può non essere sostenuto quanto giovi alla salvaguardia della vita umana attraverso garanzie di sicurezza nel campo dei trasporti pubblici e privati.

PARTE SECONDA

NAVIGAZIONE INTERNA

È ormai comune giustificata convinzione che i trasporti idroviari siano destinati ad assumere importanza sempre più ragguardevole nel quadro dell'economia generale dei trasporti.

Ciò è tanto più vero quanto tale settore ha trovato anche in seno al Mercato Comune Europeo non trascurabile interesse.

A Ginevra, infatti, proprio nell'ambito della Comunità, si sono riuniti numerosi esperti al fine di studiare una comune rete navigabile tra le vie navigabili europee di interesse internazionale. Ai lavori parteciparono rappresentanti dei seguenti paesi: Austria, Belgio, Stati Uniti d'America, Francia, Ungheria, Italia, Paesi Bassi, Polonia, Repubblica Federale Tedesca, Romania, Svizzera, Cecoslovacchia, Russia e Jugoslavia. Inoltre erano anche presenti rappresentanti della Camera di commercio internazionale dell'Unione internazionale della navigazione fluviale, della Direzione generale dei trasporti, della Comunità economica europea, nonché il capo della Segreteria e l'ingegnere capo della Commissione del Danubio di Budapest.

In Italia, la navigazione interna, uscita dalla guerra quasi completamente distrutta a causa dei gravi danni subiti dalle infrastrutture e dalla flotta, ha ripreso lentamente i suoi traffici fino a raggiungere nel 1960 la metà del movimento pre-bellico, quando il movimento delle merci sui fiumi e canali navigabili raggiunse un massimo di circa 5.150.000 tonnellate, mentre sui quattro grandi laghi raggiunse il massimo di circa 855.000 tonnellate.

Oggi i servizi pubblici di linea, per trasporto viaggiatori e merci sui laghi, risultano di circa 400 chilometri; le vie navigabili sui fiumi, canali e sulle lagune sono di circa 2.200 chilometri.

L'azione governativa si è costantemente rivolta al ripristino delle vie navigabili danneggiate dagli eventi bellici, all'ampliamento della rete idroviaria esistente nella valle del Po e alla realizzazione di una via d'acqua a carattere internazionale destinata a collegare la Svizzera all'Adriatico.

Ma la ripresa, nonostante tutto quanto è stato fatto dalle Amministrazioni dei trasporti e dei lavori pubblici, continua ad essere lenta, fenomeno questo che non si è verificato per gli altri settori di trasporto. Tale lenta ripresa deve attribuirsi come alla mancanza di provvidenze speciali, così a svariate cause, quali i danni agli impianti fissi e la mancanza di manutenzione, che ha interrotto o reso impossibile la navigazione anche dove gli impianti erano rimasti indenni; i danni alla flotta; il costo elevato della mano d'opera nonché la deficiente e scarsa attrezzatura di meccanismi per il maneggio delle merci, con conseguente elevato costo delle operazioni di carico e scarico. È evidente che ove non soccorra un'azione tempestiva e concreta, si avrà tra breve un ristagno del settore, con danno notevole, oltre che della economia nazionale, delle maestranze e delle imprese che traggono i loro mezzi di sussistenza dalle attività connesse ai trasporti in questione.

Un ritorno, invece, della navigazione interna ai suoi naturali traffici e cioè al trasporto di merci povere o di massa, come

sabbia, ghiaia, cereali, combustibili, lubrificanti, carburanti, prodotti dell'agricoltura, minerali, non potrà non influire in modo benefico su tutto il settore dei trasporti nella valle padana e nella regione veneta, cioè in una delle zone più legate ai traffici ed alle industrie del Paese.

In tal modo sarà possibile raggiungere lo scopo di mettere a disposizione dell'economia nazionale tutti i mezzi di trasporto vantaggiosamente utilizzabili in regime economico di esercizio, così che ogni utente possa giovarsi del sistema più conveniente con il minimo costo per la collettività.

Allo stato attuale il programma governativo di assecondare lo sviluppo della navigazione interna ha trovato pratica dimostrazione nella recente deliberazione del Consiglio di Ministri su un disegno di legge destinato ad arrecare alcune provvidenze al settore. Con questo disegno di legge si viene, infatti, per la prima volta a favorire, con contributi statali, la costruzione e l'ammodernamento del naviglio nonché la riduzione dei costi di esercizio e il potenziamento degli impianti portuali. Ed è proprio nell'attuazione di sostanziali iniziative di questo genere che l'Autorità governativa ha visto il modo più efficace per raggiungere lo scopo di un effettivo sviluppo della navigazione interna nella Valle Padana.

C'è il problema dei tracciati, là dove bisogna procedere per vie artificiali e quello della costruzione delle opere la cui competenza spetta al Ministero dei lavori pubblici, ma l'attuale ripartizione delle competenze in materia di navigazione interna, che il Codice della navigazione ha fissato tra il Ministero dei trasporti e quello dei lavori pubblici, non sembra abbia dato finora motivo per ritenere che essa costituisca un ostacolo per lo sviluppo della navigazione interna stessa.

Come si è detto, il programma governativo poggia, essenzialmente, sulla valorizzazione come via navigabile, del fiume Po, lungo il quale sono state già portate a termine ingenti opere di sistemazione idraulica da Mantova alla foce, opere che hanno reso possibile una navigazione continua e sicura su quel tratto. Analoghi lavori sono in corso di esecuzione a monte di Mantova, il cui compimento consentirà la navigazione fino a Cremona per natanti di tipo europeo di 1.350 tonnellate di stazza.

Da Cremona a Milano è da realizzare un canale navigabile artificiale ove si voglia pervenire alla progettata via internazionale Locarno-Venezia. Il problema diventa sempre più interessante e per molti versi urgente: non è mancata in proposito l'iniziativa parlamentare che si è manifestata attraverso la presentazione di una proposta di legge presentata da 34 deputati delle province di Milano, Cremona, Pavia, Parma, Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Bologna e di molte province del Veneto. Ciò è particolarmente significativo in quanto sono rappresentati i parlamentari delle province più direttamente interessate al completamento dell'idrovia padana attraverso il collegamento di Milano al Po e quindi al Mare Adriatico. Del resto, a tacere dei collegamenti che la progettata via consentirebbe, non può non riconoscersi come l'economia del territorio che dovrebbe essere attraversato dal Canale Milano-Cremona-Po in questi anni si è profondamente e rapidamente modificata. Viene ormai riconosciuto che l'agricoltura, anche fra le meglio sviluppate e redditizie, non può bastare da sola alle esigenze vitali, ma richiede il sorgere di industrie che, associandosi e affiancandosi all'agricoltura, diano nuovo e più valido impulso allo sviluppo dell'economia locale.

La creazione di zone di sviluppo industriale è una delle maggiori aspirazioni delle popolazioni interessate alla costruzione della idrovia. Ai fini dell'opera sono stati già approvati i relativi progetti ed è stata costituita un'apposita Commissione italo-elvetica che ha posto le basi per la definizione delle questioni di carattere giuridico-economico e doganale che sorgeranno, tra i due Paesi, dall'esercizio della idrovia.

Obiettivo immediato è ora quello di assicurare il necessario finanziamento per la costruzione del canale. Ci si augura che abbiano a sussistere elementi che avviino a prossima soluzione anche questo problema.

Nel quadro poi dei rapporti con gli organismi associativi di categoria, l'Amministrazione ha convenuto sulla opportunità di un rafforzamento numerico del personale in dotazione ai propri uffici periferici ed ha assicurato di avere accolto non solo con favore, ma di voler assecondare la lodevole iniziativa, assunta da alcuni enti locali, per migliorare la preparazione professionale del personale navigante della navigazione interna con la istituzione di appositi corsi di addestramento e di perfezionamento. Ché anzi, non avendo l'Amministrazione poteri istituzionali per la adozione di diretti provvedimenti, svolgerà ogni possibile azione presso il Ministero del lavoro e quello della pubblica istruzione affinché, in base alle loro rispettive competenze in materia, prendano la questione stessa

in più accurato esame ed adottino quegli interventi che valgono ad incrementare e ad estendere le iniziative già in atto in qualche zona per elevare il livello di preparazione professionale degli interessati: cosa altamente lodevole e di grande auspicio per le future attività del settore.

SERVIZI PUBBLICI DI NAVIGAZIONE DEI LAGHI MAGGIORE, DI GARDA E DI COMO

Come si sa, in applicazione della legge 18 luglio 1957, n. 614, il Ministero dei trasporti – Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione – è stato autorizzato a gestire direttamente i servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda.

Il bilancio dell'esercizio 1961-62 prevede per entrate effettive inerenti al traffico un introito complessivo di lire 1 miliardo 50 milioni, con un maggiore gettito presunto rispetto alle previsioni dell'esercizio 1960-61 di milioni 98,5; per spese effettive di esercizio un ammontare globale di lire 1 miliardo 126 milioni con un maggiore onere di milioni di lire 80,5 riferito alle previsioni dell'esercizio corrente e principalmente dovuti agli aumenti di forniture e spese varie inerenti ai vari servizi. Per la copertura del disavanzo di gestione di lire 76 milioni sarà provveduto con una sovvenzione di pari importo a carico dell'Amministrazione.

Il 1960 è stato dedicato all'amodernamento ed al potenziamento delle flotta in servizio sulle linee di navigazione lacuale; sono stati eseguiti lavori di ammodernamento per 11 motonavi, e cioè in particolare: sostituzione di motori alle motonavi *Magnolia*, *Camelia*, *Azalea*, *Fior d'Arancio*, *Balilla* e alla motochiazza *San Leonardo* ed è stato completato l'ammodernamento della quinta motonave tipo *Paese*. Sono state varate recentemente le navi traghetto *San Bernardino* (Lago Maggiore) e *Spluga* (Lago di Como).

È poi in avanzato corso di costruzione, per il lago Maggiore, la motonave *Venezia* di grande portata ed è stato autorizzato l'acquisto di tre motoscafi tipo *Acnil* che, dopo essere temporaneamente noleggiati al Comitato « Italia 61 », saranno adibiti ai servizi di linea prettamente turistici. Pertanto al 31 dicembre 1960 la consistenza della flotta era la seguente:

n. 5 piroscafi (tutti ammodernati negli anni 1951-1958; in servizio, 1 sul lago Maggiore, 2 sul lago di Garda e 2 sul lago di Como);

n. 37 motonavi delle quali 19 costruite dopo il 1952 e le altre recentemente ammodernate (in servizio n. 16 sul lago Maggiore, n. 7 sul lago di Garda e n. 14 sul lago di Como);

n. 18 motoscafi (in servizio 4 sul lago Maggiore, 6 sul lago di Garda, 7 sul lago di Como e 1 sul lago d'Orta);

n. 8 motonavi traghetto, 5 delle quali di recente costruzione e due ammodernate nel 1958-59 (in servizio 4 sul lago Maggiore, 1 sul lago di Garda e 3 sul lago di Como);

n. 1 aliscafo entrato in servizio nel 1958 (sul lago di Garda).

Totale: natanti n. 69 (in servizio n. 25 sul lago Maggiore, n. 7 sul lago di Garda e n. 27 sul lago di Como).

I viaggiatori trasportati nel 1960 sono stati 5.140.941 con un introito di 756.193.366 lire.

Il servizio traghetto sul lago Maggiore tra Intra e Laveno ha dato un introito di lire 134.710.161. per n. 222.525 veicoli traghettati e quello tra Maderno e Torri iniziato nel mese di agosto 1960 ha fornito un introito di lire 4.239.884. per n. 5.694 autoveicoli traghettati. Sul lago di Como tra Varenna e Cadenabbia sono stati traghettati n. 55.194 autoveicoli con un introito di lire 41.007.826.

I servizi speciali hanno dato sui tre laghi un introito complessivo di lire 55.619.542 ed, infine, il servizio svolto con l'aliscafo *Freccia del Garda*, un introito di lire 25.625.718.

Nel complesso perciò gli introiti ammontano a lire 1.017.396.497; il disavanzo complessivo di esercizio tenuto conto che le spese sono state di lire 1.080.041.081, ammonta a lire 62.644.584. Si è chiesto se ci fosse qualche bilancio attivo di esercizio: c'è. È l'esercizio sul lago Maggiore che continua a presentare un bilancio attivo per lire 51.594.834.

PARTE TERZA

AZIENDA DELLE FERROVIE DELLO STATO

PREMESSA

Chi voglia oggi condurre con mente aperta e con sereno animo il suo esame sull'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, non facilmente riuscirebbe nell'intento, tanto la materia negli ultimi tempi è stata piegata alle tesi più diverse: muovendo, infatti, da alcuni inconvenienti d'esercizio che hanno profondamente impressionato l'opinione pubblica, si è voluta investire, negli uomini e nelle

strutture, un'azienda che, in oltre mezzo secolo di attività, con la dedizione e la tenacia dei suoi agenti e con il valore dei suoi tecnici, ha dato, in pace e in guerra, forza arteriosa alla vita economica, degli affetti, dell'unità della Patria.

Che se l'adeguamento ai tempi che lo sviluppo tecnico ed economico ha imposto, nelle risultanze aziendali di un complesso la cui natura ubbidisce ad esigenze tutt'affatto particolari, non sempre, per le deficienze della situazione post-bellica, e per la complessità e la vastità degli interessi che l'azienda stessa in sè determina e porta, è stato possibile approntare gli strumenti idonei, pure non è mai mancata la volontà responsabile dei dirigenti, che con amore congiunto ad intelligenza e ad esperienza, hanno costantemente operato per il superamento delle carenze, pervenendo ad indicazioni coraggiose per il futuro configurarsi ed esprimersi dell'azienda: più che una accorata difesa, più che lasciarsi stringere nell'arco delle ingiuste e spesso irriguardose, quando non offensive polemiche, pare doveroso guardare in faccia la realtà dell'azienda, non per restarne schiacciati o peggio pietrificati, ma per convincersi, attraverso l'esame nudo dei fenomeni, della giustezza delle conclusioni.

1. — IL BILANCIO

Il bilancio dell'Azienda si chiude in disavanzo; e da anni. Per fermarsi agli anni di questa terza legislatura si ha infatti:

Bilancio consuntivo.

(In milioni).

ANNO	Entrate	Uscite	Disavanzo
1958-59 . .	323 631,3	370 267,5	— 46.636,2
1959-60 . .	348 105,6	407.824,4	— 59.718,8

Bilancio preventivo.

(In milioni).

ANNO	Entrate	Uscite	Disavanzo
1960-61 . .	402.912,5	425.527,2	— 22 614,7
1961-62 . .	418.515,3	444.525,3	— 26.010 -

L'aumento del disavanzo, pertanto, per limitarci all'esercizio 1961-62, oggetto della presente relazione, ammonta ad un totale di milioni 26.010, con un aumento di milioni 3.395,3 rispetto alle previsioni originarie dell'esercizio 1960-61. Le maggiori entrate, previste in milioni 15.602,8, sono il risultato dell'incremento:

per milioni 14.050 dei prodotti del traffico;

per milioni 1.322 degli introiti diretti di esercizio;

per milioni 730,8 degli introiti a rimborso spesa.

A tale somma va apportata una variazione in meno per milioni 500 nelle « Entrate diverse ».

Le maggiori spese, sempre relativamente ai due bilanci in esame, assommano a milioni 18.998,1, e sono il risultato dell'incremento:

per milioni 14.484 delle spese di esercizio;

per milioni 536 delle spese complementari;

per milioni 3.978,1 delle spese accessorie.

Spese.

(In miliardi di lire).

ANNO	Retribuzioni del personale	Pensioni ed altre spese generali attinenti il personale	TOTALE	Indice
1950-51 . .	86,4	34,6	121	100
1951-52 . .	91,9	44,3	136,4	112
1952-53 . .	95,2	44,2	139,1	115
1953-54 . .	102,2	49,3	151,5	125
1954-55 . .	112,4	56,3	168,7	139
1955-56 . .	116,4	58,6	175	145
1956-57 . .	133,8	69,2	203	167
1957-58 . .	143	81,1	224,1	185
1958-59 . .	143,7	86,7	230,4	190
1959-60 . .	156,4	97,5	253,9	210
1960-61 (previsione aggiornata) .	164,7	100,3	265	220
1961-62 . .	172,6	102,1	274,7	228

L'incremento più rilevante riguarda le spese del personale sicchè a significare quale importanza dette spese rivestano nell'insieme del bilancio, pare opportuno anticiparne subito i totali per l'ultimo decennio.

L'aumento netto per l'esercizio in corso, sempre relativamente al personale, è di milioni 17.631 così ripartito:

milioni 879 in applicazione della legge 3 marzo 1960, n. 185 (miglioramenti apportati al trattamento economico del personale statale in attività di servizio);

milioni 2.610 in applicazione della legge 22 dicembre 1960 n. 1564;

milioni 5.383 in applicazione della legge 20 ottobre 1960 n. 1227 (competenze accessorie);

milioni 967 per aumenti periodici di stipendio;

milioni 7.792 per aumento numerico del personale ai termini del decreto del Presidente della Repubblica 2 aprile 1960, n. 433, emanato in attesa del nuovo « Stato giuridico del personale » ed alla mutata composizione qualitativa del personale in conseguenza dell'applicazione dello stesso « Stato Giuridico »;

milioni 630 in relazione all'aumento apportato agli stanziamenti dei capitoli delle spese di personale dei vari servizi correlativi alla diminuzione, di pari importo, dovuta alla soppressione del capitolo delle spese di personale delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto della Sicilia.

Sono da aggiungere le spese per gli assuntori, in complessivamente milioni 7.570 (applicazione della legge 30 dicembre 1959, n. 1236), così ripartiti:

Servizio movimento . milioni 2.775
Servizio Lavori . . . » 4.795

Il disavanzo, persistente nella sua mutevole entità, ha posto il problema dell'economicità del servizio ferroviario: problema che non sarebbe proponibile se il bilancio in esame avesse le caratteristiche, la struttura e il contenuto economico di un qualsiasi bilancio industriale volto a determinare il reddito di azienda.

Pertanto, ad esaminare la complessa e controversa materia oggetto del bilancio si è proceduto alla nomina di una commissione con decreto del 1° dicembre 1960 del Ministro del bilancio di concerto col Ministro del tesoro e il Ministro dei trasporti, la quale ha presentato due rapporti, rispettivamente in data 14 gennaio e 11 febbraio 1961.

2. — PRODOTTI DEL TRAFFICO

I prodotti del traffico, considerati nelle singole gestioni, rivelano un costante incremento, particolarmente notevole a partire dal 1958-59: si hanno infatti i seguenti dati:

ANNO	Miliardi	Indice
In consuntivo:		
1950-51	155,4	100
1951-52	164,4	106
1952-53	178,7	115
1953-54	196,9	127
1954-55	221,2	135
1955-56	224,7	145
1956-57	249,6	160
1957-58	253,5	163
1958-59	253,6	163
1959-60	280,8	180
In previsione:		
1960-61 (previsione aggiornata)	293,5	187
1961-62	302	194

E per gli anni a noi più vicini, nelle tre grandi componenti che la voce compongono, si ha:

	Bilancio consuntivo		Bilancio preventivo		
	1958-59	1959-60	1960-61	1961-62	Differenze
Entrate	323.631,3	348.105,6	402.912,5	418.515,3	+ 15.602,8
Spese	370.267,5	407.824,4	425.527,2	444.525,3	+ 18.998,1
Disavanzo	46.636,2	59.718,8	22.614,7	26.010 -	+ 3.395,3

L'incremento del gettito viaggiatori è stato sino all'aprile 1961 del 5,7 per cento rispetto a quello realizzato nello stesso periodo dell'esercizio 1959-60; infatti, il numero dei viaggiatori partiti, che nel 1958-59 era di 373 milioni senza apprezzabile aumento sull'anno precedente, è salito nel 1959-60 a 380,7 milioni con un incremento del 2,6 per cento; ove si aggiunga l'aumento registrato della percorrenza media che sono, in miliardi di viaggiatori-chilometro:

per il 1957-58 . . . 25,1,
per il 1958-59 . . . 25,6 (+ 2,19),
per il 1959-60 . . 26,8 (+ 4,29),

pare dovere aderire pienamente all'attendibilità della previsione che si è ritenuto poter formulare nello specifico settore per il prossimo esercizio 1961-62.

Più vigoroso l'incremento nel settore del traffico merci: qui, nell'ultimo esercizio finanziario chiuso (1959-60), le tonnellate caricate hanno determinato un aumento del 20,6 per cento, passando da milioni 46,31 a milioni 55,82; e le tonnellate-chilometro, passando da miliardi 13,27 a miliardi 15,65, hanno dato un incremento del 17,95 per cento.

Di fondo è pertanto la tendenza all'aumento del traffico: ciò rivela, oltre la correttezza dell'impostazione del bilancio, il costante, graduale sviluppo dell'economia del Paese: evidentemente l'incremento della produzione, l'espansione del volume degli scambi internazionali, i maggiori consumi possibili per il più elevato grado dell'occupazione operaia e connessi con una maggiore diffusione del benessere, rappresentano le caratteristiche positive della nostra situazione più recente.

Rapidamente scomparso è poi lo squilibrio fra la domanda e l'offerta che si era manifestato in maniera piuttosto preoccupante per il settore merci, durante la recessione; chè anzi in taluni periodi, connessi con trasporti stagionali, non solo si è avuta la piena utilizzazione dei mezzi in rapporto alla richiesta, ma si è creata, se pure per breve tempo, una deficienza dei medesimi mezzi.

In materia, problemi ancora si pongono, e notevoli, nel loro complesso.

Traffico viaggiatori.

L'andamento del traffico viaggiatori presenta un incremento costante ed è influenzato in modo particolare dall'aumento naturale della popolazione e dallo sviluppo del reddito nazionale.

Il miglioramento ha due componenti: la prima è di natura quantitativa; infatti, nell'ultimo sessennio si è avuto un aumento da 24,8 a 28,2 miliardi di viaggiatori-chilometro con una progressione costante nel corso del periodo pari al 2,6 per cento annuo.

La seconda componente è data da un movimento di riqualificazione del traffico stesso: qui è da rilevare che i viaggiatori-chilometro di prima classe si accrescono a un tasso maggiore di quelli di seconda classe; si passa dal 10,8 per cento sul totale viaggiatori-chilometro del 1956-57 al 12,2 per cento dell'esercizio 1959-60. Tale fenomeno sembra essere determinato sia dal miglioramento del tenore di vita, sia dal rilevante sviluppo del traffico internazionale, passato da 1,3 a 2,6 miliardi di viaggiatori-chilometro nel corso del quadriennio 1956-57–1959-60.

L'incremento è maggiore nelle lunghe e medie percorrenze perché, per i brevi viaggi, la diffusione della motorizzazione privata, dato il basso costo di acquisto e di esercizio dei mezzi, ha trovato condizioni particolarmente favorevoli ed il ricorso ad essa risulta sempre più conveniente.

Eccone l'andamento:

ANNO	Viaggiatori (milioni)	Percorrenza media Km.
1938-39	167	70,5
1951-52	366,3	58,7
1952-53	385,2	58,4
1953-54	396,9	56,2
1954-55	399,5	56,7
1955-56	406,6	59,2
1956-57	384,3	64,7
1957-58	373,5	67,2
1958-59	372,8	68,8
1959-60	380,7	70,5
e per i primi otto mesi degli esercizi degli anni		
1959-60	251,6	70,3
1960-61	256	72,7

Dopo una progressione costante registrata fino al 1955-56, vi è stata una leggera flessione fino al 1958-59 e quindi, da tale esercizio, una netta ripresa che lascia bene sperare per l'avvenire. La flessione registrata è dovuta essen-

zialmente alle minori percorrenze per effetto della diffusione della motorizzazione privata.

È piuttosto da considerare, nell'ambito delle percorrenze a breve raggio, quel fenomeno sempre più imponente come volume di utenti e sempre più rilevante come fatto sociale che è determinato dal traffico vicinale o di *banlieue* come lo si è voluto chiamare.

Percorrenze chilometriche giornaliere dei treni viaggiatori.

ORARI	Treni permanenti									Treni temporanei
	Scartamento ordinario					Scartamento ridotto			Totale treni permanenti	
	Con carrozze a Trazione		Elettromotrici ed elettrotreni	Automotrici	Totale	con carrozze		Totale		
	vapore	elettrica				Trazione a vapore	Automotrici			
Invernale 1960-61	(a) (d) 42.917	(a) 213.582	74.513	140.632	471.644	—	3.376	3.376	475.020	9.821
Estivo 1961 . . .	(a) (e) 39.278	(a) 223.472	72.797	138.494	474.042	—	3.376	3.376	477.418	(f) 48.997

(*a*) Compresi i treni merci con viaggiatori.
(*b*) Di cui 4.553 Diesel.
(*c*) Di cui 5.719 Diesel.
(*d*) Di cui 5.761 Diesel.
(*e*) Di cui 6.058 Diesel.
(*f*) Di cui 620 Diesel.

Traffico vicinale.

Assicura il flusso e riflusso, tra periferia e centri di lavoro, di imponenti masse di impiegati, operai, studenti, e va assumendo giorno per giorno importanza sempre maggiore sì da costituire non solo un particolare problema economico ma anche fondamentale dovere sociale: è problema economico perché costituisce per le ferrovie dello Stato un onere di esercizio assolutamente sproporzionato ai relativi introiti; è dovere sociale perché l'imponente fenomeno migratorio, una volta limitato a poche grandissime metropoli, nelle quali le condizioni di vita risultavano economicamente troppo gravose per molte famiglie operaie e del ceto medio, si è oggi generalizzato sicché ogni centro ne risulta assillato.

Per dare un'idea del fenomeno su tanto imponente movimento, basta esaminare le cifre relative ai più importanti centri industriali e demografici tenendo presente che i dati stessi si riferiscono al movimento registrato, al mattino, tra le ore 5,30 e le 9 e, la sera, tra le ore 17 e le 19,30.

Durante questi periodi di tempo, infatti, il numero dei lavoratori e degli studenti che convergono nei grandi centri e che giornalmente ne ripartono è dato dal seguente specchio:

Torino	viaggiatori	33.000	circa a mezzo di	84	treni
Milano	»	117.500	» » »	164	»
Roma	»	24.000	» » »	81	»
Napoli	»	42.000	» » »	115	»

Questo traffico crea difficoltà e gravi problemi per la circolazione giacchè occorre tener presente che, nello stesso intervallo di tempo considerato, debbono essere aggiunti tutti gli altri treni (viaggiatori e merci) in circolazione sulla stessa linea o su tratti della linea stessa. Analoghe difficoltà si pongono nei riguardi delle stazioni di origine e di termine di questi treni viciniori perchè dette stazioni debbono provvedere al ricevimento in ore in cui sono molto impegnate ed al ricovero del materiale per periodi di tempo anche molto lunghi.

Per ovviare, ma in parte, a questo inconveniente, si è imposta la necessità di decentrare il maggior numero possibile di questi

treni nelle varie stazioni cittadine. Il decentramento, nella maggior parte dei casi, non solo si risolve a vantaggio delle ferrovie dello Stato per una migliore funzionalità del servizio nel quadro degli interessi generali, ma anche dei viaggiatori stessi i quali tendono a servirsi della stazione più vicina alle fabbriche, agli uffici, alle scuole. Ho detto che il fenomeno costituisce anche un problema economico: il costo di esercizio infatti è assolutamente sproporzionato ai relativi introiti. Giova tener presente che i viaggiatori di questi treni fruiscono di abbonamenti mensili (per studenti e impiegati) e settimanali (per operai) a tariffe speciali ridotte: i primi danno, in media, un introito di lire 2,30 al chilometro; i secondi, poi, lire 1,40 al chilometro

Sarebbe pertanto auspicabile che dalla comune collaborazione, autorità, industrie, uffici, istituti di istruzione, fin dove possibile, si provvedesse a:

1°) sfalsare gli orari ed i turni di lavoro, in modo da ripartire su un arco di tempo più largo dell'attuale la circolazione dei treni operai. Si otterrebbe una migliore funzionalità del servizio ed un ancor migliore snellimento del servizio generale non più vincolato alle necessità del primo;

2°) decentrare al massimo, e fuori delle grandi città, le officine, gli stabilimenti, almeno quelli che sono in costruzione o da costruire. Quest'ultima necessità trova valida conferma nella legge 29 luglio 1957, n. 634, diretta a favorire le localizzazioni industriali « agglomerate » e le localizzazioni industriali « sparse » nel Mezzogiorno. In tal modo forse si eviterà il consolidarsi di una localizzazione di attività in centri già saturi con i conseguenti riflessi negativi.

Resta fermo il concetto che il problema supera le possibilità esclusive del trasporto ferroviario e del bilancio delle ferrovie: non si può non sollecitare un'azione capace di pervenire sia a provvedimenti che disciplinino, coordinino questo traffico tra i vari mezzi di trasporto sia al regolamento delle passività relative che non è giusto rimangano solo a carico del vettore: in questo caso delle ferrovie.

Organi centrali di governo e organi locali amministrativi, anche sulla base dell'esperienze di altri Paesi, vogliano interessarsi per la soluzione del problema, pressoché giunto alla sua saturazione in centri come Milano, Torino, Firenze, Bologna, Roma, Napoli. Pare essere proprio questo uno dei fenomeni cui, per la complessità delle componenti economiche che lo caratterizzano e per l'afflato sociale che lo attraversa, più torna doverosa la ricerca di quella sintesi cui non si può non pervenire nella sana condotta di una politica dei trasporti.

Traffico di massa.

È movimento migratorio che va aumentando anno per anno e che si riscontra particolarmente in occasioni di ricorrenze festive e durante il periodo estivo – autunnale, in concomitanza con periodi di vacanze o di ferie. A farsene un'idea basti considerare che nell'agosto 1960 il traffico è stato di 3 miliardi di viaggiatori-chilometro (nel 1959, 2,85 miliardi) con uno scarto rispetto alla media mensile del 31 per cento.

Le due cause sono nettamente distinte. Durante le ricorrenze festive, e cioè in occasione di Pasqua e di Natale, il notevole incremento del traffico è limitato a brevissimo periodo di tempo. Durante il periodo estivo-autunnale, il movimento migratorio si svolge in un lasso di tempo maggiore che, all'incirca, è compreso tra il 15 luglio ed il 31 agosto. Tale differenziazione è necessaria ed è importantissima giacché i problemi connessi sono svolti con criteri sostanzialmente diversi. Nel primo caso, è necessario approntare tempestivamente i convogli necessari ed impiegare l'ingente materiale rotabile in un periodo di tempo relativamente breve. Nel secondo caso, poi, la contemporaneità dei viaggi per le ferie estive (durante le quali ragguardevoli masse, provenienti dall'interno e dall'estero, si trasferiscono nelle località di villeggiatura montane e marine o che, comunque, intraprendono viaggi turistici attraverso il Paese), per le colonie, per i pellegrinaggi, per i trasporti connessi al rientro di militari che hanno partecipato alle manovre annuali, il cui svolgimento ha luogo generalmente nel suddetto periodo, pone rilevanti difficoltà, sia per la necessità di impegnare materiale rotabile in misura superiore alla possibilità del parco, sia per l'eccessiva intensità della circolazione.

A ben considerare, infatti, non si tratta soltanto di assicurare un posto a sedere a tutti i viaggiatori giacchc sia pure con difficoltà, le ferrovie riescono a fronteggiare il maggior traffico utilizzando anche più volte nella stessa giornata i mezzi di cui si dispone (carrozze, automotrici, elettromotrici) e quelli provenienti dall'estero, che sono pure numerosi, ma altre condizioni tecniche non meno importanti devono essere soddisfatte.

Così sono da considerare l'eccessivo concentramento di convogli in determinati giorni sulle linee ad intenso traffico, la impossibilità che i treni siano tutti impostati nelle ore di partenza e di arrivo secondo i desideri dei viaggiatori, il non economico spostamento del materiale vuoto, anche su lunghi percorsi, i turni di personale di macchina e di scorta ai numerosi treni ordinari e straordinari, il rinforzo delle biglietterie alle stazioni, le operazioni di manovra per la composizione e scomposizione dei vari convogli, per citare soltanto gli aspetti più salienti della complessa operazione.

Purtroppo, se l'analisi della situazione non è difficile nè difficile è fare previsioni sullo sviluppo nel tempo di tale fenomeno, non pare facile dare delle plausibili indicazioni, pur se qualche modestissimo passo è stato compiuto, in particolare da organi turistici che per proprio conto il problema hanno posto e hanno cercato di risolvere.

Beneficio sicuro deriverebbe per tutti se il periodo delle vacanze tradizionali venisse opportunamente esteso per lo meno a quei settori che danno apporto notevole al traffico e al soggiorno alberghiero. Benefici evidenti potrebbero derivare da uno sfalsamento delle date dei cambi di turno nelle colonie estive e montane, da una minore concentrazione dei treni nei periodi di punta per i pellegrini e i malati, soprattutto di quelli organizzati per il Santuario di Lourdes (ora questi pellegrinaggi avvengono esclusivamente nei mesi di luglio e agosto), da uno spostamento sia pure minimo delle date stabilite per i trasporti delle truppe che si recano o rientrano dai campi estivi: è facile arguire che le molteplici esigenze, tutte rispettabili e tutte da tenere in conto, devono potersi coordinare al fine di non gravare dannosamente su uno solo dei fattori concorrenti alla soddisfazione del fenomeno, con l'evidente, inevitabile riversarsi delle manchevolezze, delle carenze quando non dei danni su tutti. Nè può essere taciuto, in materia, il turismo sociale di origine interna, quello connesso con le ferie impiegatizie ed operaie dei grandi complessi industriali e commerciali, per i quali il fenomeno si intreccia con le esigenze imperiose della produttività e della organizzazione del lavoro.

Altrove, qualche industria ha avviato la ripartizione delle ferie in due turni, anche se in periodi estremamente ravvicinati: il risultato può essere ripreso; si impongono, è vero, delle cautele per non arrecare pregiudizio alla economia produttiva e per non imporre maggiori vincoli alle imprese, ma deve essere esaminata la possibilità di scaglionare le ferie su un arco di tempo meno rigido, evitando la simultanea chiusura di medie e piccole aziende, complementari delle grandi industrie; così sono da considerare date di inizio e termine dei congedi, per le imprese similari e per quelle fra loro connesse in rapporto tra produzione e vendite complementari e accessorie. Ovviamente, un accordo è da auspicare tra imprese, organizzazioni di viaggio e di carattere alberghiero da una parte e ferrovie dall'altra, con l'appoggio dei competenti organi statali, perchè si possa pervenire ad una funzionalità di servizi più rispondenti all'esigenza di chi va in ferie, di chi cerca riposo o ricreazione senza disagi e a condizioni economiche vantaggiose o comunque possibili.

Quantitativo treni straordinari effettuati durante l'esercizio finanziario 1960-61 e raffronto con l'esercizio precedente.

TRENI STRAORDINARI PER CONTO	ESECIZI FINANZIARI	
	1959-60	1960-61
Capo dello Stato.	66	65
Autorità e Personalità varie	37	34
Gite turistiche.	388	518
Pellegrinaggi.	414	304
Agenzie viaggi, Enti, Comitive, ecc.	3.626	3.594
Militari italiani	635	662
Varie (*a*)	2.679	3.533
Totale . . .	7.845	8.710

(*a*) Treni « crociera », « militari alleati », « sussidio treni ordinari per festività », « sdoppiamenti per affluenza viaggiatori », « Olimpiadi », « Lavoratori italiani » ed altri non compresi nei punti precedenti.

In complesso si rileva un aumento di circa l'11 per cento rispetto al precedente esercizio 1959-60.

L'aumento è da attribuirsi particolarmente, oltre al maggior traffico in occasione delle « Olimpiadi », al movimento di ingenti masse di lavoratori italiani per e dall'estero.

TRAFFICO CON L'ESTERO.

È caratterizzato eminentemente dal movimento turistico che, sviluppandosi di anno in anno, va assumendo proporzioni sempre più vaste: e seppure è da considerare l'uso crescente del mezzo motorizzato, non può convenirsi sul fatto che l'uso del mezzo su rotaia conserva la sua permanente validità.

Il movimento complessivo dei viaggiatori attraverso i transiti ferroviari è in costante ascesa, sicchè non può non costituire motivo di interesse e non determinare più efficace intervento per l'adeguamento delle strutture ai bisogni, ricordando che spesso, molto spesso, l'incontro del turista straniero con l'Italia avviene con le ferrovie e che un giudizio poco riguardoso nella prima fase dell'incontro si potrebbe riversare immeritatamente su uomini e costumi e strutture e città non ancora nè conosciuti, nè visitati. Ecco i dati:

	Viaggiatori in entrata	Viaggiatori in uscita	Totale
	(in milioni)		
1950-51	3,5	3,5	7 -
1957-58	6,8	6,6	13,4
1958-59	7,3	7,2	14,5
1959-60	8,7	8,4	17,1

Ripartizione fra i vari transiti del movimento globale.

Chiasso	24 %
Domodossola	23 %
Ventimiglia	20 %
Brennero	13 %
Modane.	10 %
Tarvisio	5 %
Luino - Poggioreale - San Candido	5 %
	100 %

Carrozze e bagagliai scambiati con l'estero.

ESERCIZI	ENTRATI			USCITI			TOTALI (Entrati più usciti)
	Ferrovie dello Stato	Esteri	TOTALI	Ferrovie dello Stato	Esteri	TOTALI	
1959-60	45.603	102.868	148.471	45.310	102.883	148.193	296.664
1960-1961	49.544	111.410	160 954	49.751	111.163	160.914	321.868
Differenze in valore assoluto	+ 3.941	+ 8.542	+ 12 483	+ 4.441	+ 8.280	+ 12.721	+ 25.204
Differenze percentuali rispetto all'esercizio 1959-1960	+8,64 %	+8,30 %	+8,41 %	+9,80 %	+8,05 %	+ 8,58 %	+ 8,49 %

Le cifre su riportate, giova ricordare, interessano soltanto il movimento turistico che si serve comunque della ferrovia e che costituisce il turismo vero e proprio, quello cui si deve il vero apporto positivo per l'economia del Paese; complessivamente, considerando il movimento degli stranieri attraverso i transiti con permanenza in Italia limitata a poche ore senza pernottamento, si ha per il 1960 un totale di 18 milioni di presenze.

TRAFFICO DEI LAVORATORI OCCUPATI ALL'ESTERO.

Nel quadro delle comunicazioni con l'estero merita per il contenuto sociale che l'avvolge il traffico dei lavoratori che cercano all'estero occupazione.

Due categorie di connazionali, a seconda che risiedano stabilmente all'estero o che vi siano occupati per brevi periodi stagionali, beneficiano per determinati viaggi di espa-

trio e di rimpatrio, sulle linee gestite dalle ferrovie dello Stato, rispettivamente della riduzione del 50 % e della gratuità del trasporto su presentazione di apposita documentazione.

La prima categoria, quella cioè dei connazionali stabilmente residenti all'estero, è amministrata dal Ministero degli affari esteri che, per il tramite dei Consolati, rilascia annualmente a ciascun richiedente una credenziale valida per ottenere dalle biglietterie delle ferrovie dello Stato o dalle Agenzie di viaggio all'estero autorizzate, il rilascio del documento di viaggio a tariffa ridotta del 50 %. Il residuo 50 %, in basse alla legge 1° aprile 1959, n. 252, è a carico del Ministero degli affari esteri.

La seconda categoria, quella cioè dei lavoratori stagionali, è amministrata dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale che, per il tramite dei suoi Uffici provinciali, rilascia credenziali individuali o collettive valide per la conversione in biglietti gratuiti a favore dei lavoratori richiedenti che, in base ad un contratto di lavoro, espatriano e, al tempo stesso, una credenziale-biglietto individuale per il rimpatrio entro i termini di scadenza contrattuali. Il prezzo dei biglietti di cui sopra (a tariffa n. 1 per i viaggiatori singoli e a tariffa ridotta competente per i viaggiatori in comitiva) viene rimborsato alle ferrovie dello Stato dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale in base ad apposita Convenzione approvata con decreto del Ministro dei trasporti n. 2256 del 2 maggio 1958 e del Ministro del lavoro e della previdenza sociale del 16 maggio 1956, trattandosi di un puro e semplice pagamento differito.

Ora, atteso il rilevante numero di italiani stabilimente o temporaneamente occupati all'estero (oltre 400.000 in Svizzera; 250.000 in Germania e cifre minori ma non meno rilevanti in Francia, Olanda, Belgio, ecc.) si sono presentati non pochi problemi tanto alle stazioni di confine che in corso di viaggio per le regolarizzazioni dei biglietti, per la formazione di omogenei gruppi, per l'apprestamento di adeguati mezzi tecnici.

Accordi sono stati presi con le ferrovie tedesche, francesi, svizzere, belghe ed olandesi, in base ai quali, a partire dal 1° dicembre prossimo venturo, i lavoratori stabilmente residenti all'estero potranno, per i loro viaggi di rimpatrio, essere muniti, fin dalla partenza, di diretto recapito di viaggio.

Sono in corso trattative con le ferrovie tedesche per concordare una definitiva regolamentazione del traffico dei lavoratori stagionali verso la Germania Occidentale – traffico indubbiamente il più consistente – per l'emissione di biglietti complementari atti ad individuare, fin dalla partenza, tutte le possibili comitive viaggianti in un certo giorno con un determinato treno.

Infine, è stato possibile concludere con le ferrovie svizzere – per le quali sole sorgevano difficoltà conseguenti a particolari regimi tariffari su determinate tratte di confine – accordi atti a consentire il godimento dei benefici assicurati ai nostri connazionali per qualunque destinazione italiana e non solamente per quelle previste nelle tariffe internazionali.

Finalmente, per agevolare lo spostamento delle due anzidette categorie di nostri connazionali, che sempre più esige l'apprestamento d'imponenti quantitativi di materiale rotabile, le ferrovie dello Stato e le ferrovie estere interessate provvedono a rinforzare, nei limiti del possibile, tutti i treni aventi in composizione carrozze in servizio diretto internazionale. A tale proposito si precisa, ad esempio, che il treno 34 diretto in Svizzera da Roma è, da qualche tempo, sdoppiato con effettuazione del suo supplementare; da Milano tutti i treni del mattino in destinazione di Chiasso sono, nel periodo febbraio-aprile, rinforzati con una o due carrozze in seguito a richiesta del Ministero degli Esteri.

In caso poi di movimenti unidirezionali, vengono anche programmati interi treni straordinari diretti all'estero.

In occasione infine di ricorrenze festive, quali il Natale e la Pasqua, vengono addirittura programmati, sempre d'intesa con le Amministrazioni ferroviarie estere, massicci contingenti di treni (recentemente è stata predisposta l'effettuazione di 230 treni straordinari per i rimpatri dei nostri connazionali che avverranno tra la fine di novembre e l'inizio del prossimo gennaio).

Per quanto riguarda i notevoli contingenti di lavoratori isolati, per i quali allo stato attuale non è possibile ottenere una preventiva segnalazione da parte dei Ministeri interessati, sono in corso contatti con questi ultimi allo scopo di avere i necessari elementi atti a fronteggiare adeguatamente anche tale traffico.

L'ANDAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE E LA SICUREZZA DEL TRAFFICO.

La complessità del traffico relativo al servizio viaggiatori comporta, ovviamente, irregolarità di circolazione sulle quali troppo

spesso e quasi mai con adeguate giustificazioni, s'appunta il risentimento dei viaggiatori. Ora, se si tien conto che la regolarità del servizio costituisce uno degli argomenti cui più i viaggiatori sono sensibili, non è da meravigliare se inconvenienti abbiano qualche volta a verificarsi, da nessuno voluti, da tutti deprecati, sempre da evitare con la ricerca delle cause preventive e col conseguente approntamento tecnico dei mezzi.

Intanto la irregolarità nella circolazione è minore di quanto comunemente si sostiene: il 50 per cento, infatti, dei treni a lungo percorso arriva alla stazione di destinazione in orario o con ritardo inferiore a sei minuti; al di là dei venti minuti di ritardo, si ha soltanto per il 20 per cento dei treni. La percentuale delle irregolarità nell'arrivo cala ancora molto di più a proposito dei treni locali, come può desumersi dal fatto che oltre il 40 per cento di essi arriva in orario e solo il 4 per cento registra ritardi superiori a 20 minuti.

D'altro canto, deve essere considerata la rigidità cui viene sottoposto l'orario per via delle coincidenze, sempre maggiori, delle carrozze in servizio diretto interno e internazionale, dell'esistenza di treni a lungo percorso che attraversano la Penisola da un'estremità all'altra, dell'esecuzione di lavori in corso sulle linee per il loro ammodernamento.

Alcuni recenti dolorosi episodi hanno allarmato l'opinione pubblica sia perché hanno avuto carattere spettacolare sia perché malauguratamente sono avvenuti a breve distanza di tempo l'uno dall'altro.

Non si vogliono giustificare deficienze o debolezze se ce ne sono state, giacché la salvezza, anche di una sola vita umana, val bene tutte le denunce, ma non si può non considerare con distacco e con senso delle proporzioni l'insieme del fenomeno.

Valgano i seguenti dati relativi agli incidenti d'esercizio nell'ultimo decennio:

Incidenti di esercizio sulle ferrovie dello Stato.

ESERCIZIO	Numero incidenti tipici	Viaggiatori deceduti			Numero incidenti tipici per milioni di treni-km.	Numero viaggiatori deceduti per 10 milioni di viaggiatori-km.
		in seguito a		Totale		
		incidenti tipici	altri incidenti			
1950-51	276	8	63	71	1.510	0.0336
1951-52	277	—	41	41	1.431	0,0191
1952-53	271	26	55	81	1.368	0,0360
1953-54	245	—	57	57	1.167	0,0256
1954-55	293	—	40	40	1.342	0,0177
1955-56	345	1	46	47	1.512	0,0195
1956-57	317	1	47	48	1.372	0,0193
1957-58	289	—	63	63	1.247	0.0251
1958-59	333	4	41	45	1.422	0,0175
1959-60	378	16	43	59	1.519	0,0220
luglio 1960 + marzo 1961 (*a*) . .	283	21	28	49	1.474	0,0223

(*a*) Dati provvisori.

Dai valori relativi (numero di incidenti per milioni di treni-chilometro e numero di viaggiatori per ogni 10 milioni di viaggiatori-chilometro) dell'ultimo esercizio, non pare si debbano evincere scarti apprezzabili rispetto all'andamento generale. È bene tenere presente che i dati indicati riguardano gli incidenti tipici ferroviari (e cioè scontri, investi-

menti, svii e urti di treni, esclusi quelli a passaggio a livello) e pertanto comprendono anche gli urti di treni, di lieve o trascurabile entità, contro ostacoli vari come alberi, frane, attrezzi.

Finalmente, tra le vittime di « altri » incidenti, che sono i più numerosi, sono comprese quelle dovute a qualsiasi causa direttamente o indirettamente connessa con il servizio ferroviario; si tratta nella quasi totalità di vittime della propria imprudenza (incauto attraversamento dei binari, caduta da treni in marcia, ecc.).

Né è da tacere che dal rapporto delle rilevazioni del genere, fatte in altri paesi, le ferrovie italiane risultano essere nei limiti che caratterizzano le altre reti, e non al primo posto.

Incidenti ferroviari anno 1959.

PAESE	COLLISIONI E SVII		VIAGGIATORI DECEDUTI PER QUALSIASI CAUSA	
	Numero	Per milioni di treni-chilometri	Numero	Per 10 milioni di viaggiatori-chilometri
Italia	187	0,78	42	0,02
Austria	127	1,76	20	0,03
Belgio	85	1,03	4	—
Francia	229	0,58	59	0,02
Germania	589	1,04	85	0,02
Spagna	656	6,08	27	0,03
Svizzera	105	0,89	18	0,04

La vita umana resta il più grande bene: ogni sforzo alla sua conservazione è sempre poca cosa; e la morte in un incidente sempre più sconvolge l'animo, più chiama a responsabilità, più sollecita alla ricerca di mezzi che possono prevenirla.

Il quadro seguente è, riferito ad alcuni paesi d'Europa per l'ultimo decennio, il seguente:

Numero dei viaggiatori morti o feriti in incidenti tipici di esercizio.
(dalla statistica internazionale dell'U. I. C.).

	Austria		Francia		Germania		Inghilterra		Spagna		Italia	
	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti
1951 . . .	20	32	20	76	22	361	43	704	16	333	—	8
1952 . . .	2	40	3	29	17	380	..	..	11	40	2	19
1953 . . .	—	8	10	17	1	155	..	..	2	—	25	49
1954 . . .	4	53	34	61	22	436	10	425	8	57	—	7
1955 . . .	9	36	1	24	3	375	—	486	—	10	—	17
1956 . . .	3	15	14	62	3	391	40	747	15	71	2	35
1957 . . .	—	35	79	144	16	212	—	467	20	38	14	44
1958 . . .	—	3	—	5	8	269	92	824	—	9	1	22
1959 . . .	—	7	1	9	—	225	17	957	7	13	3	15
Anno 1960											23	41
Primi 4 mesi 1961 (*a*)											18	25

(*a*) Periodo in cui si è verificato il sinistro di Cassano d'Adda e l'incendio in galleria di Bonassola.

Il dovere di prevenire è evidente: se è vero che nel giudizio di responsabilità che si dà per i diversi incidenti, l'Azienda finisce con l'essere sempre sul banco degli imputati, là dove per incidenti analoghi relativi agli altri mezzi di trasporto le responsabilità vengono disperse, attribuendole vuoi ai conducenti, vuoi alle infrastrutture, vuoi ad agenti atmosferici, non è men vero che, contribuendo all'esplicazione del servizio ferroviario fattori umani e mezzi materiali, debbono agli uni e agli altri essere dedicate le migliori energie e le maggiori attenzioni.

Da un lato, giova insistere sulla selezione psicotecnica del personale, sulla sua istruzione e specializzazione professionale; dall'altro, non sarà mai troppo poco quanto si vorrà fare in riunioni, in simposi, in conferenze a tutti i livelli per indicare i provvedimenti più acconci da attuare ai fini di un controllo efficace della sicurezza ferroviaria.

Tornerebbe così utile chiedersi, con particolare riferimento ad uno dei più recenti inconvenienti ferroviari, fino a qual punto sia consigliabile l'uso del segnale d'allarme in galleria, quando il blocco del convoglio a nulla può giovare se non ad aggravare la situazione anche sul piano psicologico dei viaggiatori. Vi sono nella storia delle ferrovie esempi che consigliano, nelle condizioni di cui sopra, l'uso di un mezzo così istantaneo di emergenza? E ci sono studi, nella ricerca di un sempre maggiore margine di sicurezza, che consiglino soluzioni diverse da quest'anello che finisce poi con l'essere complice di maggiori disastri? La regolarità e la sicurezza del traffico sono fra di loro interdipendenti e debbono ottenersi con la razionale e consapevole applicazione di tutti i mezzi costruttivi e d'esercizio che vengono offerti dal continuo ed esuberante sviluppo delle scienze applicate moderne.

Non sarà pertanto mai abbastanza sollecitato quanto inerisce la costruzione e l'esercizio del materiale rotabile, la consistenza e lo stato di conservazione della strada ferrata, infine i sistemi di regolamentazione e di comando per il controllo della circolazione dei treni.

Traffico merci.

È in stretto rapporto con le capacità produttive della Nazione; là dove queste più si esprimono più alto è anche l'indice del tra-

sporto anche se, qui, nel settore ferroviario, come forse in nessun altro, più si evidenzia il conflitto strada-rotaia, idrovia-ferrovia, mezzo aereo-mezzo su rotaia.

La situazione di eccedenza globale dei mezzi di trasporto terrestri, accentuatasi nel corso degli ultimi esercizi a causa della non prevista, grave flessione della richiesta totale dei servizi e che aveva determinato preoccupante diminuzione dei noli, soprattutto nel settore stradale, è venuta gradualmente e costantemente riducendosi sotto la spinta di una ripresa economica generale. Questa generale ripresa della vita economica produttiva è stata accompagnata da un incremento degli scambi e, conseguentemente, del volume totale del traffico di cui hanno beneficiato, sia i mezzi di trasporto stradali, sia quelli ferroviari; per la ferrovia si è registrato, nel corso dell'esercizio, un'ottima utilizzazione del parco carri da merci e un aumento apprezzabile sia del tonnellaggio trasportato, sia dei relativi introiti.

A questo proposito giova notare che conservano il loro particolare interesse per il mezzo ferroviario i settori della siderurgia, della meccanica, della chimica, del petrolio, del cemento, degli ortofrutticoli a lunga distanza. Sulla materia si hanno i seguenti dati:

ANNO	Tonnellate trasportate (milioni)	Tonnellate chilometri (miliardi)	Carri caricati (milioni)	Percorenza media (chilometri)
1938-39	47,4	11,5	4,9	244
1950-51	42,9	11,6	3,9	271
1951-52	44,8	11,9	4 –	266
1952-53	42,9	11,8	3,9	276
1953-54	45,3	12,7	4,1	280
1954-55	47,2	12,9	4,2	274
1955-56	52,7	13,8	4,5	261
1956-57	54,8	14,5	4,6	264
1957-58	50,1	13,6	4,2	271
1958-59	46,3	13,3	4 –	287
1959-60	55,8	15,7	4,6	281
e per i primi otto mesi:				
1959-60	36,8	10,2	3 –	278
1960-61	36 –	10,3	3 –	268

Le variazioni che non turbano il settore viaggiatori risentono in quello delle merci, come s'è detto, delle vicende congiunturali; ad esempio: dai 13,3 miliardi di tonnellate-chilometro durante il biennio 1957-58 e 1958 1959 si sale ai 15,6 miliardi di tonnellate-chilometro nell'esercizio 1959-60; il fenomeno, che non appartiene soltanto alle ferrovie italiane, dimostra la particolare sensibilità del traffico merci agli effetti della congiuntura economica generale. E, come già per il traffico viaggiatori, è da rilevare in questo settore lo spostamento della domanda verso la tariffa più elevata e la crescente importanza della componente estera. Per quest'ultimo aspetto l'andamento dei singoli transiti rispecchia un incremento notevole sia in esportazione che in importazione.

In particolare per alcuni transiti:

	1958-59		1959-60	
	In entrata	In uscita	In entrata	In uscita
	(tonnellate).			
Ventimiglia	306 364	81 090	409 417	119.131
Modane	1.173.237	355.614	2 025.178	531 873
Domodossola	697.151	1.216.657	989.973	1 458 621
Chiasso	1.760.697	1.449.275	2.451 281	1.829.780
Brennero	1.783.202	1.476.818	1 194.197	984.861
Poggioreale del Carso	204.297	240 754	253.564	330.130

In conclusione, pare potersi affermare che ove l'attuale ritmo di produzione nei principali settori non abbia a venir meno, la situazione del mercato dei trasporti non dovrebbe subire spostamenti notevoli.

TARIFFE.

Strettamente connesso al traffico e per tanta parte di esso stesso addirittura determinante è il problema delle tariffe; non è chi non veda infatti come, costituendo la voce « prodotti del traffico » la voce primaria del bilancio se per il prossimo esercizio dovrebbe aversi una competenza di miliardi 328,8 sul totale generale delle entrate ordinarie e straordinarie, previsto in miliardi 510,4, proprio dalla sana impostazione e dalla retta condotta della problematica tariffaria discende la più o meno proficua giustificazione di tutto l'andamento economico del servizio.

È evidente che come il trasporto ferroviario nel nostro Paese non costituisce unicamente un fatto economico aziendale ma si sostanzia di implicanze vuoi geografiche, vuoi concorrenziali, vuoi soprattutto sociali, così estremamente delicato e complesso si rende l'intervento per chi deve operarvi; e mai come in questo settore sono da evitare posizioni che radicalizzando le tesi, disturbano, intralciano, ritardano, quando non addirittura soffocando distruggono.

Il livello delle tariffe ha oggi raggiunto 41 volte il livello prebellico per le merci e 36 volte per i passeggeri; ciò significa che, in moneta a valore d'acquisto costante, le tariffe italiane sono oggi inferiori al livello prebellico del 32 per cento per le merci e del 40 per cento per i passeggeri. Si ha infatti, per il 1938-39, il prodotto medio di lire 9,20 a viaggiatore-chilometro e di lire 10,90 a tonnellata-chilometro; per il 1960-1961, il prodotto medio è di lire 5,10 a viaggiatore-chilometro e di lire 8,81 a tonnellata-chilometro: la inadeguata rivalutazione delle tariffe, anche a voler tenere conto del fatto che a quella data le tariffe delle ferrovie italiane, in uno a quelle svizzere, erano notevolmente onerose, ha reso molto meno di quanto non abbia reso nel 1938-39, mentre le spese di gestione sono ben altrimenti aumentate: l'aumento dell'entrata trova giustificazione unicamente nell'aumento del traffico. Sulla tesa situazione, l'azienda ha ripetutamente richiamato l'attenzione delle autorità competenti; ma occorre guardarsi dal ritenere che il divario esistente tra tariffe attuali e tariffe prebelliche sia indice soltanto dell'esistenza di una situazione di prezzi politici: la qual situazione sarebbe giustificata, come per altri servizi pubblici e privati, dall'opportunità di attenuare gli effetti dell'inflazione bellica e post-bellica.

A differenza degli altri servizi pubblici, l'esercizio ferroviario è sempre più condizionato dalla concorrenza del mezzo stradale e da quella del mezzo aereo, in misura tanto rilevante rispetto a quella del periodo prebellico da porre in termini del tutto nuovi e tutt'altro che chiari sia il problema tariffario sia quello dell'adattamento alle mutate condizioni della stessa struttura produttiva dell'Azienda. Non si pone quindi un puro e semplice problema politico di allineamento ai livelli prebellici, ma si pone anche un problema *economico e tecnico* di individuare il sistema tariffario e le condizioni di esercizio più convenienti nella nuova economia dei trasporti.

La rete ferroviaria italiana, per quanto riguarda le tariffe merci, si trova oggi tra le nazioni considerate all'indice più basso, sia per quanto concerne il prezzo medio per tonnellata-chilometro sia per quanto riguarda il rendimento medio a carro-chilometro.

In rapporto alle principali reti ferroviarie dell'Europa centro-occidentale, cioè di reti che si trovano in situazioni assimilabili a quelle della nostra rete, si hanno i seguenti indici di raffronto dei livelli tariffari per le merci:

PAESE	Prezzo medio tonnellate-km.	Rendimento medio carro-km.
Italia	100	100
Francia	105	138
Germania	151	174
Olanda	111	137
Svezia	138	130
Svizzera	227	144

Par di dovere quindi notare che nella determinazione del prezzo medio italiano giocano ancora considerazioni estranee ad una larga applicazione della pratica del controllo dei prezzi: componenti politiche si intrecciano quando non sopravanzano ragioni economiche in misura difficilmente valutabile; tuttavia, pur tenendo conto del reddito individuale medio italiano, che risulta tra i più modesti in rapporto a quello di altri paesi e senza tener conto nella composizione del reddito delle sperequazioni stridenti che esistono tra regione e regione della stessa nostra Nazione – la quale considerazione vuol tener conto delle ragioni reali sul piano sociale della nostra popolazione – non è chi non veda come l'esame di un adeguamento si pone sempre più attento e responsabile, sicché un ritocco delle tariffe, da porre accanto a tutti gli altri fattori che giocano nel determinarsi del bilancio, appare come atto necessario.

Pur è vero che una valutazione del problema tariffario nel settore delle merci implica anche una considerazione dell'incidenza del prezzo del trasporto ferroviario sul prezzo di vendita delle merci più comunemente trasportate, ma è da notare che l'aumento dell'incidenza è meno che proporzionale all'aumento delle distanze, a motivo della degressività delle nostre tariffe, come del resto della generalità delle tariffe.

Andamento del traffico viaggiatori.

(Dati principali)

OGGETTO	Esercizio 1959-60		Esercizio 1960-61	
	Valori assoluti	Variazione percentuale rispetto al 1958-59	Valori assoluti	Variazione percentuale rispetto al 1959-60
Biglietti venduti di tutte le tariffe (compresi gli abbonamenti settimanali e festivi e quelli a 6 giorni, esclusi gli abbonamenti « altri »)	181.972.172	+ 2,37	182.604.632	+ 0,35
Abbonamenti « altri »	2.768.741	+ 8,27	2.994.209	+ 8,14
Viaggiatori	380.734.344	+ 2,13	385.906.544	+ 1,36
Viaggiatori-chilometri (in milioni)	26.847,1	+ 4,67	27.851,1	+ 3,74
Prodotti (in milioni)	136.902,1	+ 5,31	144.936,0	+ 5,86
Percorso medio per viaggiatori (chilometri)	70,5	+ 2,47	72,2	+ 2,41
Prodotto medio per viaggiatore-chilometro (lire)	5,10	+ 0,59	5,20	+ 1,96

Incidenza del prezzo di trasporto sul costo della merce.

MERCE	Chilometri di percorrenza ipotizzati	Minori percorrenze	Maggiori percorrenze
A) *Prodotti industriali:*			
Ferro in rottami	200	4,64 %	—
Legname in tavole (abete)	250	3,37 %	—
	1.000	—	9,82 %
Concimi (fosfati)	200	3,13 %	—
	1.000	—	11,95 %
Benzina	200	2,11 %	—
Cementi in polvere	200	17,36 %	—
B) *Prodotti agricoli:*			
Agrumi	700	4,95 %	—
	1.000	—	6,66 %
Uva fresca	300	4,22 %	—
	1.000	—	9,87 %
Farina di frumento	200	1,81 %	—
	700	—	4,68 %
Olio di oliva in serbatoi	200	0,44 %	—
	900	—	1,43 %
Vini in fusti	200	3,00 %	—
	900	—	9,79 %

La percentuale di incidenza del prezzo del trasporto è, per le minori percorrenze, inferiore al 5 per cento, salvo che per il cemento; per le maggiori percorrenze si ha una grande variabilità di incidenze e una certa frequenza di valori intorno al 10 per cento.

Altro elemento interessante emergente dalla considerazione degli indici tariffari è il basso rendimento medio a carro-chilometro consentito dal tipo di traffico che si svolge sulla nostra rete; ciò dipende in gran parte del fatto che in Italia sono più scarsi i trasporti di massa come carbone e minerali; questi trasporti, infatti, seppur regolati da prezzi bassi, danno luogo a rendimenti a carro chilometro elevati a motivo del forte carico medio.

Ciò sembra autorizzare anche a ritenere che il traffico italiano è di natura tale da renderlo più oneroso di quello di altri Paesi, come la Francia e l'Olanda che sono i due Paesi a noi più assimilabili.

Meno complicato di quello delle tariffe merci è il problema delle tariffe passeggeri per la diversa natura della concorrenza mossa dal mezzo stradale e, in altro settore, per l'attuale non chiaro configurarsi del mezzo aereo, legato come è ancora a fattori psicologici, tecnici, di trasporto.

Il mezzo stradale oggi porta una concorrenza molto rilevante sulle piccole distanze, mentre sulle medie e sulle lunghe, pur assumendo un'importanza crescente, non impedisce al mezzo ferroviario di avanzare in modo vigoroso e di garantirsi una propria sfera d'azione abbastanza ben definita.

Gli indici dei livelli delle tariffe passeggeri vigenti nei paesi dell'Europa centro-occidentale pongono l'Italia, come per il traffico merci, ancora al livello tariffario più basso.

Indici di raffronto dei livelli tariffari per i passeggeri in vigore nelle principali amministrazioni ferroviarie europee.

PAESE	Prezzo medio a passeggero-km.
Italia	100
Francia	122
Germania	144
Olanda	127
Svezia	232
Svizzera	140

Gli scarti, rispetto ai livelli degli altri paesi sono nell'insieme più elevati di quelli già rilevati per le tariffe merci. A formare tale scarto concorre anche la circostanza che la tariffa passeggeri italiana è, a differenza delle altre tariffe europee, a base degressiva: la degressività che, se in linea generale, trova una giustificazione nel campo del trasporto merci, a motivo dell'onere delle operazioni terminali di carico e di scarico e non l'ha in generale nel campo del trasporto passeggeri, ha valida ragione d'essere nello sviluppo longitudinale del nostro Paese sicché appare doveroso agevolare le comunicazioni tra le sue parti estreme.

Nel quadro poi delle tariffe viaggiatori sono da considerare i trasporti ferroviari gratuiti e a tariffe speciali i cui oneri sono passati da miliardi 21,8 di lire nello esercizio 1956-57 a miliardi 27,05 di lire nell'esercizio 1960-61 con un tasso di incremento medio annuo del 4,9 per cento.

Onere sostenuto dal bilancio dello Stato per trasporti ferroviari gratuiti e a tariffa speciale.

(Previsioni 1960/61 e 1961/62)

	Esercizio 1960-61		Esercizio 1961-62	
	Valori assoluti (milioni)	Percentuali	Valori assoluti (milioni)	percentuali
Oneri per i servizi generali dello Stato	775,7	2,9	799,5	3 -
Spese per l'Amministrazione civile e militare	1.901 -	7,2	2.096,8	7,7
Viaggi di dipendenti dello Stato	13.507,2	51,2	14.998,9	55,4
Spese per l'economia ed il lavoro	8.143,5	30,8	7.161,1	26,5
Altre spese	2.034 -	7,9	1.994,7	7,4
	26.361,4	100	27.051 -	100

L'onere più rilevante concerne viaggi privati dei dipendenti civili e militari dello Stato, per i quali si ha una percentuale del 50-55 per cento della spesa totale. Nel conto non sono compresi gli oneri relativi a facilitazioni concesse al personale dell'Amministrazione ferroviaria, per il quale nel 1959 esso ha fruito di 20.200 carte di libera circolazione su un totale di 28.925 e di 960.000 biglietti gratuiti su un totale di 1.121.108; la difficoltà della determinazione dell'onere, in proposito, è data dal fatto che molto spesso non avviene l'utilizzazione delle agevolazioni per la impossibilità di giovarsene, e in rapporto agli impegni di servizio, e alla modestia del reddito pro-capite che non consente se non spostamenti necessari indifferibili. Ove si aggiunga alla percentuale di cui sopra quella relativa all'Amministrazione della difesa (7 per cento), l'altra, destinata ad attività naturali e di stampa, per le consultazioni popolari, per categorie socialmente assistite (8 per cento) si ha che quasi i tre quarti delle spese per concessioni di viaggio riguardano le spese della Pubblica Amministrazione in tutte le sue funzioni.

È parso in questi ultimi tempi, pertanto, avviare una revisione delle tariffe: la qual cosa è avvenuta a partire dal 1° luglio 1961 con decreto del Presidente della Repubblica

24 giugno 1961: l'aumento, per il trasporto delle persone, è del 15 per cento sui prezzi, le soprattasse e i diritti accessori di ogni genere, ad eccezione dei prezzi di biglietti di abbonamento settimanale o festivo per impiegati, operai e braccianti, il cui aumento è stato limitato al 10 per cento; per il trasporto merci si ha un aumento variabile tra il 10 per cento per le spedizioni effettuate a carro completo e il 20 per cento per i trasporti tassabili in base alla tariffa ordinaria n. 1, alla tariffa speciale n. 107 e alla tariffa per il trasporto di cose a bagaglio registrato.

L'aumento delle tariffe, come pure le nuove condizioni per il trasporto delle merci sulle FF SS, viene applicato in base alla legge che delega il Ministro dei trasporti di provvedere al riguardo; in Italia, non si erano avuti aumenti tariffari dal 1956, là dove pressocché tutti i Paesi europei hanno adottato aumenti anche rilevanti.

Aumenti tariffari nei principali Paesi, adottati dopo il 1956.

PAESI	TARIFFE VIAGGIATORI		TARIFFE MERCI	
	Percentuale di aumento	Data del provvedimento	Percentuale di aumento	Data del provvedimento
Austria	30 %	Gennaio 1961	25 %	Gennaio 1961
Belgio	3 %	Marzo 1959	3 %	Marzo 1959
Danimarca	10 %	Settembre 1959	10 %	Luglio 1959
Finlandia	28 %	Novembre 1957	—	—
Francia	16 %	Aprile 1959	21 %	Gennaio 1958 Gennaio 1959
			5 %	Dicembre 1960
Germania	8,70 %	Aprile 1958	—	—
	25 %	Dicembre 1960	5 %	Gennaio 1960
Inghilterra	23 %	Marzo 1960 Dicembre 1960	10 %	Agosto 1957
Jugoslavia	15 %	Gennaio 1959	20 %	Gennaio 1960
Lussemburgo	20 %	Agosto 1957	—	—
Olanda	—	—	10 %	Aprile 1957
Spagna	60 %	Gennaio 1958 Gennaio 1960	48 %	Aprile 1957
Svezia	17 %	Dicembre 1956 Aprile 1958 Gennaio 1960	15 %	Febbraio 1958
Svizzera	8 %	Ottobre 1959	—	—

Chi ha pensato non potersi utilmente raffrontare la situazione tariffaria tra l'Italia e gli altri Paesi europei per diversità di reddito e quindi per tendenziosità di motivazione, ha dovuto rifarsi a dati riferiti al 1957, a periodo cioè anteriore agli aumenti di che s'è dato più su dimostrazione. Che se poi si volesse esaminare quanto avviene in paesi ad economia dirigista, non sarebbe difficile trovare un esempio di non dubitabile elo-

quenza: con decorrenza, infatti, 1° settembre 1959, le ferrovie polacche hanno aumentato i prezzi di trasporto viaggiatori e bagagli del 50 per cento; quelle delle spedizioni dei bagagli del 15 per cento circa.

La comparazione tuttavia non vuole porre in evidenza l'adeguatezza delle tariffe ferroviarie rispetto al reddito medio degli italiani, ché nessuno ovviamente vuole tenere in non cale le reali esigenze di vaste categorie e di ceti della nostra popolazione ancora lontani da condizioni di serenante agiatezza; qui si son voluti soltanto confrontare diversi livelli tariffari sul presupposto di una certa uniformità dei servizi e del complesso degli sforzi che in tutti i Paesi si sostengono per produrre il servizio di trasporto.

Circa gli effetti conseguenti gli aumenti tariffari generali decorrenti dal 1° luglio 1961, non è ancora giunto il momento per poter giudicare esattamente i riflessi di tali aumenti sulla consistenza del traffico.

Tuttavia, pur non possedendo, per i primi due mesi di applicazione degli aumenti – luglio e agosto – dati analitici sulla composizione del traffico nei due settori merci e viaggiatori, si conoscono gli introiti totali conseguiti nello stesso periodo e si può affermare che essi presentano, rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno, un incremento quasi pari all'aumento medio ponderale applicato sulle basi tariffarie.

In particolare, per i viaggiatori, il tasso di incremento è stato di oltre il 16 per cento, superiore quindi alla percentuale di aumento delle basi tariffarie.

Per le merci, tale incremento è leggermente al di sotto dell'8 per cento, inferiore, quindi, al tasso ponderale dell'aumento delle basi tariffarie. L'andamento del traffico merci ferroviario nel mese di settembre lascia ritenere che anche in questo settore, almeno per ora, l'aumento tariffario viene assorbito senza conseguenze negative.

Sostanzialmente risulterebbero confermate le previsioni delle ferrovie dello Stato, secondo cui gli aumenti tariffari, mantenuti nei limiti proposti e approvati, non sono tali da creare turbative nei vari settori economici e quindi sull'andamento del traffico ferroviario.

Tutto quanto fin qui detto non toglie che ogni proposito di insistere su revisioni tariffarie vada sotto tutti gli aspetti ponderato, prima di procedere a modifiche; che se è concetto acquisito a tutte le dirigenze ferroviarie la necessità di pervenire ad una maggiore autonomia di bilancio, resta pur sempre valido l'altro concetto rivestire il servizio ferroviario interesse pubblico.

L'affermarsi della concorrenza del mezzo automobilistico pubblico stringe le ferrovie al rapido adeguarsi alle condizioni di mercato: fatto tanto più urgente e indifferibile quanto più un Paese intende perseguire una politica di sviluppo; ma le implicanze geografiche, così estese nel nostro Paese nel senso dei meridiani e quelle economiche e quelle sociali, pur essendosi mutata l'ottica del concetto di servizio pubblico, non possono essere ignorate, sicché nella ricerca della sintesi, e il *deficit* deve essere attenuato e ridotto attraverso operazioni interne di gestione, e la buona gestione deve essere assicurata per invocare sovvenzioni a pareggio.

Come non considerare il tanto che subito potrebbe essere fatto? Valgano alcune considerazioni relativamente al turismo.

Già si desidererebbe una presenza degli organi centrali governativi del turismo nella determinazione delle tariffe. Si è fatto osservare che non si è pensato a modificare il vecchio sistema delle tariffe là dove appaiono sommamente desiderabili alcuni mutamenti per quanto concerne distanze e validità. Così, mentre i biglietti ferroviari per l'estero hanno una validità di due mesi, quelli emessi tra due località italiane, anche se situate agli estremi della Penisola, hanno la validità di sei giorni: perché non modificare il periodo di validità, offrendo al turista la possibilità anche di non rapide soste e consentendogli un viaggio secondo che più gli aggrada?

E inoltre perché negare al viaggiatore la possibilità di adottare l'itinerario desiderato se il percorso supera i 700 chilometri, obbligandolo, come in atto avviene, alla via più breve? E da ultimo: se i biglietti di andata e ritorno, sia ordinari che festivi, rilasciati esclusivamente per distanze non superiori ai 250 chilometri potevano andar bene quando per percorrere tale distanza occorreva non più di mezza giornata ed i viaggi non erano così frequenti come oggi, perché conservare un simile criterio restrittivo se nel giro di poche ore è possibile coprire distanze di gran lunga superiori al massimo delle tariffe previste?

L'esemplificazione addotta giustifica l'urgenza di una modifica nel regime giuridico della materia tariffaria: all'azienda ferroviaria pare non possa non riconoscersi finalmente una maggiore tempestività d'azione nell'adeguamento delle tariffe alle mutevoli condizioni del mercato in cui essa opera, in

armonia, del resto, con quanto si richiede da un'impresa industriale e commerciale.

E ancora: la decisione di aumentare le tariffe può essere giustificata dalla clientela delle ferrovie; ma ciò pone che all'aumento delle tariffe si accompagni un generale rammodernamento dei servizi: i due fatti sono interdipendenti e insopprimibili; a maggiore spesa, maggiore rapidità, migliore funzionalità, molteplici comodità.

Questo è tanto valido che il Governo ha creduto di dover preparare un piano di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato: ciò ha fatto con il disegno di legge n. 3272, presentato alla Presidenza della Camera il 14 settembre scorso.

RICLASSAMENTO, RINNOVAMENTO, POTENZIAMENTO DELL'AZIENDA

È operazione, come già rilevato, altamente necessaria, indifferibile, si direbbe condizionante la stessa sopravvivenza in termini di sicurezza per le persone e di proficuità per la gestione dell'Azienda.

Chi ha voluto, di là delle polemiche, volta a volta scandalistiche o male informate, guardare addentro nel fenomeno, non ha potuto non rilevare una situazione particolarmente carente giacché, a tacer del resto, là dove somme dovevano essere spese per investimenti patrimoniali tesi a migliorare i percorsi, si è dovuto, con quelle somme, spesso far fronte a manutenzioni di linee e di rotabili o a fatti di natura eccezionale.

La materia per una valutazione il più che possibile serena merita particolare discorso, anche se il disegno di legge citato che tratta l'argomento consentirà a suo tempo adeguata, più vasta discussione.

Certo è subito da notare che come lo stato degli impianti fissi e del materiale rotabile e in genere di tutta l'attrezzatura di esercizio deve essere adeguata alle esigenze di una maggiore velocità e regolarità dei treni, di una proficua composizione dei convogli, di un maggior conforto richiesto dai viaggiatori, così deve rispondere alle esigenze di un economico finanziamento aziendale. Il rinnovamento e il potenziamento delle strutture gioverà a ridurre, per lo meno, il sempre più aggravantesi *deficit* dell'azienda; anzi, parrebbe potersi affermare che nel proposito di un riassetto tecnico-aziendale occorra, con tutta precedenza, operare nel riclassamento delle linee e del materiale: senza questa operazione, non sarà destinato a rassicuranti prospettive lo sforzo di contenere il volume del disavanzo che, a considerare soltanto la gestione industriale, nello stato di previsione del bilancio in discussione, raggiunge miliardi di lire 44,6.

INVESTIMENTI PATRIMONIALI

Nel periodo compreso tra la fine delle ostilità belliche e il 1959-60, l'Azienda ferroviaria ha sostenuto la spesa complessiva di miliardi 877,1 di cui 505,3 in conto ricostruzione, 301,8 in conto patrimoniale e 69,8 in conto Cassa per il Mezzogiorno, con esclusione delle spese per i rinnovamenti, il riassetto strutturale e organizzativo dell'Azienda. Partitamente si ha:

Spese per investimenti, ricostruzione e patrimoniale 1944-45-1959-60.

ESERCIZIO	LAVORI IN CONTO			TOTALE
	Ricostruzione	Patrimoniale	Cassa Mezzogiorno	
1944-45	4.085,8	—	—	4.085,8
1945-46	22.942,9	—	—	22.942,9
1946-47	53.300,7	2.208,4	—	55.509,1
1947-48	92.788,3	11.049,7	—	103.838 -
1948-49	117.439,1	17.701,8	—	135.140,9
1949-50	74.171 -	10.596 -	—	84.767 -
1950-51	34.600,4	7.174,2	—	41.774,6
1951-52	20.452,2	15.991,1	—	36.443,3
1952-53	23.945,9	9.529,6	142,3	33.617,8
1953-54	22.925,1	16.290,2	3.915,4	43.130,7
1954-55	17.425,6	23.662 -	14.956,9	56.044,5
1955-56	10.652,9	28.805 -	15.322,9	54.780,8
1956-57	4.694,2	25.956 -	10.914,2	41.567,4
1957-58	2.613 -	23.995 -	7.896,8	34.504,8
1958-59	1.439 -	50.733 -	7.631,6	59.803,6
1959-60	1.861,4	58.176 -	9.118,8	69.156,2
Totale . . .	505.337,5	301.868 -	69.898,9	877.107,4

N. B. — Sono esclusi i rinnovamenti del materiale rotabile.

A tali investimenti è stato possibile pervenire grazie ai finanziamenti ottenuti sia a titolo gratuito, come i fondi messi a disposizione della Cassa per il Mezzogiorno, i fondi speciali per le sistemazioni ferroviarie di Milano, Napoli e Trieste, il fondo speciale di 24 miliardi scaturito dal prestito nazionale, sia a titolo oneroso, quali i finanziamenti del prestito svizzero (28,6 miliardi), quelli del piano quinquennale (125 miliardi della prima fase e 150 miliardi della seconda fase), quelli ottenuti in passato dal Consorzio di credito delle opere pubbliche.

Il valore del complesso degli impianti risulta, in base alla rivalutazione monetaria dei valori di libro originario, di circa miliardi 4.000.

CONSISTENZA

	Miliardi di lire	Percentuale
1. — *Opere di carattere immobiliare:*		
corpo stradale, opere di difesa e 900 chilometri di gallerie	600	15,2
ponti (240 chilometri di ponti in muratura e 80 chilometri di ponti in ferro)	500	12,7
fabbricati civili e industriali	400	10,1
Totale . . .	1.500	38,0

	Miliardi di lire	Percentuale
2. – *Installazioni:*		
armamento dei binari .	550	13,9
installazioni della trazione elettrica	200	5,1
impianti di segnalamento, sicurezza, telecomunicazioni, luce, forza motrice	200	5,1
centrali elettriche, impianti idrici e termici.	90	2,5
Totale . . .	1.040	26,3
3. – *Materiale mobile:*		
Carri	441	11,2
Carrozze	317	8,1
Locomotive	419	10,6
Automotrici, elettrotreni e automotrici da manovra	116	2,9
Rimorchi per automotrici, bagagliaio e postali, navi traghetto	115	2,9
Totale . . .	1.408	35,7
Totale generale . . .	3.948	100 –

Finanziamenti per investimenti patrimoniali e ricostruzione realizzati dal 1944-45 al 1960-61.

ESERCIZIO	FINANZIAMENTI		
	Gratuiti	A carico del bilancio F.S.	TOTALE (a)
1944-45	4.127,5	185 –	4.292,5
1945-46	42.044,5	4.278 –	46.322,5
1946-47	89.010,5	14.869,3	103.879,8
1947-48	102 069,8	20.851,4	122.921,2
1948-49	101.924 –	12.355,8	114.279,8
1949-50	58.944,7	3 254,1	62.198,8
1950-51	53.861 –	26.005,9	79.867,9
1951-52	6.778,7	2.008,8	8.787,5
1952-53	(b) 91.876,9	27.954,7	(b) 119.831,6
1953-54	18.779,3	21.939,6	40.718,9
1954-55	19.166,7	27.579,9	46.746,6
1955-56	13.883 –	35.012,1	48.895,1
1956-57	5.316 –	35.874 –	41.190 –
1957-58	(c) 21.161,5	—	(c) 21.161,5
1958-59	4.866,3	33.400 –	38.266,3
1959-60	29.159,1	32.700 –	61.859,1
Somme inscritte in bilancio	662 969,5	298.249,6	961.219,1
Somme autorizzate	7.850 –	222.200 –	230.050 –
Totale . . .	670.819,5	520.449,6	1.191.269,1

(a) Sono compresi gli investimenti per la Centrale di Monastero e sono esclusi i rinnovamenti.
(b) Di cui 75.000 milioni conto Cassa del Mezzogiorno.
(c) Di cui 15.000 milioni conto Cassa del Mezzogiorno.

Il grado di efficienza però del complesso rappresentato ha subìto nel suo insieme una notevole riduzione a causa della inadeguatezza dei fondi, da molti anni distratti verso opere di manutenzione e di rinnovamento; fa naturalmente eccezione quella parte degli impianti fissi e del materiale mobile valutabile nel 10 per cento circa, che è stata rinnovata recentemente.

L'Azienda ha potuto disporre di finanziamenti gratuiti fino al compimento della ricostruzione, mentre successivamente è stata costretta al reperimento di fondi attraverso prestiti dal mercato finanziario italiano ed estero i cui dati si evidenziano nella seguente tabella, distinti in due categorie: finanziamenti gratuiti (assegnazione del Tesoro) e finanziamenti onerosi a carico della Azienda (prestiti del mercato).

Nel quadro dei piani finanziari e anche dei normali finanziamenti a carico del bilancio di esercizio, è stata curata l'impostazione e l'attuazione di importanti opere alla luce di alcune direttive cui non pare sia possibile sottrarsi per l'adeguamento dei servizi. Si tratta:

di nuove elettrificazioni di linee;

del potenziamento e ammodernamento delle linee più importanti, mediante raddoppi di binari, rettifiche di tracciato, miglioramento degli impianti e delle strutture;

dell'installazione di nuovi impianti di sicurezza e di apparecchiature varie per migliorare le condizioni di esercizio e di funzionalità delle linee e di efficienza del materiale;

finalmente dell'ammodernamento e incremento del parco del materiale rotabile, segnatamente nel settore dei mezzi di trazione.

Alcune delle opere segnalate tendono a risultati che sono immediatamente rilevanti, anche da parte dell'utente; altre, non meno importanti, concorrono ad assicurare un margine di sicurezza elevato all'esercizio ferroviario; altre ancora sono destinate a costituire tempestivamente le premesse di ordine tecnico per l'ordinato sviluppo e l'aggiornamento del traffico sicché si resti oggi e in futuro in linea col progresso dei tempi.

ONERI FINANZIARI PER L'AMMORTAMENTO DEGLI INVESTIMENTI PATRIMONIALI

L'Azienda delle ferrovie dello Stato ha a carico del suo bilancio d'esercizio tutti gli oneri concernenti il mantenimento in efficienza del patrimonio, nonché quelli relativi al suo rinnovamento, cioè all'ammortamento tecnico dei binari, degli impianti fissi, del materiale rotabile e di tutti gli altri mezzi di esercizio.

Ciò ovviamente discende dalla legge istitutiva che considera l'Azienda consegnataria del patrimonio ferroviario avuto in dotazione o acquistato durante il corso della gestione.

Ma sul bilancio dell'Azienda gravano anche gli oneri finanziari per l'ammortamento dei capitali cui si è dovuto ricorrere nel proposito di nuovi investimenti patrimoniali e che, elencati dal capitolo 61 al capitolo 74 dello stato di previsione, raggiungono la ragguardevole somma, peraltro in aumento, di miliardi 33,1.

Tale duplicazione di oneri si dice non trova giustificazione economica, ove si voglia ridare all'Azienda quella autonomia che già in passato godeva e che pare irrinunciabile se la gestione deve acquistare quella continuità e quella elasticità che sono richieste da un esercizio industriale sottoposto ad aspre concorrenze e condizionato da rilevanti investimenti a lunga scadenza.

Si auspicherebbe che almeno le rate di ammortamento in conto capitale dei prestiti, da contrarre dall'Azienda per l'esecuzione del piano decennale che si ha in animo di attuare e di quelli contratti in passato, in applicazione di precedenti specifiche autorizzazioni di legge, siano rimborsate dall'erario, verificandosi altrimenti, si insiste, una duplicazione di oneri: per l'ammortamento tecnico (rinnovamento) e per l'ammortamento finanziario (investimenti).

Tanto più pare necessario, argomenta la tesi, quanto non è possibile non considerare i criteri che a volte in modo preminente hanno presieduto alla scelta degli investimenti, criteri ispirati ad esigenze di carattere economico-generale o di carattere sociale, in una valutazione più ampia del servizio ferroviario: quello di servizio pubblico. Ora, a parte la novità dell'intelligenza del concetto di servizio pubblico, perché non si vede come il trasporto ferroviario non possa non essere sempre un servizio reso al pubblico, non pare si possa addivenire *tout court* a delle conclusioni del genere di quelle su riferite, non potendosi, parrebbe, su altri rovesciare oneri rilevantissimi, adducendo a giustificazione provvedimenti che in ogni caso conservano carattere di eccezionalità, nel quadro di una condotta industriale dell'Azienda. Che se poi l'erario deve intervenire in un'esigenza di contemperamento degli opposti, sia sempre più scrupolosamente attenta la gestione sic-

ché ogni decisione di spesa abbia la sua logica evidente e serva, pur piccola, al conseguimento di un interesse comune; si tratta infatti del denaro di tutti.

IL PARCO

La consistenza del materiale ribaltabile al 30 giugno 1960 risulta notevolmente aumentata rispetto all'anno precedente per quasi tutti i tipi di mezzi, per effetto dell'attuazione del programma di parziale rinnovamento del parco, compreso nella prima fase del piano quinquennale per un importo di 62 miliardi.

Quel piano, infatti, è stato considerato come avvio al rinnovamento degli impianti e dei rotabili venutosi a maturare nel corso dei decenni piuttosto che come complesso di spese di vero e proprio potenziamento.

ROTABILI A DISPOSIZIONE DELL'ESERCIZIO

1. — *Rotabili a scartamento ordinario:*

TIPI DI ROTABILI	Al 30 giugno 1959	Al 30 giugno 1960	Al 31 dicembre 1960
a) Mezzi di trazione:			
Locomotive a vapore	1.527	1.524	
» elettriche a c. c.	1.111	1.196	
» c. s. a C.A.	506	259	3.676
» diesel da treni	21	23	
» » a manovra	90	119	
Totali	3.254	3.391	3.676
Elettrotreni	19	19	
Elettromotrici	329	348	371
Totali	348	367	371
Autotreni diesel	5	5	
Automotrici e autofurgoni	938	988	
Coppie di automotrici TEE	9	9	
Automotori	241	240	
Totali	1.193	1.242	
b) Veicoli:			
Carrozze	8.000	7.921	8.373
Rimorchi per automotrici	116	123	
Rimorchi per elettromotrici	151	174	
Bagagliai e postali	3.000	3.002	
Bagagliai rimorchio per elettrotreni	20	35	
Carri delle ferrovie dello Stato	122.140	124.724	125.430
Carri riscaldatori	341	337	

2. — *Rotabili a scartamento ridotto:*

Locomotive a vapore	24	9	
Automotrici	25	25	
Automotori	2	2	
Carrozze	55	55	
Rimorchi p. automotrici	5	5	
Bagagliaiai e postali	12	12	
Carri delle ferrovie dello Stato	480	480	

Il numero dei posti disponibili, in base alla consistenza attuale del materiale viaggiante, è il seguente:

	Quantità	Posti
Carrozze	7.920	559.000
Rimorchi AT e ET.	400	22.000
Automotrici e autotreni	985	65.000
Elettromotori ed elettrotreni	370	30.000
		676.000

Le variazioni sono dovute principalmente alla estensione della trazione elettrica e della trazione Diesel nonché all'esigenza del progressivo ammodernamento ed adeguamento del parco veicoli per viaggiatori; infatti il complesso delle carrozze e dei carri delle ferrovie dello Stato è invecchiato ed occorre provvedere al suo riclassamento.

Secondo una rilevazione effettuata a fine ottobre 1960, la ripartizione per età della composizione del parco carrozze e carri merci risulta essere la seguente:

	In base alla cassa	Numero	In base al telaio	Numero
a) Parco carrozze:				
con più di 50 anni	1,4 %	110	16,6 %	1.304
da 40 a 50 anni	7,6 %	596	15,8 %	1.243
da 30 a 40 anni	16,1 %	1.266	20,4 %	1.599
con meno di 30 anni	74,9 %	5.886	47,2 %	3.712
	100 - %	7.858	100 - %	7.858

La ripartizione del parco carrozze secondo l'età può farsi, sia in base alla cassa che in base al telaio, e ciò perché ben 2.174 carrozze sono state, parte nell'anteguerra e parte nel dopoguerra, ricostruite utilizzando telai e carelli vecchi di recuperi.

		Numero dei carri
b) Parco carri merci:		
con più di 50 anni	10 - %	12.594
da 40 a 50 anni	17,9 %	22.686
da 30 a 40 anni	19,3 %	22.423
meno di 30 anni	52,8 %	67.797
	100 - %	126.500

L'uno e l'altro parco presentano deficienze tecniche molteplici e gravi e caratteristiche tecniche ormai superate, tali da non soddisfare, non solo l'esercizio ferroviario, ma anche l'utente.

Se ad intelligenza di propositi è consentito adire, parrebbe che il piano decennale, allo scopo di assicurare l'acquisto o la costruzione di materiale rotabile, sia per adeguare il parco alle maggiori esigenze del traffico ed alle mutate condizioni della tecnica, sia per sostituire i veicoli che hanno superato i normali limiti di età, preveda i seguenti investimenti (in milioni di lire):

a) Per il riclassamento:

mezzi di trazione	L.	22.627
parco carrozze	»	44.025
parco carri delle ferrovie dello Stato	»	103.430
parco veicoli di servizio (bagagliai, postali, cellulari, ecc.)	»	16.132
Totale	L.	186.214

b) per il potenziamento, e cioè per l'incremento del materiale rotabile:

1°) mezzi di trazione:					
elettrica	L.	45.140	per n.	363	nuove unità
diesel	»	46.020	» »	541	»
Totale . . .	L.	91.160	» »	904	»
2°) parco carrozze	L.	63.950	per n.	1.400	nuove unità
3°) parco carri delle ferrovie dello Stato. . .	»	38.500	» »	9.500	»
Totale generale . . .	L.	158.430			

Per quanto riguarda l'aumento della consistenza del materiale rotabile registrato al 30 giugno 1960 rispetto alla consistenza al 30 giugno 1959, i criteri di studio e di progettazione hanno seguito le linee generali tracciate negli scorsi anni. Si è cercato, cioè, di snellire il servizio, attraverso un più intenso impiego di mezzi di trazione potenti e veloci, mentre, nella costruzione di materiale rimorchiato, si è cercato di aumentare direttamente o indirettamente il *comfort* di viaggio.

Per quel che riguarda il parco merci, si è adottato il criterio della specializzazione dei mezzi, attraverso la costruzione di una gamma sempre più vasta di carri, ciascuno adatto al trasporto di una determinata categoria di merci.

Una particolare menzione meritano i cosiddetti carri *standard*.

Trattasi di carri di elevate caratteristiche tecniche e commerciali (maggiore lunghezza, superficie e capacità, maggiore portata, organi di rotolamento e di trazione atti a velocità più alte, estensione del freno continuo, ecc.) che le nostre ferrovie e quelle delle altre reti europee hanno studiato in comune. Questi carri vengono realizzati uguali per tutti i paesi, secondo l'indirizzo comune di rendere sempre più efficiente i propri parchi di materiale da carico.

Altri carri particolarmente studiati sono:

quelli con tetto apribile, adatti per il carico dall'alto di merci che per la loro natura richiedono l'impiego del carro coperto;

quelli con due cisterne per trasporto di cemento sfuso;

quelli per trasporto di coke con scarico automatico;

quelli per trasporto di coke con scarico parzialmente automatico;

quelli di grande capacità, adatti al trasporto di merce palettizzata.

Tuttavia per una più esatta valutazione della consistenza del parco carri merci e, quindi, per una più esatta valutazione del fabbisogno, dovrebbero essere considerati non già le unità dei veicoli, ma le tonnellate trasportabili. Infatti, il parco dei carri, pur presentandosi numeroso, non è in grado di fronteggiare le richieste del mercato a causa di un notevole quantitativo di veicoli dalle caratteristiche tecniche ormai superate e dalla portata limitata (10-12 tonnellate, rispetto a quelli circolanti su ferrovie che raggiungono portate di 50 tonnellate ed oltre).

Indipendentemente poi dalla valutazione che può essere fatta considerando le tonnellate trasportabili, è necessario segnalare la grave carenza di carri refrigeranti per il trasporto di prodotti altamente deperibili, e cioè di prodotti ortofrutticoli all'interno ed all'estero. La questione è particolarmente delicata e coinvolge larghi settori dell'economia nazionale e l'andamento della nostra bilancia commerciale.

Occorre tuttavia precisare che la costruzione dei carri refrigeranti non rappresenta un affare attivo per l'azienda ferroviaria perché bisogna considerare il costo elevato di tali veicoli (circa 6 milioni di lire), la loro scarsa utilizzazione per traffici essenzialmente stagionali, l'onerosità della manutenzione, le tariffe preferenziali di cui godono – di massima – i prodotti trasportati, la gratuità del trasporto del ghiaccio ed il limitato peso trasportabile in relazione alla capacità del carro ed al volume generalmente elevato della merce. Questa precisazione non vuole essere tuttavia una considerazione negativa, giacché la carenza di carri refrigeranti determina difficoltà e conseguenti danni per la nostra agricoltura per il mancato o difettoso collocamento della corrispondente produzione. Oggi più che mai è sentita la necessità di incrementare il parco dei veicoli refrigeranti non solo perché ad esso è collegato un regolare sviluppo del « Piano verde », ma anche perché la carenza di carri frigoriferi rischia di compromettere il flusso delle nostre esportazioni verso l'estero, pregiudicando l'andamento della nostra bilancia commerciale ed

ancora perché è necessario considerare che lo sviluppo in atto dell'industria del freddo non riuscirà a seguire l'impulso preso se non verrà agevolato, sotto qualsiasi forma e modo, il trasporto ferroviario operante in regime di temperature controllate.

Carico di ortofrutticoli su carri refrigeranti.

ANNO	Interno	Estero	Totale	Mese max traffico	
				Carri	Indice base 1954 = 100
1954	16.174	65.301	81.475	12.996	100
1955	13.779	95.059	108.838	16.450	127
1956	21.772	86.558	108.330	14.637	113
1957	20.098	93.545	113.643	17.502	135
1958	21.559	85.007	106.566	18.588	143
1959	23.443	117.819	141.262	24.688	190
1960	18.180	120.557	138.737	22.514	173
Primi 4 mesi 1960	5.809	43.651	49.460	—	—
Primi 4 mesi 1961	5.950	30.647	36.597	—	—

LA LINEA

La consistenza della lunghezza reale di esercizio della rete delle ferrovie dello Stato risulta dal seguente prospetto:

	Al 30 giugno 1959			Al 30 giugno 1960		
	Elettrificate	Non elettrificate	Totale	Elettrificate	Non elettrificate	Totale
In esercizio:						
a) a scartamento ordinario:						
a doppio binario	3.792,2	630,5	4.422,7	3.999,8	466,7	4.466,5
a binario semplice	3.345,8	8.422,7	11.768,5	3.617,4	8.067,4	11.684,8
	7.138,0	9.053,2	16.191,2	7.617,2	8.534,1	16.151,3
b) a scartamento ridotto	—	347,1	347,1	—	315,7	315,7
Totale linee in esercizio	7.138,0	9.400,3	16.538,3	7,617,2	8.849,8	16.467,0
Non in esercizio:						
a scartamento ordinario	—	213,6	213,6	—	166,7	166,7
a scartamento ridotto	—	88,0	88,0	—	14,7	14,7
	—	301,6	301,6	—	181,4	181,4
Totale generale	7.138,0	9.701,9	16.839,9	7.617,2	9.031,2	16.648,4

Le variazioni registrate sono dovute a:

a) soppressione delle linee o tratte di linee (già non esercitate):

Grisignano di Zocco-Treviso;

Licata-Agrigento Bassa;

Margamà-Canicattì.

b) chiusura all'esercizio e soppressione di linee o tratte di linee:

Cavallermaggiore-Moretta;

Trieste Campomarzio-Sant'Elia Confine-Erpelle Cosina;

Telese Cerreto-Telese Bagni;

Chiusa-Plan Val Gardena.

c) apertura di nuove tratte di linee:

Poggioreale Campagna-Poggioreale del Carso.

d) rettifiche varie alla lunghezza delle linee dovute a modifiche del tracciato, conseguenti ai lavori di elettrificazione.

La soppressione o la chiusura all'esercizio delle linee sopraindicate sono state determinate dalla considerazione dell'alto coefficiente di passività delle stesse o della possibilità di sostituirle con comodi autoservizi.

Nello stesso periodo considerato, sono stati eseguiti numerosi ed importanti lavori di elettrificazione e di raddoppio dei binari, lavori che nel loro complesso hanno determinato sensibili variazioni alle lunghezze dei diversi raggruppamenti in cui sono suddivise le linee; tali lavori, nel loro insieme, sono così suddivisi:

passaggio da doppio binario non elettrificato a binario doppio elettrificato, chilometri 163,8;

passaggio da binario semplice elettrificato a binario doppio elettrificato, chilometro 43,8;

passaggio da binario semplice non elettrificato a binario semplice elettrificato, chilometro 315,9.

Il potenziamento della rete con la graduale elettrificazione ed il raddoppio del binario costituisce uno dei problemi fondamentali per fronteggiare validamente il costante intensificarsi della circolazione.

Allo stato attuale, per conseguire il più urgente aumento di potenzialità della rete, si rende necessario il raddoppio di chilometri 1.270 di linee e precisamente:

il ripristino di chilometri 266 di linea;

il completamento di chilometri 838 di opere già iniziate;

l'inizio dei lavori per chilometri 616 di nuove linee

per un totale di chilometri 1.270.

Inoltre, dove l'intensità del traffico raggiunge punte elevatissime per il confluire di diverse linee importanti, e questo si verifica principalmente in prossimità dei più grossi centri urbani e ferroviari, è necessario procedere, addirittura, e per circa chilometri 168, al quadruplicamento della linea.

I lavori di raddoppio riguardano principalmente:

l'eliminazione lungo la Genova-La Spezia della strozzatura in corrispondenza della stazione di Monterosso;

il completamento della linea tirrenica inferiore;

la linea Genova-Ventimiglia;

la linea Ancona-Pescara-San Severo;

le linee Messina-Palermo e Messina-Siracusa.

Sia i lavori di raddoppio, sia quelli di elettrificazione, dovranno, poi, essere integrati da alcuni lavori di rettifica essenziali di linea. Tale necessità è particolarmente sentita perché molti tracciati, realizzati in epoca lontana, si dimostrano superati rispetto alle attuali necessità della circolazione. Praticamente, si tratta delle stesse necessità e dello stesso fenomeno che si incontra, relativamente alle infrastrutture stradali e aeroportuali, nei confronti, rispettivamente, dell'automezzo e dell'aereo.

Le linee segnate rivestono particolare interesse perché, sviluppandosi sui principali itinerari, impegnano treni a lungo percorso, con traffici a carattere internazionale, di notevolissima portata. È da tener presente che nella struttura generale della rete, il 72 per cento dello sviluppo totale, e cioè 12.000 chilometri su 16.700, è ancora a semplice binario.

Connesso al problema del raddoppio, della elettrificazione e della rettifica, è il problema dell'armamento della linea e del suo rinnovamento, soprattutto in funzione del potenziamento dei binari di corsa di moltissime linee principali e di media importanza e dell'aumento delle velocità massime e della portata per asse.

In questi ultimi anni sono stati effettuati, distintamente per esercizio, i seguenti chilometraggi di armamento:

1955-56.	Km.	500
1956-57.	»	655
1957-58.	»	594
1958-59.	»	1.091
1959-60.	»	1.097
1960-61.	»	1.000

Durante lo stesso esercizio finanziario 1959-60 sono stati rinnovati 750 deviatoi, inseriti sui binari di corsa delle linee già rinnovate ed in corso di rinnovamento e nelle

stazioni comprese nei programmi di centralizzazione.

Rimangono ancora da rinnovare, perché inefficienti:

n. 5.000 deviatoi su un totale di 15.000 deviatoi della rete principale;

n. 5.500 deviatoi su un totale di 30.000 deviatoi della rete a medio e scarso traffico.

Vi sono poi le opere relative alla *sede, ponti, gallerie, opere d'arte e di difesa.* Va rilevato che il 65 per cento dei ponti e viadotti e il 35 per cento delle gallerie della rete per la loro vetustà necessitano di una manutenzione particolarmente accurata e dispendiosa che non si è sempre riusciti ad attuare. Va peraltro rilevato che la spesa prevista per il riclassamento di tali opere troverà parziale compenso nella prevedibile riduzione degli interventi per riparare danni di forza maggiore.

Un cenno sulle case cantoniere.

Figurano fra i fabbricati di linea: constano di 18.600 alloggi.

Ai relativi bisogni vi si provvede in misura commisurata alla graduatoria delle necessità: si tratta di lavori di rifacimento di tetti, pavimenti, infissi non più riparabili in relazione al loro stato d'uso.

E mai come in questo settore sono modestissime le assegnazioni. Ora si sta provvedendo a sistemare 400 alloggi in case cantoniere ed a costruire dormitori per circa 180 posti letto da destinare almeno ad una parte dei cantonieri di nuova assunzione.

Il programma, unitamente alla costruzione di nuovi alloggi tipizzati, verrà proseguito e potenziato in relazione alla entità dei fondi che ci si augura non abbiano ad essere sempre striminziti.

Per gli alloggi esistenti in case cantoniere, è proposito dell'Azienda rinnovarne 7.700, costruirne 5.200 in sostituzione di altrettanti da abbandonare o perché in condizioni di fatiscenza tali da non renderne economicamente conveniente il riclassamento, o perché ubicati in zone oltremodo disagiate, lontane dalle stazioni e dai centri abitati, non più rispondenti alle esigenze dell'esercizio.

L'accentramento del personale di linea ne agevolerà il reperimento per i casi di pronto intervento e ne migliorerà le condizioni ambientali di vita, ancora oggi, per alcuni, stante la carenza di acqua, di luce elettrica, di servizi, da commiserare profondamente.

Alla luce dell'esposizione fatta, nessun investimento appare tanto consigliabile e tanto indifferibile quanto quello relativo al potenziamento della linea, tenuto presente il precipuo fine di una sana politica dei trasporti in Italia: infatti, per la sua configurazione geografica, così allungantesi nel senso dei meridiani, il nostro Paese ha bisogno di restringere sempre più i tempi di percorrenza, sicché, avvicinando i vari centri tra loro, più è possibile determinare le premesse e le condizioni di un valido progresso economico.

LE STAZIONI

Anche le stazioni, nel quadro del potenziamento e dell'ammodernamento delle ferrovie, vanno adeguate al sempre crescente sviluppo della circolazione, intendendo qui non tanto i complessi edilizi quanto gli impianti secondo le prestazioni richieste dall'elettrificazione. Sono stati eseguiti o sono in corso di esecuzione alcuni importanti lavori; tra questi:

a) la prosecuzione delle opere per la costruzione degli impianti della nuova stazione di Milano Porta Nuova, arretrata, e degli impianti di raccordo con quelli di Lacco Milanese;

b) la continuazione dei lavori di costruzione della nuova stazione unificata di Poggioreale del Carso, nella quale verranno concentrati tutti i servizi ferroviari e doganali di frontiera con la Jugoslavia;

c) la prosecuzione dei lavori per la sistemazione parziale degli impianti della stazione di Trieste Centrale, coordinata al piano regolatore;

d) la continuazione delle opere di sistemazione e di potenziamento delle stazioni di Luino, Domodossola, Alessandria e Novara nel quadro dei lavori di ammodernamento delle linee affluenti alla Svizzera;

e) l'avanzamento dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Trieste Campo Marzio al fine di adeguare gli impianti alle accresciute esigenze del traffico ferroviario-portuale;

f) la sistemazione della stazione di Ventimiglia;

g) il prolungamento a metri 600 dei binari di incrocio in 8 stazioni della linea Trieste-Udine-Tarvisio;

h) l'ampliamento e la sistemazione degli impianti delle stazioni di Paola e di Sant'Eufemia Lamezia in relazione al raddoppio del binario della linea tirrenica;

i) la costruzione della nuova stazione di Napoli nel quadro degli stanziamenti contemplati dalla legge 9 aprile 1953, n. 297.

Al 30 giugno 1960 il numero complessivo delle località di servizio della rete ferroviaria era di 3.098, di poco inferiore, quindi, a quello risultante al 30 giugno 1959 (n. 3.105). Dette località sono così distinte:

Stazioni	2.261
Fermate	723
con un totale di	2.984

Posti di movimento	8
Raddoppi	25
Bivi	25

Delle 2.984, tra stazioni e fermate, 1.202 sono gestite in assuntoria.

La potenzialità delle 2.984, tra stazioni e fermate, in carri stazionabili, e in superfici di deposito risulta dal seguente specchio:

	Anteguerra	Al 30 giugno 1959	Al 30 giugno 1960
Consistenza binari di stazione (chilometri)	7.478	7.453	7.514
Carri stazionabili agli effetti del solo servizio merci dei binari	—	475 436	480.368
Superficie delle aree allo scoperto ed al coperto per deposito (metri quadrati)	—	3.081.208	3.090.114

mentre l'impegno complessivo risulta dallo specchio:

ESERCIZI	Carri manovrati	Carri caricati	Rapporto fra carri manovrati e carri caricati
1958-59	22.930.456	4.494.867	5 a 10
1959-60	26.472.770	5.094.475	5 a 20

Nelle stazioni di media importanza, è stato possibile realizzare un apprezzabile vantaggio economico mediante l'impiego, in manovra, di automotori a combustione interna (a nafta od a benzina).

Il quantitativo degli automotori e le ore effettuate dai medesimi risultano dal prospetto seguente:

ESERCIZI	Automotori in servizio al termine dell'esercizio	Ore di manovra durante l'esercizio
1958-59	149	238.970
1959-60	149	252.265

Per quanto riguarda l'impegno di alcune tra le stazioni principali e quelle di smistamento ed il rapporto al 1960 con l'impegno al 1950, valgano i dati riportati qui di seguito:

Impegno di alcune principali stazioni.

STAZIONI VIAGGIATORI	Quantitativo viaggiatori arrivati e partiti 1959-60 (milioni)	TRENI IN COMPLESSO		Indice 1960 base 1950 = 100	VEICOLI MANOVRATI		Indice 1960 base 1950 = 100
		1950	1960		1950	1960	
Torino Porta Nuova	7,6	230	320	139	781	1.032	132
Milano Centrale.	27,4	479	493	103	1.472	2.115	144
Venezia Mestre	4,8	353	591	168	1.598	2.065	129
Genova Porta Principe	10,1	272	396	145	471	497	105
Bologna Centrale	4,1	252	467	185	671	863	135
Firenze Santa Maria Novella . . .	4,4	249	367	147	387	598	154
Roma Termini	24 -	364	481	132	1.048	1.273	121
Napoli Centrale.	5,5	162	248	153	614	768	125

Va da sé che, proprio nelle prospettive di un risanamento del bilancio, tra le altre componenti da tener presenti, v'è, non certamente trascurabile, la valutazione doverosa della spesa cui si è tentati a volte di aderire negli ammodernamenti o nella ricostruzione delle stazioni: pare si debbano desiderare, pur nel rispetto delle esigenze artistiche, complessi meno dispendiosi e maggiormente funzionali quando non debbono essere addirittura negate somme che per soddisfare vanità campanilistiche di pessimo gusto, più fanno pensare a spreco che ad efficienza di servizi. Se mai, sono da considerare con maggiore solidarietà gli immobili adibiti a dormitori per il personale viaggiante, cui adeguati servizi, possibilità di un sonno ristoratore, in stanzette singole, senza il reciproco inevitabile disturbarsi connesso ai turni di servizio, più gioverebbe a ridonare energie, volontà di ripresa, serenità spirituale.

LE FERROVIE E IL MEZZOGIORNO

Dedicare particolare attenzione al problema dei trasporti ferroviari nel Mezzogiorno non vuol significare adesione a convincimenti parolai che le visioni parziali, quando non campanilistiche, pongono a ragione primaria d'azione, ma sforzo di vedere e di valutare le ragioni degli interventi nella dinamica di sviluppo economico che caratterizza tutta la politica democratica dei trasporti e che, come già s'è avuto modo di affermare, non può lasciare zone d'ombra, anche dal punto di vista geografico, pena l'inedia e l'immiserimento generale, come già vide, ai limiti della storia e della leggenda, attraverso il risaputissimo apologo, l'acume del patrizio romano.

Del resto, s'è già affermato insistere la nostra politica sull'equa distribuzione degli sforzi per il determinarsi di un equilibrio economico, tra il Nord e il Sud, al fine di ottenere che, nell'osmosi delle energie, tutto l'organismo sociale se ne giovi e migliori.

Tanto più il relatore avverte l'esigenza di doversi staccare da una rappresentazione sulla quale il suo sofferto affetto di meridionale si piega in continua, rinnovantesi esperienza, quanto le argomentazioni che dovrebbero giovare all'intervento concreto e operoso hanno la forza dirompente del vero.

I problemi connessi al collegamento con il Mezzogiorno e con Isole sono molteplici, complessi, non facili. La particolare configurazione geografica delle regioni interessate, il travaglio delle loro economie in fase di

sviluppo, il modesto livello di industrializzazione, il basso reddito individuale hanno determinato quel profondo divario tra il Nord e il Sud per tanto tempo deprecato e al superamento del quale le ferrovie hanno una insostituibile funzione: avvicinare le località affrettando i tempi delle percorrenze. Nel quadro di questa attività nel recente passato sono state realizzate, o sono in corso di realizzazione:

a) l'elettrificazione della linea adriatica tra Bari e Ancona, opera iniziata nel 1955 e portata a termine nel 1959, con una spesa complessiva di circa lire 30 miliardi;

b) l'elettrificazione delle linee litoranee siciliane Palermo-Messina e Messina-Catania con una spesa complessiva di lire 36 miliardi;

c) il rinnovamento e il potenziamento della linea jonica Reggio Calabria-Bari (chilometri 592) e la sostituzione graduale della vecchia trazione a vapore con locomotori Diesel tipo *DI-341* e *342* da 16 tonnellate-asse e con limite di velocità a 70-60 chilometri orari per quelli da 16,5-17 tonnellate-asse. Quando i lavori di rinnovamento del piano saranno ultimati, saranno inserite tutte le unità diesel, comprese quelle del gruppo più pesante *DI-442* e senza alcuna limitazione di velocità. Su questa linea, che il relatore chiamerebbe delle civiltà, per le località onuste di non obliata grandezza che essa tocca, come Taranto, Metaponto, Sibari, Crotone, Locri, Reggio Calabria, non potrà non riversarsi tutta l'attenzione di chi vorrà chiudere l'anello di scorrimento facente capo a Bologna, onde sveltire le comunicazioni tra il Sud e la Sicilia;

d) la ricostruzione dell'intera linea Sulmona-Isernia, consentendo così l'abbreviazione di quasi un'ora per le comunicazioni tra Pescara e Napoli ed eliminando, nel contempo, il pericolo di isolamento che, durante l'inverno, incombe sulle popolazioni di questa zona;

e) la dieselizzazione della Taranto-Metaponto-Battipaglia con diramazione Sicignano-Lagonegro (chilometri 320) e, parzialmente, della Bari-Brindisi-Lecce, e della Brindisi-Lecce e della Bari-Taranto-Reggio Calabria.

f) il potenziamento della linea Battipaglia-Reggio Calabria (km 400) la quale, per la sua importanza primaria nello sviluppo delle comunicazioni tra un capo e l'altro della penisola, merita un discorso particolare.

Il problema principale è costituito dal raddoppio. I lavori di raddoppio di tale tratta, interamente a semplice binario, hanno avuto inizio nel 1952, mercé un primo finanziamento accordato dalla Cassa del Mezzogiorno nell'ambito del fondo di 75 miliardi destinato al potenziamento di un gruppo di linee ferroviarie dell'Italia meridionale.

Alla data odierna sono già stati ultimati, oppure trovansi in corso di costruzione, oppure sono di imminente inizio perché già finanziati, i lavori relativi al raddoppio di chilometri 266 sul totale di 400. Precisamente sono già raddoppiati i tratti: Battipaglia-Vallo della Lucania (chilometri 51), Sapri-Praia (chilometri 26) e Gioia Tauro-Villa San Giovanni (chilometri 37), tutti finanziati dalla Cassa per il Mezzogiorno per 35 miliardi.

Sono in corso i raddoppi dei tratti Vallo della Lucania-San Mauro La Bruca (chilometri 25), Celle-Torre Orsaia (chilometri 9) e Paola-Francavilla (chilometri 77), finanziati per 20 miliardi con il Prestito nazionale e per 13 miliardi con il Piano quinquennale delle ferrovie dello Stato. Infine, sono di imminente inizio i lavori di raddoppio dei tratti San Mauro La Bruca-Celle (chilometri 7) e Belvedere-Paola (chilometri 34) per una spesa complessiva di 13 miliardi di recente concessi dalla Cassa per il Mezzogiorno ad integrazione dell'originario fondo dei 75 miliardi. In conclusione, quindi, i finanziamenti a tutt'oggi accordati per il raddoppio della tirrenica assommano a 80 miliardi di lire e consentiranno di potenziare la linea stessa su una estesa di 266 chilometri, comprendente le tratte di meno agevole esercizio, in quanto a forte acclività e con difficile natura dei terreni.

Allo stato attuale, la potenzialità della linea, grazie alle opere di raddoppio ed accessorie eseguite, è passata dai 56 treni-giorno agli attuali 78 e raggiungerà gradualmente i 160 treni-giorno a raddoppio completato. Le riduzioni di percorrenza raggiunte sino ad oggi variano dai 10 ai 20 minuti per i treni viaggiatori e da 30 a 130 minuti per i treni merci.

A raddoppio ultimato, si avranno riduzioni di 70 minuti per i treni rapidi e 90-95 minuti per i direttissimi. Tali vantaggi, naturalmente, sono in aggiunta a quelli derivati dalla eliminazione delle attuali soggezioni dipendenti dall'esecuzione dei lavori. In concomitanza alla realizzazione del raddoppio è prevista la rettificazione della linea, che consentirà di raggiungere velocità varianti dai 120 ai 150 chilometri all'ora, di di fronte all'attuale di 110 chilometri all'ora massima.

Per completare il raddoppio della tirrenica nei residui 134 chilometri, riguardanti i tratti Torre Orsaia-Sapri (chilometri 13), Praia-Belvedere (chilometri 35), Francavilla-Gioia Tauro (chilometri 72) e meno oneroso Villa San Giovanni-Reggio (chilometri 14), occorrerà sostenere una spesa valutata dell'ordine di 40-45 miliardi di lire.

Questi ultimi provvedimenti, data l'importanza che la litoranea calabrese riveste nel quadro delle comunicazioni ferroviarie fra il Nord e il Sud, sono stati inclusi, nel piano decennale di riclassamento e potenziamento della rete della ferrovia dello Stato: ciò non esclude che i lavori stessi in tutto od in parte, possano venire finanziati, il che è sommamente auspicabile, dalla Cassa per il Mezzogiorno, cui spetta già buona parte del merito dei lavori di raddoppio sin qui compiuti.

L'aver citato la Cassa per il Mezzogiorno vuole che si precisi anche l'entità e la distribuzione degli interventi, a riconoscimento dell'attenzione data ai trasporti, la cui eccezionalità l'Azienda non mancherà, come non ha mancato, di considerare.

Nel quadro dello sviluppo delle comunicazioni dell'Italia centro-meridionale, infatti, dal 1957 ad oggi, la Cassa per il Mezzogiorno ha stanziato complessivamente 103 miliardi così ripartiti:

anno 1952 primo fondo di	L.	75 miliardi
anno 1958 secondo fondo di	L.	15 »
anno 1961 terzo fondo di	L.	13 »
Totale . . .	L.	103 miliardi

Il complessivo stanziamento di 103 miliardi è stato così ripartito:

1°) Potenziamento della linea tirrenica:		
a) per raddoppio della linea.	L.	48 miliardi
b) per altre opere di potenziamento	»	5 »
2°) Ammodernamento della linea jonica Reggio Calabria-Bari	»	14 »
3°) Elettrificazione della linea Bari-Foggia-Pescara-San Benedetto del Tronto .	»	25 »
4°) Elettrificazione della Pescara-Sulmona	»	2 »
5°) Istituzione di un servizio di navi traghetto tra il Continente e la Sardegna	»	9 »
Totale stanziamenti disposti dalla Cassa per il Mezzogiorno	L.	103 miliardi

TRAFFICO NELLO STRETTO DI MESSINA

Fattore ulteriore per adeguata valutazione indicativa dell'imponenza del traffico nel Sud è la rappresentazione delle risultanze statistiche sull'andamento del traffico attraverso lo Stretto di Messina.

Intanto è da notare quale volume di manovra e di smistamento si svolge nella stazione di Villa San Giovanni.

STAZIONI DI SMISTAMENTO	CARRI MANOVRATI		Indice 1960 base 1950 = 100
	1950	1960	
Milano Smistamento.	2.450	3.230	132
Bologna San Donato	1.460	2.040	140
Roma Smistamento	1.380	1.860	135
Venezia Mestre	1.600	2.065	129
Torino Smistamento.	1.240	1.940	156
Messina	1.460	1.800	123
Villa San Giovanni	1.020	1.630	160

Il traffico di carri, viaggiatori e automezzi attraverso lo Stretto di Messina, disimpegnato dalla flotta di navi traghetto delle ferrovie dello Stato, ha registrato anche nel 1960 ulteriore, sensibile aumento.

Questo risultato deve essere posto in diretta relazione con la progressiva industrializzazione della Sicilia e con il sempre crescente flusso turistico verso l'Isola.

L'andamento del traffico risulta essere il seguente:

MATERIALE E VIAGGIATORI TRAGHETTATI COMPLESSIVAMENTE NEI DUE SENSI TRA MESSINA MARITTIMA, VILLA SAN GIOVANNI E REGGIO CALABRIA MARITTIMA	ESERCIZI		Variazione percentuale rispetto al 1958-59
	1958-59	1959-60	
Rotabili ragguagliati a carri (*a*)	531.979	568 559	+ 6,88
Autoveicoli	122.953	148.237	+ 20,56
Viaggiatori	5.413.379	5.618.558	+ 1,94

(*a*) Le locomotive, le carrozze e in genere ogni rotabile diverso dai carri, viene equiparato, nel computo, a due carri.

Dei 148.237 autoveicoli traghettati:

il 30 per cento è costituito da veicoli industriali;

il 70 per cento da autovetture. Di queste, il 65 per cento circa è stato traghettato senza alcuna interferenza con il trasporto di rotabili ferroviari, grazie all'utilizzazione degli appositi ponti superiori delle navi traghetto *Cariddi*, *Scilla* e *Reggio*, ai quali si accede direttamente attraverso apposite rampe. Questa possibilità di diretto accesso ha in parte soddisfatto il traffico giacché permangono difficoltà di manovre d'accesso, soprattutto per gli automezzi con rimorchio, determinando a volte ritardi sull'orario previsto nelle operazioni d'imbarco e di sbarco.

È giustificato pertanto lo studio della situazione del traffico di traghetto nello Stretto di Messina. A questo proposito si considera favorevolmente la possibilità di una specializzazione di traghetto, cioè l'impiego di un tipo di nave da adibirsi esclusivamente al trasporto degli autoveicoli. Questa soluzione che richiede una ripartizione di traffico, eventualmente fra Villa e Reggio Calabria, implica l'impiego di navi-traghetto specializzate e la sistemazione a terra delle aree di accesso e di scorrimento degli autoveicoli.

Giova poi considerare che l'attuale costo del traghetto appare particolarmente oneroso, anche se rispetto alle merci l'indice di aumento risulta inferiore: un ritardo diversamente nello sviluppo economico appare ineluttabile, anche a tacere della complementarità dell'economia tra le province limitrofe di Messina e di Reggio Calabria.

LO SVILUPPO DEL TRAFFICO ATTRAVERSO LO STRETTO

Lo sviluppo del traffico attraverso lo Stretto, nel decennio 1950-1960, è stato nei seguenti numeri indici riferiti al valore 1950=100:

Corse doppie effettuate . .	N.	153
Carrozze traghettate	»	316
Viaggiatori traghettati . . .	»	163
Automezzi traghettati . . .	»	820
Carri carichi entrati in Sicilia .	»	164
Carri carichi usciti dalla Sicilia	»	146
Carri vuoti entrati in Sicilia .	»	143
Carri vuoti usciti dalla Sicilia .	»	218

Come si evince, lo sviluppo è notevole sia sotto l'aspetto del servizio svolto, sia nel traffico vero e proprio, quest'ultimo aumentato del 63 per cento per i viaggiatori nei due sensi, del 64 per cento per le merci in entrata e del 46 per cento per le merci in uscita (più 55 per cento nei due sensi).

Il numero dei veicoli ragguagliati a carro traghettati in ciascun senso è stato nel 1960 di 286.000 unità, (572.000 nei due sensi); ciò rappresenta un aumento del 71 per cento rispetto al 1950.

L'attuale potenzialità di traghettamento delle navi, che viene valutata in 710.000 veicoli, ragguagliati a carro, sembra offrire un margine rispetto all'intensità di traffico raggiunta (nel 1960=572.000 veicoli ragguagliati a carro) ma, se si considerano i periodi stagionali di più intenso traffico, si rileva che

la potenzialità mensile, valutabile a circa 60.000 veicoli, è stata praticamente raggiunta nel mese di marzo 1961, ciò che ha creato difficoltà e ristagni nelle giornate di maggiore concentrazione del traffico.

Gli aumenti di traffico nel prossimo decennio sono stati valutati dell'ordine del 50 per cento per i viaggiatori e del 40 per cento delle merci; tali aumenti, dato il diverso peso delle due aliquote di traffico, darebbero luogo ad aumento globale del 43-44 per cento.

Poiché l'attuale potenzialità annua e mensile non sarebbe sufficiente a soddisfare tale aumento di traffico, occorrerà, in tempo debito, impostare ed attuare un razionale piano di graduale adeguamento sia degli impianti a terra, sia della flotta delle navi traghetto. Nel piano decennale, si è previsto il riclassamento delle ferrovie dello Stretto mediante la radiazione ed il passaggio nella riserva delle unità di più antica costruzione e mercè la costruzione di tre nuove navi aventi ciascuna dislocamento a pieno carico di circa 5.500 tonnellate. Si sono anzi già intrapresi gli studi e gli atti relativi alla prossima ordinazione di una delle tre nuove unità contemplate, per una spesa valutata dell'ordine di 3.500 milioni.

Per gli impianti a terra non si potrà non considerare come unità necessaria e inscindibile il triangolo Villa San Giovanni-Reggio Calabria-Messina, oltre tutto per le implicanze che la linea Jonica verrà sempre più determinando sull'attuale volume di mezzi da traghettare.

IL SERVIZIO NAVI TRAGHETTO PER LA SARDEGNA

Con il 1° ottobre scorso ha avuto inizio il tanto atteso servizio di navi traghetto per la Sardegna.

Come conseguenza della istituzione del servizio, si è reso necessario procedere nei porti e nelle stazioni di Civitavecchia e Golfo Aranci alla esecuzione delle opere concernenti la sistemazione degli impianti fissi portuali e ferroviari.

Mentre all'esecuzione delle opere foranee e alla costruzione delle nuove banchine e della parte muraria delle invasature ha provveduto il Ministero dei lavori pubblici, le Ferrovie dello Stato hanno eseguito i lavori relativi agli impianti di arredamento ferroviario a servizio delle invasature, nonché quelli relativi alla costruzione e posa in opera dei fasciami elastici e dei ponti mobili.

Il servizio consentirà di effettuare, non appena entrerà in funzione la seconda nave traghetto, fino a 480 coppie di traversate annue, con un traffico complessivo nei due sensi di 58.000 tra carri ferroviari ed autoveicoli pesanti, per circa 300.000 tonnellate. Potranno essere trasportati 138.000 autovetture e 320.000 passeggeri, tra conducenti ed occupanti degli stessi automezzi da trasporto, da turismo e privati.

In particolare, la *Tyrsus* – come la gemella *Hermacea* – è lunga 120 metri e con dislocamento a pieno carico di 5.200 tonnellate, effettua la traversata in otto ore: può trasportare trenta carri ferroviari o 45 autocarri sul ponte binario, 74 autovetture in autorimesse o sul ponte-auto e 350 passeggeri occupanti gli autoveicoli trasportati. È munita poi delle più moderne attrezzature di navigazione.

Il servizio rappresenta un avvenimento di notevole rilievo, sia per le nuove prospettive che esso apre all'economia dell'Isola, sia come fatto di per se stesso: il percorso tra Civitavecchia e Golfo Aranci di 213 chilometri in mare aperto è il più lungo effettuato in Europa con navi traghetto.

Grazie all'istituzione del servizio, la rete ferroviaria italiana non ha più una cesura costituita dal braccio del Mar Tirreno e teoricamente sarebbe possibile ad un qualsiasi passeggero salire in treno alla stazione di Milano e discendere a Cagliari senza mai essere costretto ad abbandonare il suo scompartimento. È per la prima volta, nella storia della Sardegna, che un fattore pregiudiziale di isolamento, l'insularità, viene per buona parte attenuato: tanto più vero, quanto più si considera il problema dei costi di trasporto ferroviario-marittimi che è stato fino ad ora uno dei più gravi e difficili da risolvere. Per giudicare infatti quale sia l'incidenza negativa del trasporto su tutta l'economia isolana, basta notare che esso grava in media sui prezzi al minuto intorno al 15 per cento per chilogrammo di merce: è stato calcolato che la Sardegna paga soltanto per l'imbarco e lo sbarco delle merci un pedaggio di oltre dieci miliardi l'anno.

Ora, tra le varie soluzioni possibili di questo problema, la più soddisfacente è stata ritenuta quelle delle navi traghetto che, eliminando le maggiori spese di trasbordo, consentono un più celere inoltro di merci deperibili e di alta qualità. Il collegamento terrestre-marittimo senza imposizioni di oneri di imbarco e di sbarco con tariffe che portano l'isola, sotto l'aspetto ferroviario, dalla

precedente sfavorevole condizione, ad una situazione di regione favorita, costituisce un fatto veramente rivoluzionario. Il percorso marittimo poi è rapportato alla distanza virtuale di cento chilometri: il che significa, in pratica, che i prezzi di trasporto saranno ridotti di circa la metà rispetto agli attuali, con positive conseguenze per l'economia sarda.

Da ultimo, il proposito di sostenere l'economia del Sud nella unione più ampia dei fini di perseguire per l'elevazione morale e materiale della gente meridionale, si è espressa di recente anche attraverso il provvedimento di legge di cui il Parlamento, giova crederlo, si occuperà molto presto e relativo allo stanziamento di 800 miliardi, di cui per 500 sarà chiesta l'autorizzazione di spesa immediata.

Infatti, nell'articolo 17 del provvedimento è chiesta una riserva di spesa pari ai due quinti delle forniture e delle lavorazioni che le ferrovie commetteranno alle varie industrie: il che, oltre a raddoppiare le commesse previste dalla legge 6 ottobre 1950, n. 835, a considerare l'importo di 500 miliardi, si avrà il 40 per cento da spendere nell'Italia meridionale e insulare.

Il complesso I.R.I.-Fiat annunciato dal Presidente del Consiglio alla Camera, da far sorgere a Reggio Calabria, potrà partecipare di queste commesse.

Nel settore dei trasporti merci, l'incremento del traffico ferroviario ha raggiunto nell'ultimo esercizio punte del 40 per cento e il movimento delle merci e dei prodotti ortofrutticoli, ad esempio delle linee pugliesi, ha raggiunto il milione e mezzo di tonnellate. I nuovi treni merci rapidi speciali e i treni derrate hanno consentito agli esportatori di far giungere con sempre maggiore rapidità e in stato di perfetta conservazione i loro prodotti sul mercato dell'Italia del Nord e d'Europa.

Anche se molto, in rapporto al Mezzogiorno, c'è ancora da fare per adeguare i servizi al ritmo dello sviluppo economico, giova considerare il punto di partenza dell'attività dei governi democratici, l'entità della distruzione subita dalle ferrovie durante la guerra, la ricostruzione della rete, le nuove opere eseguite e quelle in corso, e le altre già programmate e finanziate.

LE FERROVIE E LA LIGURIA

Come gli investimenti nelle zone marginali geograficamente sono particolarmente da seguire, soprattutto per il settore dei trasporti, perché affrettando i tempi di percorrenza tra posti di produzione e posti di consumo, più giovano allo sviluppo delle attività economiche, così in uno al programma relativo al Mezzogiorno, gioverà considerare le linee ferroviarie adducenti ai valichi internazionali come quelle che più avvicinano l'Italia ai centri economicamente notevoli del Mercato Comune: e per esse, una in particolare, oggetto di interventi e di richieste, grande via di comunicazione per la Francia e per i paesi della Penisola iberica: la linea La Spezia-Genova-Ventimiglia.

Nel quadro, infatti, delle iniziative per il potenziamento della rete nazionale, ai fini, come si è detto, dello sviluppo economico, si conta poter dare esecuzione ai lavori per il raddoppio delle tratte Voltri-Varazze e Monterosso-Framura.

È all'esame poi la proposta di procedere al raddoppio della Savona-Ventimiglia, iniziando dalla tratta Ospedaletti-Sanremo, al fine di portare il raddoppio a termine per il tratto più vicino alla frontiera, da Ventimiglia, cioè, fino a Sanremo.

Quando saranno ultimati i lavori per l'unificazione del sistema di trazione a corrente continua fra Alessandria e Genova, sarà altresì possibile migliorare i servizi ferroviari fra Roma e Genova, anche per le destinazioni oltre Torino e Milano, verso il confine.

Circa gli altri problemi ferroviari, bisogna far menzione del potenziamento delle stazioni di Genova: per queste ultime è stato finanziato, o è già in corso di attuazione, un programma di lavori che contempla spese per 1.600 milioni da destinare alla stazione di Genova-Brignole, nonché di 750 milioni per la stazione di Genova-Sampierdarena, di 160 milioni per la stazione del Campasso, di 120 milioni per la stazione di Genova-Vesime, e di 1.100 milioni per la stazione di Genova-Sestri.

Per quanto concerne la linea Genova-La Spezia, il raddoppio del tratto Rio Maggiore-Manarola è stato completato ed attivato; sono in corso i lavori per il raddoppio fra Corniglia e Monterosso (con attivazione prevista entro la fine dell'anno corrente); è in corso, inoltre, la progettazione esecutiva per il tracciato, spostato a monte, della restante tratta Monterosso-Framura.

Per la realizzazione del suddetto gruppo di lavori è prevista una spesa di 10,6 miliardi, di cui 2 già stanziati; gli altri sono inclusi nel quadro dei finanziamenti del piano decennale di potenziamento della rete ferroviaria.

Per il raddoppio della Savona-Ventimiglia, oltre a quanto già detto a proposito del tratto Ospedaletti-Sanremo, è stato contemplato lo stanziamento di 40 miliardi.

Inoltre, è allo studio il raddoppio o il quadruplicamento dei binari delle linee di valico.

Per l'attuazione di un valido piano di investimenti bisogna provvedere alla trasformazione del sistema di trazione elettrica sulle linee Genova-Ovada e Ovada-Alessandria.

A lavori ultimati, si pensa saranno eliminati tutti gli inconvenienti che ci sono attualmente nelle linee ferroviarie liguri: tratti funzionanti a binari unici, rallentamenti e difficoltà, arretratezza del materiale rotabile, promiscuità della rete di alimentazione. Si dovrà inoltre provvedere ad attrezzare le stazioni della Genova-Ventimiglia e della Genova-La Spezia (quelle che ancora non ne sono fornite) di circuiti di sezionamento.

Il potenziamento e l'ammodernamento delle linee ferroviarie liguri appare sempre più fattore determinante per lo sviluppo delle comunicazioni verso l'Ovest, contribuendo altresì allo sviluppo economico e sociale non solo della Liguria, ma della Nazione, riconfermando quanto già in proposito esposto: che ogni investimento patrimoniale nel settore ferroviario è concreto elemento di sviluppo per le forze che suscita e che riesce a mettere in moto nel quadro di un'economia in trasformazione.

LE LINEE A SCARSO TRAFFICO

Sono nel colorito linguaggio corrente definite i « rami secchi » dell'Amministrazione, e stanno ad indicare quelle linee per le quali, secondo che detta l'articolo 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, il coefficiente d'esercizio, cioè il rapporto tra spese e introito, è superiore a 3. Hanno fatto parlare di sé e vi sono tante proteste, quando non addirittura minacce, che al fine di una retta responsabile intelligenza, converrà tenerne informato discorso: tanto più appare necessario in quanto, avendo a ragione o a torto, o più a torto che a ragione, rappresentanze qualificate messo a subbuglio il mondo dei ferrovieri e l'opinione pubblica in genere col fare intendere che 5.000 chilometri di linea, un terzo della rete addirittura, sarebbero stati chiusi al traffico, ricondurre il problema nelle sue proporzioni è atto di pieno servizio alla verità delle cose.

Intanto gioverà prendere visione partitamente delle linee e degli elementi essenziali ad ogni linea inerenti: i dati sono relativi alle previsioni per l'esercizio finanziario di che ci si occupa, 1° luglio 1961-30 giugno 1962.

Spese e introiti linee a scarso traffico.

LINEE	SPESE	INTROITI	*Deficit*	Coefficiente d'esercizio Spese / Entrate
	(in milioni di lire)			
Di lunghezza superiore a 100 chilometri	13.839	3.086	10.753	4,5
Di lunghezza da 50 a 100 chilometri	16.803	4.067	12.736	4,1
Di lunghezza fino a 50 chilometri	11.672	2.513	9.159	4,6
Totale . . .	42.314	9.666	32.648	4,4

Spese e introiti linee a scarso traffico.
Ripartizione fra Centro-Nord e Mezzogiorno.

	Lunghezza (in km)	SPESE	INTROITI	*Deficit*	Coefficiente d'esercizio
		(in milioni di lire)			
Centro Nord	2.838 (54,4 %)	22.556	5.516	17.040	4,1
Mezzogiorno	2.376 (45,6 %)	19.758	4.150	15.608	4,8
Totale . . .	5.214 (100 %)	42.314	9.666	32.648	4,4

Spese e introiti linee a scarso traffico ripartiti per circoscrizioni geografiche e compartimenti ferroviari.

CIRCOSCRIZIONI GEOGRAFICHE E COMPARTIMENTI	LUNGHEZZA IN KM.		Spese	Introiti	*Deficit*	Rapporto spese-introiti
	Km.	Percentuale	(milioni di lire)			
A) CENTRO-NORD.						
Genova	33	0,6	264,8	35,0	229,8	7,6
Trieste	143	2,7	794,1	143,0	651,1	5,6
Firenze	323	6,2	1.771,8	343,8	1.428,0	5,2
Roma (*a*)	280	5,4	2.263,9	485,4	1.778,5	4,7
Ancona (*b*)	221	4,2	1.372,4	330,4	1.042,0	4,2
Torino	740	14,2	6.620,2	1.612,0	5.008,2	4,1
Bologna	112	2,2	1.155,2	291,4	863,8	4,0
Milano	284	5,4	2.729,1	694,7	2.034,4	3,9
Venezia	510	9,8	3.823,1	1.015,3	2.807,8	3,8
Verona	192	3,7	1.761,5	565,3	1.196,2	3,1
Totale . . .	2.838	54,4	22.556,1	5.516,3	17.039,8	4,1
B) MEZZOGIORNO.						
Linee compartimenti Ancona e Roma (v. note *a* e *b*) . . .	362	6,9	2.642,1	467,7	2.174,4	5,6
Palermo	942	18,1	9.017,5	1.839,3	7.178,2	4,9
Bari	376	7,2	2.729,4	551,7	2.177,7	4,9
Cagliari	63	1,2	423,3	89,7	333,6	4,7
Napoli	536	10,3	3.507,3	755,3	2.752,0	4,6
Reggio Calabria	97	1,9	1.438,2	446,4	991,8	3,2
Totale . . .	2.376	45,6	19.757,8	4.150,1	15.607,7	4,8
TOTALE GENERALE . . .	5.214	100,0	42.313,9	9,666,4	32.647,5	4,4

(*a*) Sono state escluse le linee Avezzano-Roccasecca e Sulmona-Carpinone, perché ricadenti nelle regioni meridionali.

(*b*) È stata esclusa la linea Terni-Sulmona, perché ricadente, in gran parte, nelle regioni meridionali.

È da rilevare che le linee superiori a 100 chilometri concorrono nella determinazione del *deficit* totale, previsto in miliardi 32,6, nella misura del 33 per cento, quelle inferiori a 50 chilometri per il 28 per cento, mentre il gruppo medio compreso tra i 50-100 chilometri, si spinge sino al rilevantissimo 39 per cento. Ed è da notare che tale *deficit* va riferito unicamente alle spese d'esercizio, giacché restano fuori del computo, ai fini di una valutazione del tutto, gli oneri di rinnovo, come ogni quota di interessi e di ammortamento sui capitali investiti.

Inoltre, a chi volesse esaminare il distribuirsi delle spese tra il Centro-Nord e il Mezzogiorno, verrebbe fatto di notare che il coefficiente d'esercizio nel Mezzogiorno (4,8) è di poco superiore a quello rilevabile per le linee del Nord (4,1); è da notare poi il fatto, di per sé peraltro abbastanza significativo, che il Sud detiene il 46 per cento delle linee a scarso traffico, pari al 45 per cento della rete meridionale, là dove nel Nord le linee a scarso traffico rappresentano soltanto il 17 per cento della rete.

Al fine poi di lumeggiare ulteriormente il problema è da ricordare che su quelle linee a scarso traffico vi sono occupati 16.000 addetti: il che, al di là di tutte le considerazioni sulla giustificazione dell'economicità del servizio e di tutti i riflessi ambientali, sempre in rapporto all'economia nella sua fase di sviluppo che il Paese attraversa, pone implicanze sociali e umane alle quali come non si può non badare così nessuno vuole sottrarsi.

Le soluzioni alla complessa materia non sono né semplici, né rapide.

Lo sviluppo della motorizzazione ha ovviamente determinato un progressivo trasferimento del traffico dalla ferrovia alla strada; ciò è tanto più vero in quanto la configurazione geografica di gran parte del nostro Paese e le condizioni delle quali si sono formati i centri abitati hanno creato situazioni sfavorevoli per le comunicazioni ferroviarie. Mentre prima dell'avvento della motorizzazione, le popolazioni si adattavano a raggiungere le stazioni ferroviarie distanti dai centri abitati, preferiscono oggi servirsi delle autolinee o di mezzi privati.

I trasporti sulle linee ferroviarie destinate originariamente a servire le popolazioni di queste zone si sono ridotti ad un traffico esiguo, generalmente costituito da categorie che fruiscono di eccezionali agevolazioni tariffarie. La situazione è poi più grave per il trasporto merci, perché l'automezzo consente di evitare il trasbordo delle merci in partenza ed in arrivo, con il servizio da porta a porta. Ciò avviene non solo per le brevi e medie distanze, ma anche per le distanze maggiori con l'impiego degli autocarri a grande portata: questo spiega perché il traffico merci è generalmente scomparso sulle linee secondarie. Sussiste ancora in talune zone ove esistono stabilimenti raccordati o centri di produzione di un qualche rilievo, molto prossimi alle stazioni ferroviarie. D'altro canto, i costi dei servizi ferroviari sono andati aumentando continuamente sia per il trattamento economico dei ferrovieri, molto più elevato, comparativamente, di quello degli altri lavoratori dei trasporti, sia per i costi di esercizio e di ammortamento degli impianti fissi, che essendo nei limiti della loro potenzialità e indipendenti dall'entità del traffico, diventano sempre più gravi a mano a mano che diminuiscono le prestazioni.

Il divario pertanto tra i costi ed i ricavi di esercizio è andato sempre più accentuandosi per il combinato concorso dell'aumento delle spese, della diminuzione del traffico e della insufficienza delle tariffe.

A tentare un'evidenziazione sul da farsi, come da qualche parte si sostiene che i risultati potrebbero migliorare o addirittura capovolgersi se si intervenisse in difesa della ferrovia, operando massicci investimenti per aumentare l'efficienza della linea, estendendo ed intensificando i servizi con treni leggeri e veloci, così si sollecita la revoca delle concessioni accordate con i servizi ferroviari.

In proposito è da rilevare che un aumento degli investimenti comporterebbe necessariamente un accrescimento dei costi per effetto degli interessi passivi e dell'ammortamento delle somme da spendere: cosa che aggraverebbe la situazione, a meno che non si voglia pensare di poter contare su un aumento di traffico molto consistente considerato il basso livello delle tariffe.

Ma quel che è da tener presente è il fatto che non è possibile proteggere o riacquisire il traffico ferroviario, quando le esigenze delle popolazioni sono meglio soddisfatte dai servizi automobilistici.

Nel settore merci, poi, non esiste alcuna possibilità di intervento in quanto sarebbe assolutamente impensabile e contrario agli interessi economici delle zone pretendere l'impiego della ferrovia ove l'autocarro può meglio e a minor prezzo servire i traffici a breve e medie distanza.

La ferrovia si afferma per i trasporti a lunga distanza in quanto i maggiori costi

terminali (in partenza ed in arrivo) possono essere compensati dalle tariffe ferroviarie differenziate per il lunghi percorsi e per l'esportazione.

Considerato, quindi, che i nuovi investimenti non porterebbero apprezzabili risultati economici, c'è da esaminare in qual modo lo Stato possa soddisfare le esigenze delle zone legittime interessate.

Intanto lo Stato non può determinare, con la soppressione parziale o totale dei servizi ferroviari, un peggioramento del sistema di comunicazioni, un arresto ed una remora del progresso produttivo e un danno alle possibilità di lavoro per la manodopera occupata nei servizi ferroviari; parimenti, non può far pesare sulle categorie di lavoratori, che nei trasporti ferroviari fruiscono di particolari agevolazioni, il diverso regime di tariffario delle autolinee, necessariamente adeguato ai costi. La sostituzione quindi dei servizi ferroviari non è in ultima analisi se non la conseguenza di una scelta operata dagli utenti i quali, abbandonando gradualmente la ferrovia, malgrado i bassi prezzi, ritengono più conforme ai loro interessi l'uso dei mezzi stradali.

Non è però da escludere che la ferrovia debba rimanere per sopperire a particolari traffici di merci che ne giustifichino il mantenimento, con un esercizio impostato su basi più economiche (regime di raccordo). Resta fermo che ove il sistema stradale non fosse in grado di soddisfare i servizi attualmente esplicati dalla ferrovia, ogni provvedimento di soppressione dovrebbe essere subordinato alla preventiva sistemazione delle strade e alla istituzione o alla intensificazione di autolinee capaci di assumere trasporti viaggiatori con la dovuta regolarità e sicurezza. Né questo basta: ché un sistema di comunicazioni anche se appoggiato localmente alla strada, deve essere in grado di sostenere ogni prospettiva di sviluppo.

La soppressione di servizi ferroviari non comporta in alcun caso licenziamenti di personale. Il personale divenuto disponibile può essere utilizzato in altri impianti con trasferimento per servizio.

Il riassorbimento poi sarà pure sollecito perché facilitato dall'incremento del traffico e dell'esodo annuale dovuto agli esoneri. Né il cambiamento del mezzo di trasporto dovrebbe comportare, in via normale, un mutamento delle tariffe: ché anzi, dovrebbero essere conservate le agevolazioni di cui oggi fruiscono sulle ferrovie dello Stato le accennate categorie di viaggiatori. Potrà discenderne indubbiamente un onere per l'Azienda: sarà allora da valutare attentamente la convenienza o meno della soppressione del servizio ferroviario. In ogni caso, procedendosi a sostituzioni, l'Amministrazione ferroviaria dovrebbe esercitare direttamente le linee, a mezzo dell'Istituto nazionale trasporti, che, com'è noto, è una Società per azioni di esclusiva proprietà delle ferrovie dello Stato istituita per i servizi di trasporto terminali e per quelli sostitutivi ed integrativi della ferrovia.

Qualora, in relazione alle condizioni dei servizi preesistenti nella zona o alla impossibilità da parte dell'I. N. T., di subentrare per ragioni tecniche ed economiche, i servizi potrebbero essere ceduti in regime di appalto.

Può anche accadere che l'Amministrazione, senza pregiudizio alcuno per gli utenti, non abbia alcuno interesse a mantenere la gestione di queste linee per il tramite dell'I. N. T. o delle imprese appaltatrici, o possa essere di maggiore vantaggio per gli utenti il normale regime della gestione in concessione.

In tal caso il servizio verrebbe affidato ad imprese concessionarie operanti nella zona.

In atto, per conoscere la situazione economica delle singole linee in rapporto alle esigenze locali, l'Amministrazione ferroviaria ha avviato studi particolari. Sulla base di questi studi potranno essere individuate:

1°) linee con forte disavanzo e con traffico merci nullo e viaggiatori molto limitato che, comunque, può essere assorbito da autoservizi senza alcun reale disagio per le popolazioni della zona;

2°) linee con forte disavanzo per il traffico viaggiatori ma con un traffico merci di qualche consistenza. In questo caso verrà mantenuto l'esercizio ferroviario per il trasporto delle merci in regime di raccordo;

3°) linee per le quali la soppressione parziale o totale dei servizi ferroviari è subordinata alla preventiva sistemazione delle strade per renderle idonee ad accogliere il maggior traffico automobilistico;

4°) linee per le quali occorre valutare le esigenze sociali ed economiche delle popolazioni interessate prima di avviare delle decisioni. Queste valutazioni vanno riferite alla situazione in atto e, se sussistono prospettive di sviluppo dell'economia locale, agli eventuali conseguenti incrementi futuri di traffico.

I provvedimenti di soppressione non possono disporsi in via simultanea ed immediata, cosa che non è stata fatta giacché ogni decisione deve essere il frutto di un

esame analitico delle singole situazioni: ogni richiesta, ogni protesta che dovesse muovere da motivi legati a considerazioni estranee al concetto di una piena redditività degli investimenti dell'esercizio, non potrà non precipitare; chi s'attarda nel desiderio di conservare ciò che economicamente e quindi anche socialmente, non rende, pur con la considerazione più ampiamente generosa dello sviluppo prossimo e futuro delle singole zone, può ancora insistere e forse anche qualche volta ottenere: ma il verde della vallata non c'è più! Sulle rotaie arrugginite passerà sferragliando, a distanza di ore, un trenino in pensione o un'automotrice in ritardo che ha perduto la coincidenza: addirittura uno spreco.

L'ISTITUTO NAZIONALE TRASPORTI

Con il regio decreto 13 maggio 1929, n. 836, l'Amministrazione ferroviaria venne autorizzata a partecipare ad imprese, sotto forma di società anonime aventi lo scopo dell'acquisizione e dell'incremento dei traffici su rotaia: nel maggio del 1929 sorse così l'Istituto nazionale trasporti con i fini statutari:

1°) sviluppo del traffico in collaborazione con le ferrovie dello Stato;

2°) provvedere anche indirettamente al servizio inerente ai trasporti in genere e accessori per il raggiungimento dei fini di cui al punto precedente.

Il capitale iniziale all'atto della costituzione fu sottoscritto in lire 28 milioni, di cui 21 da parte delle Ferrovie dello Stato non in contanti, ma costituito da apporti di servizi e diritti d'uso di magazzini, aree, ecc.: gli altri 7 milioni furono versati da alcune Banche. In seguito, dalle ferrovie dello Stato furono riscattate le partecipazioni degli Istituti di credito; a seguito di successivi aumenti, il capitale sociale, interamente versato è oggi di lire 990 milioni.

Lo scopo della costituzione dell'Istituto si riconnette alla perdita del monopolio dei trasporti terrestri da parte delle ferrovie dello Stato, e siccome il fenomeno, con l'andar del tempo, diveniva sempre più importante, il Ministero delle comunicazioni trovò necessario creare un Ente che potesse contrastare le Aziende private di trasporto su strada con maggiore elasticità e prontezza derivanti dalla circostanza che il nuovo Ente poteva intervenire efficacemente e prontamente sul mercato dei noli senza d'altra parte turbare l'assetto tariffario dei trasporti ferroviari.

L'azione dell'I. N. T. si esercitava e si esercita prevalentemente sui trasporti di piccole partite, vale a dire su quel traffico minuto che mal si adatta al trasporto ferroviario, in quanto oggetto di costose operazioni amministrative e di altrettante onerose manipolazioni nei centri di smistamento.

L'I. N. T., pertanto, opera nel mercato dei trasporti come un soggetto di diritto privato, senza tutte le limitazioni che sono attinenti all'organizzazione di un Ente pubblico che per la sua vastità ha necessità di regolare l'attività della Azienda su criteri rigidi.

All'I. N. T. viene assegnato il compito dell'acquisizione dei trasporti a collettame, con il precipuo scopo di trasformare una miriade di spedizioni in pochi trasporti a carro completo; a questo fine di acquisizione e di trasformazione, l'I. N. T. si avvale di Delegazioni in gestione diretta, Delegazioni appaltate a privati e anche di grandi case di spedizione detentrici di traffici che altrimenti, per questione di convenienza, verrebbero affidati al mezzo stradale. Tenuto conto di questa trasformazione da trasporto a collettame a trasporto a carro completo con una forte riduzione dei costi ferroviari, l'Amministrazione ha accordato all'Istituto nazionale trasporti una consecuzione basata non più sui costi di trasporto a collettame bensì su quelli a carro completo.

L'opera di acquisizione dell'I. N. T. nel lontano esercizio 1929-30 si concretò in 73.000 tonnellate di merce, fino a raggiungere nell'immediato anteguerra il mezzo milione di tonnellate. Con la ripresa delle attività, dopo la distruzione bellica, nel 1948 l'I. N. T. attinse un modesto traffico di appena 100 mila tonnellate; si è passati nel 1961 a un complesso di 1 milione 600 mila tonnellate con un totale di tasse pagate alle ferrovie dello Stato per oltre 6 miliardi e mezzo.

Oltre questa attività di acquisizione merci, l'Istituto nazionale trasporti attraverso le 400 Delegazioni dirette o appaltate provvede alla presa e consegna delle merci in piccole partite e dei bagagli; tale servizio ha comportato il trasporto di 1 milione 200 mila quintali.

L'Istituto Nazionale Trasporti svolge inoltre il servizio di presa e consegna dei carri completi a mezzo di carrelli stradali in otto grandi centri, e nell'ultimo esercizio ha trasportato oltre 31.000 carri per più di 400.000 tonnellate di merce.

Nel settore del trasporto viaggiatori l'I. N. T. effettua trasporti con 91 auto-

mezzi quasi tutti di grande capacità, percorrendo circa 5 milioni e mezzo vetture-chilometro con un introito lordo di oltre 770 milioni, trasportando 139 milioni di viaggiatori-chilometro: la maggior parte delle autolinee è gestita sotto il regime di concessioni accordate dalla motorizzazione civile, l'altra è in regime di linee sostitutive concesse dalle ferrovie dello Stato.

Le prospettive per il futuro si appuntano principalmente:

1°) su una maggiore estensione delle Delegazioni anche nei centri minori e particolarmente nell'Italia meridionale e nelle isole, al fine di rendere più agevole per gli utenti il traffico a mezzo rotaia;

2°) sulla creazione di brevi servizi di collegamento su strada onde consentire ai centri cittadini distanti dalle stazioni ferroviarie di avere un servizio di allacciamento con le stazioni stesse;

3°) sulla istituzione di altri sei servizi di carrelli stradali per il trasporto a domicilio delle merci a carro;

4°) sulla istituzione – già per altro iniziata – di un servizio internazionale sotto il regime T. I. F. di spedizioni a collettame raggruppate in un solo carro.

Tale iniziativa offre ottime prospettive di carattere finanziario particolarmente in un settore che va sempre più incrementandosi nel quadro dei trasporti dei paesi del M. E. C.

Nel campo dei trasporti viaggiatori l'I.N.T. ha offerto la propria opera alle ferrovie dello Stato per facilitare la chiusura di alcuni tronchi ferroviari a scarso reddito, prospettando il maggior gradimento delle popolazioni per un servizio effettuato da società ad azionariato statale e mettendo in evidenza che l'I. N. T. è oggi l'impresa che effettua un maggior numero di linee sostitutive per conto delle ferrovie dello Stato.

GLI UFFICI STUDI DELL'AZIENDA

Gli uffici studi provengono dalla fusione di organismi di antica e gloriosa tradizione. Tuttavia, bisogna subito dire, corre un divario notevole tra lo stato attuale di questi uffici e quello che sarebbe desiderabile che fossero: basta pensare ai progressi immensi che si sono effettuati in questi ultimi anni per rendersi conto della necessità che gli uffici studi vengano potenziati opportunamente con l'immissione di nuovi ingegneri e di tecnici.

È in via di progettazione, però, un nuovo ordinamento del Servizio lavori che prevede l'istituzione di organi opportuni che si dedichino solo allo studio e alla ricerca nei vari campi che interessano le attività del Servizio.

Le unità di studio previste, sia pure con organici modesti, saranno in grado di assolvere al loro compito se si riuscirà a risolvere il non facile problema di reperire ingegneri particolarmente capaci, indispensabili al loro funzionamento.

Per il Servizio impianti elettrici non è stato possibile costituire un unico ufficio a causa della complessità e delle varietà dei compiti che dovrebbe conglobare.

Tuttavia, gli Uffici in cui si articola si sono mostrati rispondenti alle necessità ferroviarie e se qualche insufficienza è possibile rilevare, essa è dovuta esclusivamente all'inadeguatezza dei mezzi finanziari.

L'ISTITUTO SPERIMENTALE DELLE FERROVIE DELLO STATO.

Il compito dell'Istituto è la ricerca, il controllo e il collaudo di materiali di ogni specie anche nell'interesse di industrie e di privati che ne facciano richiesta. L'opera dell'istituto appare di importanza fondamentale per l'economia nazionale; in tal senso, atteso il numero di richieste sempre crescenti, è necessaria una organizzazione più moderna ed è opportuno procedere ad una più adeguata attrezzatura di strumenti e di apparecchiature.

Ove ciò non potesse avvenire, in breve, l'Istituto si ridurrebbe ad un normale laboratorio di analisi chimico-fisiche con danni gravissimi per l'Azienda.

Altro problema importante e connesso con quello già esposto, risulta essere l'insufficienza dei locali, essendo già saturo l'attuale edificio sito in Roma-Trastevere.

Quanto detto appare indispensabile ove si voglia far fronte a due esigenze inderogabili;

1°) soddisfare alla domanda sempre crescente;

2°) adeguarsi allo sviluppo rapidissimo della tecnica nel campo della ricerca applicata ai materiali.

CENTRI DI ELABORAZIONE ELETTRONICA E MECCANOGRAFICA.

Anche l'Azienda ferroviaria si è da tempo adeguata all'adozione di moderni metodi di elaborazione elettronica e meccanografica.

Le ferrovie dello Stato dispongono in atto di 7 centri meccanografici a disposizione dei vari servizi.

L'opportunità e addirittura la necessità di adottare sistemi così moderni è indiscutibile; ma bisogna ancora oltre procedere in questo senso, mirando ad un concentramento di attività in pochi centri di massima potenzialità. Sono significativi al riguardo gli orientamenti delle Aziende ferroviarie di altri paesi, come quella svizzera e quella francese.

L'incremento vertiginoso del traffico e l'evoluzione della tecnica dei trasporti rende indilazionabile un più largo impiego di metodi di analisi che si avvalgano della matematica e della logica booleana.

La sicurezza e la regolarità del traffico e la possibilità di offrire un servizio pubblico sempre migliore e di minore costo economico sono, secondo i convincimenti più reali, indissolubilmente legate all'applicazione delle tecniche elettroniche.

I calcolatori elettronici di gestione possono essere inseriti nel ciclo produttivo dell'esercizio ferroviario attraverso sistemi, capaci di effettuare sia operazioni nel processo di previsione, di controllo dell'esercizio, sia atti alla risoluzione dei singoli problemi tecnici.

Par di poter pervenire a questi risultati:

1°) unificare strutture e forme delle procedure contabili, amministrative, statistiche, per la raccolta e l'invio dell'informazione su opportuno supporto continuo operabile;

2°) creare un sistema unificato e integrato di calcolo dei trasporti;

3°) definire con chiarezza i problemi da parte degli analisti interessati in collaborazione con i ricercatori centrali per individuare i parametri di base, atti a predisporre il razionale reperimento delle informazioni.

IL PERSONALE

Esaminati i problemi dell'Azienda, non è possibile non considerare con tutta attenzione e con la simpatia che il mondo che lavora sempre suscita, il personale ferroviario, anima davvero dell'Azienda.

E bisogna subito dire che pochi certamente sono gli organismi produttivi ove sia tanto sviluppato lo spirito dell'Azienda quanto quello ferroviario; questo lo cogli nei momenti difficili: quando c'è congestionamento di traffico, quando bisogna ristabilire le comunicazioni, quando c'è da ricostruire, da rinnovare, sempre essi, i ferrovieri, sono presenti, tanto più pronti a donarsi quanto più modesti nella qualifica; e allorchè l'arte ha voluto offrire un monumento al ferroviere, gli ha messo un fanale tra le mani, un pesante e rozzo impermeabile addosso e lo ha fatto guardiano. Sono davvero un esercito; può essere ripartito in tre grandi categorie:

a) personale addetto agli uffici ed all'esercizio;

b) personale addetto alle officine;

c) personale delle assuntorie o appaltato le cui prestazioni riguardano in parte l'esercizio e in parte minore la manutenzione.

Si ripartiscono in un quadro l'insieme come segue:

Personale occupato dall'Amministrazione ferroviaria
(Confronto tra il 1956-57 e il 1961-62)

CONSISTENZA. (in migliaia).	1956-57	1961-62	Variazione media annua
Personale di esercizio:			
di ruolo	138,5	145,2	+ 0,9 %
delle assuntorie o appaltato	28,0	24,7	— 2,5 %
	166,5	169,9	+ 0,4 %
Personale addetto alla manutenzione:			
di ruolo	22,9	23,9	+ 0,9 %
delle assuntorie o appaltato	3,5	0,8	— 25,6 %
	26,4	24,7	— 1,6 %
Totale	192,9	194,6	+ 0,2 %

Le implicanze sono innanzi tutto di natura economica e giuridica.

Sulle spese per il personale e gli assuntori dei servizi s'è già ragionato in apertura di questa terza parte; tra retribuzioni ed altre spese generali, si tocca la ragguardevole cifra di miliardi 274,7 sul totale generale delle entrate ordinarie e straordinarie, previste in miliardi 510,4.

Ora sono, in aggiunta a quanto già detto, da considerare le spese generali attinenti al personale.

L'aumento complessivo, rispetto all'esercizio precedente è di milioni 4.098 ed interessa una serie di voci dove al riconoscimento del merito s'intreccia la solidarietà sociale al bisogno, secondo l'età, l'ambiente, la salute, la prestazione. Si va dal capitolo n. 24 al capitolo n. 38 della spesa.

Sul « contributo al fondo pensioni e sussidi », già di miliardi 84, in dipendenza sia dei miglioramenti economici, sia della consistenza economica, si ha un aumento di miliardi 3,1. A lire 140 milioni assomma l'aumento previsto quale contributo al fondo Opera di previdenza, cui però bisogna aggiungere altri 100 dovuti all'incremento del gettito degli utili netti delle gestioni « Pubblicità nelle stazioni e nei treni », « Rivendita libri e giornali » e « Biglietti d'ingresso nelle stazioni ».

Ai titolari di rendite d'infortunio va un aumento di 30 milioni in applicazione della legge 4 aprile 1960 n. 62, mentre per prestazioni sanitarie l'aumento è di lire 35 milioni, essendo state aumentate le rette di degenza ospedaliera.

Oltre contributi alla gestione di case economiche, al dopolavoro ferroviario e quote di compartecipazione nella spesa per fornitura di vestiario, è interessante notare che per premi eccezionali, oblazioni e sussidi al personale si tocca la cifra di milioni 3.120.

Complessivamente, l'aumento di spesa prevista in bilancio, tra spese per il personale, spese per gli assuntori, e spese generali attinenti il personale nei riguardi dell'esercizio precedente è di circa 30 miliardi (precisamente milioni 29.299).

Ma si sa che il traguardo raggiunto non non è l'ultima *Tule:* se pure i ferrovieri comparativamente ad altre categorie di lavoratori partecipano di riconoscimenti economicamente meno inadeguati, pure è da tenere presente a quali particolari spese una gran parte, la massima, è soggetta: basti considerare il personale del movimento e della trazione, costretto a tutti gli orari, a tutte le intemperie, a tutte le veglie, a tutte le ore più impensate per consumare i pasti, e il più delle volte fuori di casa. Ma è evidente che il discorso non può avere attinenza a situazioni particolari, anche se interessanti vaste categorie.

Per quanto riguarda l'entità numerica, è da considerare che la pianta attualmente in vigore è ancora quale fu commisurata alle necessità di personale esistente nel 1953, mentre s'è verificato un costante incremento nel traffico viaggiatori, che, fortunatamente, non accenna a diminuire, e parallelamente, anche se non con lo stesso ritmo, ma pur tuttavia in misura notevole, nel traffico merci.

A questo è da aggiungere, a giustificazione di una necessaria e ormai indifferibile integrazione, il fatto che con decreto del Presidente della Repubblica del 2 aprile 1960, n. 433, per la riduzione delle ore lavorative per il personale e per i vincoli posti nell'utilizzazione del personale di macchina e scorta treni, s'è determinato un aumento di fabbisogno aggirantesi attorno alle 10.000 unità. Da ultimo, per effetto delle nuove misure nei periodi di congedo, secondo quanto stabilito dall'articolo 86 dello stato giuridico e per il miglior trattamento economico usato in caso di assenza per congedo e per malattia, le prestazioni fornite mediamente da ciascuno agente sono diminuite di circa 7 giornate lavorative all'anno.

Tutto ciò considerato, non si può non convenire non solo sulla necessità, ma sulla indifferibilità di provvedimento, che integri l'attuale entità di personale, tanto è urgente che resta giustificato l'eventuale utilizzazione di graduatorie di idonei di precedenti concorsi per le varie esigenze. C'è poi da distribuire l'ampliato numero dei posti tra le le varie categorie di personale e le diverse qualifiche di ogni carriera: ne discende una nuova determinazione delle piante organiche del personale, cosa che lodevolmente è stato fatto col disegno di legge 3253 presentato alla Presidenza nel luglio scorso e che ha trovato pronta approvazione in Parlamento. Si potrebbe obiettare che in un'ora difficile per l'Azienda, quando tutte le energie sono tese al contenimento del disavanzo e al miglioramento dei servizi in maniera davvero sistematica e di fondo, s'imporrebbero non dico dei sacrifici ma per lo meno attese anche nel personale, mentre le sue rappresentanze insistono con più decisa veemenza nel conseguimento della soddisfazione delle richieste; e forse si potrebbe aggiungere che l'aumento delle tariffe, messo

in atto nel luglio scorso, sia stato già assorbito dai previsti aumenti. Ora, a parte il merito e la legittimità della richiesta, a parte la considerazione che quell'aumento di tariffe se riesce a contenere l'entità delle richieste non dà luogo ad ulteriore aggravamento del *deficit*, c'è da considerare che una migliore ripartizione delle forze, un meno teso fronte delle energie per una meno lunga preoccupata prestazione di lavoro, un maggior rendimento nel servizio non possono alla lunga non accrescere il volume del traffico, donde derivano i più consistenti e determinanti proventi, non possono non giovare, nel dovere di rendere sempre maggiore il margine di sicurezza del traffico; e poi ridaranno fiducia ai viaggiatori, esprimeranno convenienza, per prontezza, rapidità, precisione nella lotta concorrenziale col mezzo gommato o addirittura aereo. Ecco: se anche queste spese s'inseriscono e s'inquadrano, in sintonia di sforzi operanti, nell'economia di una programmazione che maggiore benessere alla comunità intende ottenere, esse, come spese d'investimento, capaci di suscitare e determinare attività ulteriori, non solo si giustificano appieno, ma diventano consigliabili.

Ma qual è il rendimento del personale? La domanda non vuole essere di disistima: c'è un *deficit:* è enorme per le spese di previsione dell'esercizio 1961-62; quanto ad annualità dovete per interessi e ammortamenti si raggiunge la somma di miliardi 33,1.

Certo, il ricorso ai capitali, in una decisa volontà di investimenti, è necessario ed utile: ma è evidente che gli investimenti devono essere produttivi, devono rendere, devono ridurre cioè l'esigenza di ricorrere ulteriormente ad altri prestiti; ché, altrimenti, non si giustificano. La domanda è legittima quando ci si trova di fronte ad una spesa che da sola va oltre il 60 per cento nella condotta di un'azione che maggiore benessere alla comunità vuole ottenere; spese d'investimento, capaci di suscitare e determinare attività ulteriori, non solo si giustificano appieno, ma diventano altamente proficue per il cammino economico della comunità.

Alla luce di queste considerazioni, si giustificano tutti gli ulteriori riconoscimenti che passano sotto il nome di competenze accessorie e che vogliono avere il peculiare carattere di compenso e di stimolo ad una più efficiente produttività in rapporto ai gravosi impegni di lavoro affidati.

Le dizioni sono molteplici: si va dall'indennità di trasferta al soprassoldo di località, dal compenso per reperibilità al soprassoldo per servizio notturno: e poi i premi di rendimento, le competenze del personale di macchina, dei treni e delle navi traghetto, il compenso per lavoro straordinario, una serie di voci che la varietà dei compiti viene evidenziando. Qui se ne ragiona per auspicare una più equilibrata perequazione tra categoria e categoria e perché l'onere approssimato cui bisognerà pervenire con nota di variazione al bilancio, eventualmente, assomma a circa 11 miliardi di lire.

Quanto rende il personale?

L'interrogativo si evidenzia in molteplici sensi, in reperimento di dati, di statistiche; se si vuole, di rapporti, di comparazioni: ed è utile, ed è necessario; ma qui si vuole andare oltre, nella ricerca di quelle condizioni e di quelle premesse che a ciascuno consentano di esprimere pienamente la ricchezza dei suoi talenti, in un impegno che è illuminazione e guida della propria prestazione di lavoro, in un contributo che è sforzo intellettuale di superamento e di perfezionamento tecnico per piegare la macchina, il tempo a un rendimento più intenso, più spiritualmente valido, più economicamente proficuo.

Come per il personale dipendente dall'Ispettorato della motorizzazione, capitolo n. 34 del bilancio, si è tentati di cercare nel bilancio dell'Azienda qualcosa di analogo; non si trova, non è evidenziata; pure la spesa c'è: si sa che, nell'ambito dell'Azienda, si tengono corsi obbligatori e corsi facoltativi d'istruzione svolti per la formazione professionale del personale nelle rispettive specialità e per il conseguimento delle necessarie abilitazioni; forse è necessario insistere in questa direzione, e se ne vuole indicare una sola, per il migliore, maggiore rendimento del personale.

Bene fa chi volontariamente opera nella ricerca, e affronta i problemi, e studia, e collabora, e stampa; meglio sarà certamente per il bilancio dell'Azienda, se le duecentomila unità che la sostengono, tutti e ciascuno, riusciranno a rendere di più. Chi più sa, più ha, più rende: le leggi pur ferree dell'economia non possono non piegarsi alla volontà intellettuale e alla capacità tecnica.

Si dice: ma il personale migliore va via. Infatti è vero: a partire da un quindicennio almeno le ferrovie hanno trovato difficoltà non poche nel reperire giovani e valenti dirigenti tecnici. La storia degli ultimi concorsi è estremamente malinconica. Dal 1925 al 1946 su complessivi 474 posti di ingegnere messi a

concorso pubblico, ne furono assunti 485 e solamente 14 lasciarono l'azienda; dal 1947 al 1960 furono messi a concorso 441 posti di ingegnere, ne furono coperti 227; 66 ingegneri poi andarono via. La motivazione è sulla punta della penna: il riconoscimento economico. È male di tutte le Amministrazioni dello Stato; succede presso tutte le Amministrazioni. C'è l'industria privata e quella a partecipazione statale che riserva ben altri stipendi: è questione di concorrenza.

Tutto ciò è vero, tremendamente vero, ma come la risposta era immediata e spontanea addirittura, nella giustificazione del perché, così è in gran parte superficiale e irriguardosa. Certo il riconoscimento economico deve esserci, non può non esserci, e adeguato alle condizioni, alle capacità, ai meriti, sicché non sarà fatto mai abbastanza in tal senso; ma è doveroso convenire, non può essere tutto: esso è preminente motivo di accesso e di permanenza all'Azienda, come presso tutte le Amministrazioni, ma non può costituire l'esclusiva giustificazione; l'uomo non può essere esclusivamente una somma di esigenze economiche. Ci sono dei valori attinenti lo spirito nel suo molteplice esprimersi intellettuale, morale cui pure è doveroso far riferimento.

Ad alte responsabilità in alte dirigenze tecniche non può bastare un lauto riconoscimento economico: a volte c'è il prestigio del proprio nome da legare se pure a un piccolo modestissimo ritrovato, o, più umilmente ancora, il desiderio di donarsi a una ricerca particolare, come impegno, come soddisfazione di conquista, come gioia di successo. Perché dovrebbe il relatore tacere la intima soddisfazione che vide brillare nello sguardo di quel funzionario quando, mostrando al Ministro tutto il grafico della difficile tratta di raddoppio tra Gioia Tauro e Villa S. Giovanni, più si fermò ad esporre la genialità della soluzione adottata nei riguardi del piazzale della stazione di Scilla, pressocché tutto in galleria, stretto tra la montagna, il mare, le case, gli strapiombi ?

Pare ancora, per non spingersi oltre in quest'esposizione, che s'imponga come non mai, solidarietà tra chi sta al vertice negli alti gradi e chi opera in periferia: non sempre affiora quella intelligenza dei meriti e quella comprensione dei bisogni che è elemento tanto indispensabile e ossigenante ai fini della permanenza.

L'eccezione è regola: le qualifiche, le promozioni, a volte, non lasciano convinti per sbalzi di posizioni in graduatoria cui da un anno all'altro si è costretti ad assistere, e se i ruoli aperti cui già da tante parti si pensa potranno rappresentare un valido strumento per acceleramenti di carriera, resta, per lo meno, il dubbio che il riconoscimento ubbidisce a criteri non proprio ispirati ad attività inerenti il servizio.

I morti, ma non parlano più, avrebbero da dire qualcosa.

Resta altro tema, seducente non poco: si riferisce al conclamato proposito di concorrere direttamente, nella vita dell'Azienda, alla determinazione delle scelte e alla definizione delle iniziative in posizione, si agigiunge, attiva e non subalterna o, peggio ancora, passiva: quanto dire che interessi di settore su tutta l'area operativa dell'Azienda intendono estendersi appieno, rivendicando padronanze che appartengono a tutto il Paese o comunque a tutti i contribuenti: tanto è vero questo, che ogni incremento di produttività dovrebbe dar luogo a corrispondenti miglioramenti retributivi e di condizioni lavorative, da trattare anche qui direttamente. Nel qual caso ci si potrebbe chiedere: e le passività a chi vanno ?

Ben è giusto che il personale sia presente anche nei più responsabili organismi della Azienda; a tal uopo, il disegno di legge sull'ordinamento della medesima Azienda eleva a 4 i rappresentanti del personale, ma non pare possibile si possa interferire in materia di competenze tecniche, economiche finanziarie, conformemente alla natura dell'Azienda e ai compiti ad essa attribuiti.

È vero: il potenziamento dei servizi, l'incremento del reddito non saranno senza la collaborazione dei ferrovieri.

Ma ciò pone dei limiti che è economicamente pericoloso superare: non solo i ferrovieri vogliono più concreti vantaggi, ma la comunità tutta intera s'attende di non dovere ulteriormente pagare tasse che devono coprire disavanzi.

LE PENSIONI AL PERSONALE

L'onere relativo alle pensioni del personale a riposo (pensioni dirette e indirette), costituisce uno dei problemi più spinosi per l'Azienda delle ferrovie, problema annoso e parrebbe di sempre più difficile soluzione, in quanto, per ogni nuovo esercizio, lo stanziamento relativo deve purtroppo subire notevoli aumenti, sia per i miglioramenti delle pensioni stesse, sia per il continuo aumento del numero degli agenti aventi diritto. Dal 1950-51 al 1959-60, infatti, il numero delle

pensioni dirette e indirette ha subito un incremento del 21 per cento, passando da 142.000 a 173.000 unità, mentre non si riscontra pari l'aumento numerico nel personale in servizio, che nello stesso periodo è diminuito dell'8 per cento.

Pensioni dirette e indirette e personale in servizio.

(Migliaia)

	1950-51	1957-58	1958-59	1959-60
Pensioni dirette	90,7	101,5	102,8	102,8
Pensioni indirette	51,5	60,1	65 -	68,5
Totale pensioni . . .	142,2	161,6	167,8	171,3
Indice . . .	100 -	114 -	118 -	121 -
Personale in servizio	172 -	161,2	157,3	157,3
Indice . . .	100 -	94 -	92 -	92 -

Negli anni afferenti la III legislatura l'onere è risultato essere il seguente:

ESERCIZI	Numero delle pensioni (migliaia)	Onere (miliardi)
1958-59	167,8	80,8
1959-60	171,3	90 -
1960-61	172,7	90,5
1961-62	172,7	94,2

Per l'esercizio 1961-62 è previsto per le pensioni l'onere di 87 miliardi, dal quale, defalcando il contributo del Tesoro di 15 miliardi (legge 24 dicembre 1959 n. 1144), si ottiene il carico effettivo del Bilancio ordinario dell'Azienda di ben 72 miliardi, pari al 70 per cento degli stipendi pensionabili del personale in servizio.

Appare evidente, da quanto sopra esposto, una sperequazione tra l'onere per le pensioni e quello per stipendi pensionabili del personale in servizio, tale da non trovare riscontro in altre aziende a bilancio proprio ed a conduzione industriale, e che rende di difficile copertura la spesa di lire 72 miliardi facente carico al bilancio dell'Azienda. Detto onere, ammonta a circa 45 miliardi, e deriva:

da esoneri eccezionali attuati negli anni 1922-23, 1930, 1944, dopo le anormali assunzioni successive alle due guerre mondiali;

dalla sistemazione in ruolo di sussidiari e contrattisti avvenuta in età avanzata;

da esoneri a domanda per sfollamento effettuato negli anni 1948, 1949, 1955;

dal nuovo stato giuridico del personale (legge 26 marzo 1958, n. 425) che prevede il diritto a pensione in caso di dimissione dal servizio.

Si ha pertanto un progressivo aumento nel rapporto tra il numero dei pensionati e quello degli agenti in servizio da 0,21 nel 1910 a 0,51 nel 1930 e a 1,02 per il 1961-62, e un incremento dell'onere per pensioni da lire miliardi 65,8 del 1956-57 a lire miliardi 94,2 del 1961-62 pari all'aumento medio annuo dell'8,5 per cento.

I maggiori oneri derivanti al bilancio dell'Azienda per effetto delle cause dianzi esposte, non possono, ovviamente, essere considerati di pertinenza dell'esercizio aziendale, giacché esse cause si riscontrano anche negli altri settori della vita economica nazionale, e però non si ritiene esatta l'imputazione degli stessi tra le spese di esercizio che, come tali, entrano nella composizione del risultato economico della gestione, ma piuttosto la classificazione di tali oneri tra le spese rimborsabili dal Ministero del tesoro, riconoscendoli come oneri extra-aziendali, almeno per la parte eccedente il normale onere, che dovrebbe gravare sull'Azienda in rapporto alla consistenza del personale in servizio.

Precedentemente si è chiesto al Ministero del tesoro di voler rimborsare le spese extra

aziendali che l'Amministrazione sostiene per la corresponsione di pensioni dirette e indirette a 172.700 unità, di cui 102.000 relative al personale in quescienza e 70.700 relative ai superstiti aventi diritto; ciò al fine di provvedere alla copertura, per l'esercizio 1961-62, di un onere che non pare possa entrare nella composizione del disavanzo di gestione. Non si ritiene però di consigliare per l'avvenire tale soluzione, che sa di ripiego.

L'Amministrazione infatti sostiene dette spese in veste di Istituto previdenziale e però si può affermare che esiste, nell'Azienda, un Istituto che, con funzioni specifiche di assistenza, falsa il risultato d'esercizio di un'Azienda a carattere prettamente industriale, costituendo un'anomalia che è necessario rimuovere, magari con la creazione di una apposita Cassa per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, sul tipo di quelle già esistenti per gli altri dipendenti dello Stato e per i dipendenti degli Enti locali. A conforto della tesi predetta, relativa al carattere extra aziendale dell'onere delle pensioni, stanno i pareri di organismi internazionali, come la Commissione economica per l'Europa (C. E. E.), organo dell'O. N. U. per lo studio dei problemi economici europei, e la Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (C. E. M. T.), creata per lo studio particolare sul piano intergovernativo dei più rilevanti problemi di politica dei trasporti, che interessano i vari paesi aderenti.

A proposito delle pensioni, detti organismi hanno espresso il parere che l'onere a carico delle aziende ferroviarie deve essere determinato, così come si verifica per la generalità delle imprese, sulla base degli effettivi attuali di personale, e tenendo conto della parte di spesa posta a carico dei bilanci pubblici, secondo il regime generale delle pensioni. Detto onere non dovrebbe comprendere la parte relativa alle maggiorazioni di pensioni imposte alle aziende per motivi extra professionali: sono maggiorazioni che dovrebbero gravare sul bilancio degli Enti pubblici competenti.

A parte le considerazioni d'ordine generale, è necessario tener presente che il personale dell'Azienda viene collocato a riposo con una pensione media di lire 525.000, allineata alle pensioni medie previste per il personale statale, con attribuzione del massimo della pensione (8 decimi dell'ultimo stipendio percepito) dopo 37 anni di servizio, mentre per il personale delle altre Amministrazioni dello Stato essa è riconosciuta dopo 40 anni di servizio.

L'I. N. P. S., per contro, liquida pensioni medie pari a lire 141.000 in complesso e a lire 374.000 per gli assicurati addetti ai trasporti. Appare evidente quindi la disparità tra le pensioni delle ferrovie e quelle dell'I. N. P. S., dove il rapporto tra gli assicurati in servizio e i pensionati è pari a 0,28 in complesso e in particolare a 0,42 per gli iscritti operanti nel settore dei trasporti, mentre per le Ferrovie si hanno 1,02 pensionati per ogni assicurato in servizio.

Il superamento di così non più oltre sostenibile situazione è sommamente desiderabile.

L'OPERA DI PREVIDENZA PER IL PERSONALE

Le entrate della gestione, nell'esercizio 1959-60, sono state di lire 6 miliardi con un aumento rispetto all'esercizio precedente di milioni 458,8.

In relazione alla loro provenienza, il 49,2 per cento rappresenta le entrate della Azienda ferroviaria, il 45,3 per cento i contributi del personale, e il rimanente 5,5 per cento i recuperi e i proventi vari, l'avanzo del fondo garanzie cessioni e gli interessi sul patrimonio dell'Opera.

Anche l'andamento delle spese ha registrato un aumento, passando da 53 miliardi del 1958-59 a 105 miliardi del 1959-60, di guisa che lo squilibrio finanziario determinatosi è di miliardi 4,4.

Si è cercato di farvi fronte utilizzando sia 2.373 milioni di residui attivi da precedenti esercizi, accantonati in previsione della situazione che si sarebbe maturata nell'esercizio 1959-60, sia le anticipazioni fatte dall'Azienda ferroviaria da pareggiare con i residui attivi che matureranno nei prossimi esercizi.

Le ragioni dello squilibrio finanziario tra entrate e spese sono da ricercare e nell'aumento dell'indennità di buonuscita che, in conseguenza della legge 27 febbraio 1960, n. 82, è aumentata di circa il 39 per cento rispetto alla precedente misura, e nella maggiore spesa degli assegni giornalieri di malattia che, in applicazione della legge n. 182 del 1960, è passata da miliardi 194,6 a miliardi 225. Le altre voci di spesa presentano quasi tutte una diminuzione rispetto all'esercizio precedente; specie negli assegni alimentari obbligatori e facoltativi la flessione è della misura di 52 milioni ed è dovuta all'entrata in vigore della legge n. 46 del 1958 che ha esteso il diritto di reversibilità della pensione a cate-

gorie di superstiti precedentemente assistiti dall'Opera.

In conseguenza della legge n. 182 del 1960, con decorrenza 1° luglio 1956, sono state liquidate ben 25.468 buonuscite per un totale di miliardi 9,3. A seguito del concorso espletato nell'estate 1959 sono stati ammessi nei 5 collegi dell'Opera 181 fanciulli, che hanno portato il numero degli assistiti a 943 unità.

La maggior parte delle convittrici e dei convittori ha frequentato scuole esterne ai collegi, poiché le interne hanno funzionato solo nei collegi di Pozzano e Calambrone.

I risultati finali sono molto soddisfacenti: 85 per cento promossi e di questi il 17 per cento con una media superiore ai 7 decimi.

Premi in danaro, accreditati in libretti postali di risparmio, sono stati elargiti ai meritevoli; gite a carattere ricreativo e culturale sono state effettuate dalle singole comunità. La spesa complessiva sostenuta dai collegi è stata di lire 320 milioni; altri 4,3 milioni sono stati spesi per le rette pagate al convitto comunale di Veroli per i 18 assistiti ivi ospitati.

Nel settore dell'assistenza a favore dei giovani, l'intervento dell'Opera si è esteso a 1.039 assegni scolastici (borse di studio) per un totale di 20 milioni.

Nel settore dei sussidi e degli assegni di diritto si è registrata una flessione di milioni 51,3 rispetto al 1958-59.

La spesa comportata da queste prestazioni è stata di milioni 254. La diminuzione dei beneficiari di assegni alimentari, come effetto della citata legge n. 46 del 1958, ha portato anche nell'ambito dei sussidi e degli assegni facoltativi ad una flessione.

Quanto all'assistenza climatica nell'estate 1959 il numero degli assistiti è stato di 12.910 rispetto ai 13.879 dell'anno precedente. Ciò è dovuto al minor numero di fanciulli entro i limiti di età e alle migliorate condizioni economiche delle famiglie. La spesa è stata di circa lire 20.000 per ogni fanciullo: complessivamente 247 milioni.

La manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili dell'Opera ha pesato con una spesa di milioni 38,3 di cui: milioni 14 a carico della gestione dei collegi e milioni 24,3 a carico della gestione delle colonie.

Le spese di cui sopra hanno assicurato lo stato di manutenzione di 16 complessi immobiliari, alcuni dei quali veramente grandiosi come quelli di Porto San Giorgio, Calambrone *A* e *B*, Bellaria, tutti dotati di impianti igienici e sanitari, elettrici e di cucina.

Dalla rassegna dell'attività dell'Opera e dai risultati della gestione finanziaria si rileva che l'esercizio 1959-60 presenta un andamento dinamico fortemente ascendente per quanto riguarda soprattutto le due prestazioni fondamentali dell'Opera: l'indennità di buonuscita e l'assegno giornaliero di malattia. Se le altre prestazioni non hanno potuto seguire analoga tendenza, ciò è dovuto al fatto che tutte le risorse sono state assorbite dalle voci che hanno portato all'utilizzazione non solo della entrata di competenza dell'esercizio, degli avanzi di gestione dei precedenti esercizi, ma anche all'intervento dell'Azienda ferroviaria con anticipazioni di cassa per oltre due miliardi.

Non può non sottolinearsi l'esigenza profondamente sentita di un riordinamento generale delle prestazioni, di una rivalutazione di quelle che dovranno essere mantenute, dell'assunzione di nuovi compiti assistenziali, di una riforma, insomma, dell'Ente che consenta una struttura giuridica amministrativa nuova pur nel rispetto degli scopi al conseguimento dei quali fu istituita l'Opera nel lontano 1913.

È proposito presentare al più presto una legge-delega cui già attendono i funzionari dell'Opera in uno ai rappresentanti dell'Azienda ferroviaria e delle Organizzazioni sindacali del personale.

« LA PROVVIDA »

L'impostazione data all'attività commerciale dalla nuova gestione ha consentito di risolvere molte situazioni di pesantezza preesistenti e di orientare i nuovi acquisti secondo criteri razionali, più conformi alla dinamica propria de « La Provvida ». Infatti, come nel delicato settore delle paste alimentari sono stati ridotti e, quando possibile, addirittura stornati molti dei contratti già stipulati, procedendo ad una revisione dell'albo dei fornitori, perché più si potesse perseguire la specifica azione calmieratrice che è una delle precipue caratteristiche dell'Istituto, così nel settore tessile si è proceduto da un lato ad alleggerire al massimo la consistenza delle scorte per evitare immobilizzo di capitale e demodamento degli articoli, dall'altro a studiare le esigenze e le richieste locali dei ferrovieri e delle loro famiglie per poterle soddisfare nel migliore dei modi.

La situazione del personale al 30 giugno 1961 risultava la seguente:

		30 giugno 1960	30 giugno 1961
1°) Personale delle ferrovie dello Stato distaccato:			
a) in posizione di fuori ruolo	N.	12	8
b) altro	»	204	202
2°) Personale di altre amministrazioni distaccato	»	4	2
3°) Personale straordinario della gestione	»	9	6
4°) Unità impiegate nei servizi di gestione appaltati	»	325	328
5°) Unità impiegate nei servizi ausiliari appaltati:			
a) a tempo	»	164	166
b) a misura	»	66	61
Totale	N.	784	773

Il personale *sub*-1 è pagato dall'Azienda delle ferrovie dello Stato con rivalsa su « La Provvida », che pertanto ne ha il completo onere.

Il personale *sub*-2 è pagato dalle Amministrazioni di appartenenza senza rivalsa, per quanto riguarda le competenze ordinarie; è pagato da « La Provvida », a suo carico, per quanto riguarda le competenze accessorie.

Il personale *sub*-3, 4 e 5 è pagato da « La Provvida » a suo carico.

La gestione dell'esercizio 1960-61, che ha evidenziato un utile netto di lire 25.700.000 dà motivo di ritenere che anche per l'esercizio 1961-62 debba registrarsi un utile che in rapporto all'azione di incremento delle vendite, specie nel settore tessili ed articoli di abbigliamento, per organizzazione più accurata dell'ammodernamento degli spacci e per il più vasto assortimento degli articoli di normale consumo, si prevede in lire 43.800.000, con un aumento di lire 18.100.000 rispetto al risultato dell'esercizio precedente. Esso risulterebbe ripartito per milioni 8,5 per la gestione viveri e per milioni 35,3 per la gestione tessili, pari, rispettivamente, al 15 per cento dei relativi introiti per vendite di viveri e al 20 per cento per vendite di tessili.

Inoltre, mentre l'utile relativo alla vendita di viveri registra un aumento dell'1,3 per cento rispetto all'esercizio precedente, per i tessuti si prevede una diminuzione del 5 per cento rispetto al 1960-61, in relazione al presunto aumento di costi e alla cennata possibilità di accelerare, mediante riduzione di prezzi, la graduale eliminazione degli articoli di più lunga giacenza.

Per la gestione viveri, il previsto aumento dell'utile lordo è fondato sulle possibilità di un maggior volume di acquisti attraverso una più larga ed efficace concorrenza.

È stata prevista la spesa di lire 40.000.000, di cui lire 1.000.000 provenienti da ricavi per vendita di materiale di inventario fuori uso dai magazzini delle Ferrovie dello Stato e per lire 39 milioni a carico di gestione per l'attuazione di un programma di migliorie ai magazzini, onde metterli in condizione di sostenere, anche da un punto di vista estetico e funzionale, la concorrenza e aumentare la capacità di vendita della gestione.

Altre spese di impianto sono quelle relative all'apertura di altri distributori ubicati in nuove zone urbane, ritenute particolarmente adatte allo sviluppo commerciale ed alle funzioni assistenziali della gestione. Tra gli altri, meritano particolare menzione gli istituendi distributori di Roma nella zona E.U.R., nella nuova zona Tuscolana, in Via Appio Claudio e presso il Quartiere Angelini ove molti fabbricati sono già abitati dai dipendenti dell'Azienda.

Nel campo assistenziale, sono proseguite le vendite, a particolari prezzi di favore, effettuate per conto di diversi Enti comunali di assistenza e dell'Opera nazionale maternità e infanzia, per normali distribuzioni e per pacchi ceduti in occasione delle festività natalizie e pasquali, per un complesso di oltre 110 milioni.

Inoltre, in occasione delle festività natalizie si è proceduto alla distribuzione di panettoni ai ferrovieri ricoverati in luoghi di cura e, recentemente, sono stati presi accordi con l'Opera di previdenza per il rifornimento,

pressocché a prezzi di costo, di generi di prima necessità, agli Istituti e alle Colonie marine e montane per gli orfani e i figli di ferrovieri.

A seguito poi di laboriose trattative, si è potuta stipulare una convenzione per la vendita ai ferrovieri di tutta Italia di libri scolastici e di lettura amena a condizioni di assoluto privilegio e sempre con possibilità di pagamento dilazionato fino a 24 rate mensili.

IL DOPOLAVORO FERROVIARIO

L'entrata in vigore del nuovo statuto del Dopolavoro ferroviario, mentre ha consentito ai Consigli direttivi delle varie sezioni una maggiore autonomia nell'attuazione dei principî istituzionali, ha conservato all'Azienda la funzione coordinatrice per i mezzi e per gli uomini che fornisce al Dopolavoro.

Vi sono oggi 210 sodalizi dopolavoristici, ciascuno amministrato da un proprio Consiglio direttivo democraticamente eletto; complessivamente si hanno 893 consiglieri e 210 sindaci.

L'azienda da parte sua ha nominato 269 consiglieri, 420 sindaci, 210 cassieri-economi, scegliendo i nomi tra i segnalati dalle Commissioni compartimentali del Dopolavoro ferroviario. Su 133.691 elettori si è avuta un'affluenza alle urne di 80.932 unità, con una percentuale del 61 per cento.

Per la Befana del 1961 sono stati distribuiti a circa 62.000 bambini nati tra il 1° gennaio 1953 ed il 6 gennaio 1959 doni per l'importo complessivo di lire 96.513.198.

Detta spesa ha fatto carico per 50.000.000 di lire all'Azienda, per lire 35.118.000 ai sodalizi, per lire 9.000.000 all'Ufficio centrale de « La Provvida », per lire 2.398.198 all'Ufficio centrale del Dopolavoro ferroviario che ha utilizzato appositi fondi di riserva.

L'istituzione ha gestito per venire incontro alle esigenze dei soci e dei loro familiari: n. 122 mense con una distribuzione di 6.500.000 pasti al prezzo di lire 300; n. 237 bar; n. 60 sale cinematografiche; n. 2 teatri; n. 2 rifugi alpini ed una casa di soggiorno marina; n. 12 stabilimenti balneari; n. 1 colonia marina; n. 7 nidi d'infanzia; diverse aziende agricole e numerosi alberghi diurni, sale da barberia, sartorie, calzolerie.

È in corso un'opera di ammodernamento di tutta la rete dei ristoranti per consentire ai soci un miglior servizio ad un minor costo per pasto.

Durante l'esercizio in esame, mercè il « Fondo di solidarietà nazionale », è stata data attuazione ad opere patrimoniali e ad iniziative che hanno comportato un onere di lire 49.273.411 così ripartite:

per investimenti patrimoniali e per sovvenzioni erogate al fine di sanare difficili situazioni di bilancio	L.	16.836.000
per prestiti vari a lunga scadenza, concessi al fine di consentire l'attuazione di programmi di costruzione o di ammodernamento di Sedi sociali e di attrezzature ed impianti diversi	»	14.607.000
per forniture di materiale di arredamento	»	6.955.091
per 19 sussidi erogati a famiglie di soci deceduti a causa di infortunio extra-lavoro	»	4.625.000
per spese e premi di tesseramento	»	4.720.485
spese per attività istituzionali	»	1.530.035

La Commissione centrale ha approvato la realizzazione di nuove sedi sociali a Domodossola e ad Avezzano, la sopraelevazione della sede sociale di Cagliari e l'ampliamento delle sedi di Sassari, di San Giorgio Nogaro, di Merano.

Progetti sono allo studio per la costruzione di una nuova sede a Novi Ligure a Foligno; di un nuovo albergo-rifugio a Roccaraso e di altre realizzazioni a Pistoia, a Terni, a Potenza, a Chilivani, a Piacenza.

In relazione alle disponibilità accertate, e che saranno realizzate entro il 31 dicembre 1961, è stato predisposto il seguente piano di erogazioni:

ATTIVITÀ	Impegni previsti	Somme erogate fino al 31 maggio 1961	Somme da erogare fino al 31 dicembre 1961
Sovvenzioni per spese di gestione ed investimenti patrimoniali	133.052.561	16.836.000	94.654.470
Prestiti a lunga scadenza		14.607.000	
Forniture materiali		6.955.091	
Spese e premi tesseramento	8 420.485	4.720.485	3.700.000
Infortuni extra-lavoro	6.000.000	4.625.000	1 375.000
Sport-Cultura-Turismo	6.505.275	1 530.035	4 975.240
Varie	2.000.000	—	2.000.000
	155.978.321	49 273.611	106.704.710
Spese impreviste ed eventuali mancati introiti	15.467.242	—	15.467.242
	171.445.563	49.273.611	122.172.952

Le entrate che potranno essere realizzate entro il 31 dicembre 1961, si prevedono in lire 171.445.563.

Ancora, per chiudere, cifre.

Tra le attività turistiche ha riscosso il maggior successo la realizzazione del soggiorno turistico presso Rimini-Rivazzurra per singoli e famiglie.

Gite all'interno del Paese:

Comitive	N.	96
Gitanti	»	5.457
Giorni di permanenza	»	194
Giorni di presenza	»	9.843

Gite all'estero:

Comitive	N.	64
Gitanti	»	3.730
Giorni di permanenza	»	357
Giorni di presenza	»	16.345

Gruppi di ferrovieri stranieri affluiti in Italia:

Comitive	N.	50
Gitanti	»	1.249
Giorni di permanenza	»	374
Giorni di presenza	»	9.845

Mezzi e sforzi organizzativi non sono mancati: ci si augura che l'istituzione abbia ad offrire ai soci sempre maggiori possibilità di impiegare in modo sano e proficuo le ore libere dal servizio. Il tempo libero appartiene alle conquiste più vere e più care che ciascuno, nel complesso e molteplice esprimersi dell'operare d'ogni giorno, sa riportare: anzi esso ne è la condizione.

LA GESTIONE CASE ECONOMICHE

Secondo l'ultimo censimento del 30 giugno 1958, la consistenza numerica degli alloggi per ferrovieri risulta dal prospetto che segue:

	Numero degli alloggi	Con vani	Numero delle località della rete sulle quali sono ubicati
Case economiche:			
1°) in conto patrimonio immobiliare della gestione speciale autonoma case economiche.	13.870	47.261	127
2°) case economiche in conto patrimoniale	5.997	24.116	110
3°) altri alloggi patrimoniali:			
a) in fabbricati patrimoniali in genere	15.411	57.584	—
b) in fabbricati viaggiatori	5.167	22.847	—
c) in case cantoniere.	18.446	61.314	—
Totali . . .	58.891	213.122	—

La consistenza numerica sopra riportata sta subendo una sensibile variazione in aumento dovuta al già intrapreso vasto programma per la costruzione di nuovi alloggi patrimoniali in varie località della rete.

Nell'ambito di tale piano sono stati ultimati o sono in corso di costruzione 1.868 alloggi per 9.340 vani, mentre ne sono stati programmati altri 858 per 4.290 vani.

La spesa complessiva prevista per tali lavori ammonta a lire 5.628 milioni.

In particolare a Roma, per far fronte alle continue richieste di alloggi avanzate dal personale, si sta realizzando, in località Melania, un grande complesso edilizio, dotato anche di negozi e di giardini d'infanzia.

Tale complesso edilizio sorgerà su una superficie di terreno di oltre 110.000 metri quadrati e si compone di:

alloggi. . . . . 1.238 per vani 6.560
negozi . . . . 114 » 114

La spesa complessiva per la sua realizzazione è di lire 4.954 milioni così suddivisa:

L. 2.861 milioni (compreso il terreno) per la costruzione del primo lotto;
» 2.093 » (compreso il terreno) per la costruzione del secondo lotto; quest'ultima spesa sarà coperta per intero dal ricavato della vendita degli immobili di proprietà ferroviaria siti in viale Regina Margherita in Roma.

Altrettanto intensa è stata l'attività dell'Azienda ferroviaria nel campo delle costruzioni di alloggi nell'ambito del secondo piano settennale I. N. A.-Casa per ferrovieri.

	Alloggi	Numero delle località della rete nelle quali sono ubicati
Ultimati e consegnati	468	14
In fase di ultimazione	798	24
Lavori iniziati relativamente	435	17
Programmati ed in avanzata fase di studio	506	24
Totale . .	2.207	

Contemporaneamente alla realizzazione di nuove spese edilizie, viene proseguita la manutenzione degli alloggi esistenti e la loro trasformazione perché siano adeguati alle mutate esigenze. Particolare attenzione viene poi rivolta a predisporre i piani per la costruzione di circa 1.500 nuovi alloggi in sostituzione di altrettanti che non presentano più i requisiti di abitabilità. In proposito, non può non essere sollecitato un provvedimento che se da un lato pare non riesce a disincagliarsi dalle secche amministrative, dall'altro, ove attuato, eliminerebbe, soprattutto nel Sud, un complesso di costruzioni baraccate e fatiscenti.

Per quanto riguarda, infine, l'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, che, com'è noto, ha dettato norme per la disciplina della cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico, sono in avanzato corso le pratiche riguardanti la cessione, agli attuali assegnatari, di circa 16.000 alloggi.

L'AUTONOMIA DELL'AZIENDA FERROVIARIA

Da diverso tempo e da diversi settori e da un sempre maggiore numero di studiosi, di tecnici, di economisti, viene auspicata una modifica strutturale dell'Azienda allo scopo di conferire quell'autonomia operativa che è condizione di vita per ogni impresa industriale e che lo è tanto più per le Ferrovie, dalle dimensioni così imponenti, addirittura singolari.

Si auspica, cioè, che le Ferrovie assumano le caratteristiche di azienda industriale autonoma al fine di poter resistere alla forte concorrenza che loro si muove.

In particolare, il Ministro, da un lato dovrebbe assumere più chiaramente le funzioni di coordinatore di tutti i settori dei trasporti, dall'altro dovrebbe liberarsi della funzione di « quasi gestore » dell'Azienda ferroviaria per consentire che l'Azienda stessa possa essere condotta con la continuità, l'elasticità proprie di ogni esercizio industriale.

L'auspicata autonomia di amministrazione e di gestione considerata come rimedio necessario per guarire la «grande ammalata», come da qualche parte l'Azienda è stata definita, è tanto più necessaria se si considera non solo la sua natura eminentemente industriale, ma anche la mutata situazione economica in cui oggi operano le ferrovie.

È bene ricordare, al riguardo, che le condizioni di monopolio di fatto in cui operano le ferrovie allorquando, nel lontano 1905, vennero affidate alla gestione statale, sono state via via ridotte dalla sempre crescente concorrenza mossa da altri mezzi di trasporto (automobilistici, aerei, navali).

È poi utile ricordare che l'autonomia, pur inquadrata nell'ordinamento amministrativo dello Stato, di cui godevano le ferrovie quando furono create, e cioè nel 1905, per una successiva serie di provvedimenti, venne profondamente modificata ed annullata giacché:

1°) furono ristretti i margini di autonomia dell'Azienda, immedesimandola sempre più con quella dell'Amministrazione dello Stato;

2°) fu gradualmente rafforzato il potere dell'autorità politica centrale sino a costituire quello che fu detto « lo strapotere della politica sulla tecnica »;

3°) fu dato il massimo risalto agli aspetti politico-sociali dell'attività esercitata dall'Azienda.

La complessa evoluzione, dovuta dalla richiamata serie di provvedimenti, modificò fondamentalmente l'originario ordinamento sicché pare essere sommamente consigliabile pervenire ad un riordinamento dellorganizzazione.

L'attuale ordinamento conferisce:

al Consiglio di amministrazione (che in origine aveva poteri deliberativi) funzioni meramente consultive;

al Direttore generale (che in origine aveva ampia autonomia nella gestione) funzioni principalmente esecutive;

al Ministro, la Presidenza del Consiglio di amministrazione ed un ruolo determinante sulla sua composizione, competenze esclusive nelle più importanti materie finanziarie contrattuali e di amministrazione del personale, e, infine, la facoltà di impartire direttive di gestione al direttore generale.

Il recente disegno di legge sull'ordinamento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, presentato dal Ministero dei trasporti, intende apportare, all'ordinamento in vigore, le modificazioni necessarie per conferire all'Azienda ferroviaria l'autonomia indispensabile per il suo buon funzionamento come azienda industriale. Le linee di tanta progettazione hanno in sé l'evidenza dei fatti; non pare quindi non potersi prevedere:

a) la distinzione della persona del Ministro da quella del presidente del Consiglio

d'amministrazione con la trasformazione del Consiglio di amministrazione da organo consultivo in organo deliberante;

b) l'attribuzione allo stesso Consiglio di tutti i poteri di gestione;

c) l'istituzione di adeguati strumenti di controllo e di legittimità e, per talune questioni, di merito, a disposizione del Ministro il quale deve rimanere il responsabile dell'Azienda nei confronti del Governo e del Parlamento.

Una riforma strutturale del genere, par bene rilevare, conferendo all'Azienda l'auspicata autonomia, unita all'ammodernamento dei mezzi, dei sistemi d'esercizio e dell'impiego del personale, può concorrere all'auspicato risanamento del bilancio. Inoltre, consentendole scioltezza nell'adeguamento alle sempre mutevoli situazioni del settore, le dà forza per resistere alla concorrenza, coordinandosi, attraverso l'azione del Ministro, con tutte le altre forme, su strada, idroviaria, aeree.

Né ciò solamente: ché l'Azienda, potendo accogliere nel suo seno esperienze e successi altrui, con la presenza, sempre più auspicabile, di tecnici e di esperti in altre attività operanti, potrà affrettare tempi di attuazione di prevedibili nuove migliori forme di trasporto, ubbidendo anche per questa via alla volontà politica di una generale elevazione della forza economica della Nazione.

IL PROBLEMA FERROVIARIO COME PROBLEMA EUROPEO E COLLABORAZIONE CON LE FERROVIE EUROPEE

Il sempre crescente sviluppo dell'attività internazionale con i connessi numerosi problemi che il trasporto pone costituisce lo scopo essenziale della collaborazione promossa dalle varie organizzazioni internazionali.

Particolare importanza, nel quadro di tale complessa collaborazione, alla quale aderisce anche l'Italia, assumono i seguenti organismi:

la C. E. M. T. (Conferenza europea dei Ministri dei trasporti);

la U. I. C. (Unione internazionale delle ferrovie);

la C. I. M. (Convenzione internazionale trasporti merci);

la O. R. E. (Ufficio ricerche ed esperimenti);

la E. C. E. (Commissione economica per l'Europa);

la U. I. T. (Unione internazionale telecomunicazioni);

il C. I. P. C. E. (Centro di informazione e di pubblicità delle ferrovie europee);

la B. E. I. (Banca europea degli investimenti).

La situazione delle ferrovie europee è, nel suo complesso, critica, giacché presenta in quasi tutte le aziende, come risulta dalla tabella che segue, un disavanzo di esercizio.

Risultato di esercizio delle principali ferrovie europee (anno 1959).

(in milioni di unità monetarie nazionali).

PAESI	Movimento effettivo		Risultati d'esercizio		Rapporti fra spese e entrate		
	Entrate	Spese (a)	Avanzo	Disavanzo	Senza rimborso per oneri extra aziendali	Con rimborso accordato per tali oneri	Con totale rimborso di tali oneri
1	2	3	4 = 3-2	5 = 3-2	$6 = \frac{3}{2}$	7	8
Austria	4.833	6.612	—	1.779	1,36	1,36	1,08
Belgio	10.013	15.757	—	5.744	1,57	1,18	1,09
Danimarca	592	674	—	82	1,14	1,14	1,14
Francia	609.961	728.593	—	118.632	1,19	1,04	0,98
Germania Federale	7.139	7.754	—	615	1,09	1,05	0,91
Grecia	401	674	—	273	1,68	1,68	1,32
Italia	272.417	382.289	—	109.872	1,40	1,14	0,98
Lussemburgo	1.251	1.406	—	155	1,12	1,07	0,71
Norvegia	426	599	—	173	1,41	1,41	1,36
Paesi Bassi	505	495	10	—	0,98	0,98	0,95
Portogallo	781	981	—	200	1,26	1,26	1,23
Spagna	9.163	11.488	—	2 325	1,25	1,25	1,15
Svezia	1.397	1.451	—	54	1,04	0,97	1,08
Svizzera	966	956	10	—	0,99	0,99	0,93

Fonte: U. I. C. – *Etude sur la normalisation des comptes des Chemins de fer – Tableau II.*

(a) Spese effettive di esercizio separate dalle spese da imputare ad altri conti non strettamente d'esercizio.

La C. E. M. T., nelle sue annuali conferenze si pone la continua ricerca di provvedimenti atti a migliorare la situazione finanziaria delle ferrovie, tenendo conto degli investimenti, degli oneri per le infrastrutture, della concorrenza da parte degli oleodotti e dell'aviazione.

Al riguardo rimangono sempre valide le soluzioni adottate il 16 maggio 1957 a Parigi e nel 1959 a l'Aja.

I rimedi indicati in tali risoluzioni sono:

a) valutazione separata degli oneri anormali delle reti (normalizzazione dei conti); eliminazione di quelli sui quali è possibile agire; imputazione degli altri oneri ai bilanci pubblici nella misura in cui essi non sono compensati da esoneri fiscali;

b) ammodernamento tecnico delle reti, soprattutto per i loro traffici principali;

c) evoluzione delle reti verso una gestione più commerciale e contemporanea, massima riduzione dei loro obblighi di servizio pubblico, contrazione e concentrazione dei loro servizi, possibilità di ricorrere alla tecnica automobilistica, specie per i trasporti terminali, ricorso ai mezzi di trasporto combinati;

d) condizioni di eguaglianza, per quanto possibile, in materia di spese di infrastrutture tra la ferrovia e i suoi concorrenti;

e) clima di cooperazione atto a portare ad accordi tra vettori;

f) eventuali interventi di carattere fiscale diretti ad eliminare la distorsione tra ferrovia e concorrenti, quando obblighi di pubblico servizio continuino ad essere imposti alle prime, ovvero quando le ferrovie stesse non abbiano potuto ancora adattare il loro esercizio alle conseguenze della loro nuova libertà commerciale;

g) standardizzazione del materiale rotabile allo scopo di mettere le ferrovie in grado di meglio difendersi dalla concorrenza e di mantenersi nei limiti di una sana gestione;

h) formulazione di previsioni a lungo termine della domanda di trasporto ai fini dell'acquisizione di determinati elementi di valutazione in vista di una sana politica degli investimenti nel settore.

Per quanto riguarda l'attività dell'U. I. C. deve essere segnalata, dopo il successo ottenuto nel settore viaggiatori con il T. E. E. (*Trans-Europ-Express*), la costituzione di una rete europea di treni merci denominata T. E. E. M. (*Trans Europ-Express Marchandises*). Nella recente sessione dei lavori tenutasi a Parigi tra il 9 e il 18 maggio 1961, sono stati adottati dallo stesso organismo importanti provvedimenti nel quadro di una sempre migliore collaborazione internazionale. Tra questi:

1°) l'unificazione di numerose attrezzature e arredamenti delle vetture viaggiatori;

2°) l'unificazione dei carri dei tipi seguenti:

a) carro completo a carrelli;

b) carro alte sponde a carrelli;

c) carro refrigerante a carrelli;

3°) unificazione delle casse mobili;

4°) adozione del contrassegno « E. U. R. » per le palette da utilizzare in *pool* e ciò in relazione ad analoga decisione presa dal gruppo di lavoro per i trasporti combinati.

Lo stesso organismo ha allo studio, ancora, importanti altri problemi, quali:

1°) la sicurezza ai passaggi a livello, con particolare riguardo a quelli comandati automaticamente dai treni;

2°) l'installazione telefonica nelle piccole e medie stazioni;

3°) i collegamenti radio tra il personale di linea e stazioni limitrofe, specie in occasione di lavori sulla linea;

4°) l'adozione di un tipo di aggancio automatico per le carrozze;

5°) lo studio, da parte del dipendente organismo O. R. E. (Ufficio Ricerche ed Esperimenti), del cosiddetto « Vagone dell'avvenire », i cui prototipi sono già in fase di collaudo.

Nel quadro di una migliore utilizzazione del materiale da carico, in servizio internazionale, nove amministrazioni ferroviarie europee hanno stipulato un accordo in base al quale ciascuna delle ferrovie contraenti ha versato un certo quantitativo di carri, aventi caratteristiche uniformi, in un parco comune o *pool*, detto *parco Europ*. I carri *Europ* (così contrassegnati sulle pareti) possono essere utilizzati da ciascuna delle amministrazioni aderenti al *pool* come se appartenessero al proprio parco, col vincolo, però, della più sollecita compensazione numerica dei carichi entrati giornalmente in più di quelli usciti, con carri vuoti appartenenti a qualunque delle amministrazioni. Si tratta cioè di un *clearing* di carri che viene regolato da un Ufficio carri *Europ* appositamente creato a Berna e nel quale sono rappresentate tutte le amministrazioni del *pool*.

Il parco carri *Europ* è costituito da 198.860 carri appartenenti ai seguenti paesi:

Austria.	6.400
Benelux	27.335
Danimarca	1.575
Francia.	63.100
Germania Ovest. . . .	74.100
Italia.	19.200
Svizzera	7.150
Totale . . .	198.860

La Convenzione *Europ* rappresenta un notevole vantaggio rispetto alle norme del R. I. V. (Regolamento internazionale veicoli) che disciplinano lo scambio degli altri carri appartenenti ad Amministrazioni ferroviarie diverse perché fa realizzare notevoli diminuzioni di percorsi a vuoto e permette la più larga riutilizzazione dei carri esteri. Inoltre consente una riduzione dei noli passivi rispetto al R. I. V., sia per la possibilità di più sollecite compensazioni in periodo di maggiore disponibilità di materiale, sia per i minori tassi applicati ai carri *Europ*. (Per l'Italia tale economia nell'esercizio 1958-59 è stata di franchi oro 3.141.830, pari a circa 641 milioni di lire).

I risultati concreti della collaborazione internazionale possono essere valutati dall'incremento degli scambi dei veicoli con le amministrazioni estere.

Esaminando i dati relativi all'esercizio 1959-60 si rileva:

a) nel settore del traffico viaggiatori:

una diminuzione rispetto all'anno precedente del numero delle carrozze e dei bagagliai delle ferrovie dello Stato usciti dall'Italia pari al 6,81 per cento mentre si è riscontrato un notevole aumento (13,40 per cento) dei veicoli esteri entrati;

b) nel settore del traffico merci:

un aumento di 54.497 carri merci delle ferrovie dello Stato rispetto a quelli esteri entrati. Questo denota una prevalenza delle esportazioni sulle importazioni e conseguentemente, tra l'altro, che i noli attivi, in regime R. I. V. sono stati superiori ai noli passivi con un buon saldo a favore della nostra Azienda.

Per quanto riguarda il numero complessivo dei carri merci scambiati ai transiti di confine si è riscontrato durante l'anno 1959-60 rispetto al 1958-59 un aumento di 375.617 unità (n. 2.204.587 carri transitati durante l'anno 1959-60 e n. 1.828.970 durante il 1958-59). Sul complesso di tale maggior traffico è stata particolarmente rilevante l'incidenza dei carri *Europ.*

Nell'ambito del M. E. C. comunque è certo che, oltre ai risultati già ottenuti sulla via di applicazione del Trattato di Roma, nuovi ulteriori traguardi potranno essere raggiunti allorquando saranno concordate le norme di una politica comune dei trasporti.

Al riguardo si stanno accelerando i tempi in campo comunitario e proprio di recente è stato diramato dalla Commissione C. E. E. un *Memorandum* sull'orientamento da dare alla politica comune dei trasporti, documento che dovrà servire di base per le prossime trattative tra i paesi del M. E. C.

Entità dei traffici viaggiatori e merci delle reti ferroviarie C. E. E.

PAESI	VIAGGIATORI						MERCI					
	1958			1959			1958			1959		
	Viaggiatori (migliaia)	Percorrenza media (Km.)	Viaggiatori-km. (milioni)	Viaggiatori (migliaia)	Percorrenza media (Km.)	Viaggiatori-km. (milioni)	Tonnellate (migliaia)	Percorrenza media (Km.)	Tonnellate-km. (milioni)	Tonnellate (migliaia)	Percorrenza media (Km.)	Tonnellate-km. (milioni)
Italia	374.365	68,6	25.670	374.845	68,7	25.753	46.921	278,6	13.072	50.101	286 –	14.328
Francia	552.551	58,5	31.314	567.873	56,3	31.965	211.933	250 –	52.880	212.720	251 –	53 370
Germania Fed.	1.639.296	(a) 26 –	42 593	1.605.604	(a) 26,4	(a) 42.338	(a) 275 947	173,6	47.917	(a) 281.947	177,8	(c) 50.137
Belgio	227.970	37,7	8.602	216.224	37,2	8.036	58.433	100,8	5 889	41.988	103,6	6.118
Lussemburgo .	11.409	21,8	(b) 249	10.546	19,9	210	16.859	34,5	583	17.304	34,2	594
Olanda	186.585	40 –	7.466	187.292	39,6	7.416	23.598	132,3	3.124	24.575	130,6	(c) 3.210
Totale C.E.E. .	2.992.176	39,6	116.894	2.962.348	39 –	115 718	633.691	194,8	123 465	628.635	203,2	127.757
Austria (a) . .	157.422	39,3	6.187	158.600	39,8	6.309	6.819	160,6	1.520	6.643	158,2	1.120
Svizzera (d) (e)	221.625	31,2	6.912	223.176	31,3	6.996	3.236	137,4	1.112	3.508	139 –	1.205

I dati relativi ai paesi della C. E. E. sono stati desunti da: *Memorandum* sull'ordinamento da dare alla politica comune dei trasporti, volume allegati, C. E. E. Bruxelles, 10 aprile 1961.

(a) Compreso il traffico stradale e marittimo gestito dalla D. B.
(b) Compreso il traffico stradale gestito dalle C. F. L.
(c) Comprende solo il traffico con carri completi.
(d) Fonte: U. I. C. – *Statistique Internationale des Chemins de fer*, 1958 e 1959.
(e) Solo C. F. F. (*Chemins de fer fédéraux*).

Resta in materia però da fugare una pericolosa illusione: che i mali del settore trasporti dei paesi aderenti alla comunità possano essere fugati dal Mercato Comune. Valga, se ce ne fosse bisogno, l'esempio di due grandi paesi dove si stanno esaminando le proposte elaborate da due Commissioni ufficiali, volute al fine di studiare le misure più appropriate per risanare la situazione di quelle ferrovie: la Commissione « Brand » per la Germania e il rapporto « Rueff-Armand » per la Francia.

Potrebbe anzi essere vero il contrario: che cioè occorre cercare di mettere in tempo utile ordine alle proprie cose per poter sostenere il più difficile assestamento su basi più valide: non si può attendere dal di fuori la soluzione dei propri problemi nazionali: la quale, se pur deve venire, non è certo vicina.

OLIMPIADI 1960.

Al collaudo delle Olimpiadi si aspettava da più parti le ferrovie: e fu anche voce, nient'affatto foriera di sereno, a levarsi in Parlamento. Ora, a distanza di un anno, è possibile rendersi sufficientemente conto di ciò che fu la rispondenza del servizio alle esigenze dell'avvenimento.

È ben vero che il traffico che si verificò nella circostanza fu di entità inferiore a quella preventivata, ma si trattò sempre tuttavia di un traffico riguardevole il cui valore ancora oggi assume una particolare importanza se si considera che l'epoca nella quale si svolsero le Olimpiadi coincideva con i movimenti massicci di viaggiatori che, com'è noto, si verificano ogni anno per i rientri dalle località di villeggiatura.

L'attuazione del programma, che era stato predisposto per i viaggi interessanti l'estero in una riunione internazionale tenutasi a San Remo, portò all'effettuazione nel periodo dal 17 agosto al 12 settembre di 26 treni straordinari dall'estero e di 24 di ritorno con l'impiego di 487 carrozze per il trasporto di circa 30.000 viaggiatori.

I treni in arrivo provenivano dalla Francia, dall'Inghilterra, dalla Germania Occidentale, dalla Germania Orientale, dalla Svezia, dalla Danimarca, dalla Polonia e dalla Jugoslavia.

Altri 53 treni straordinari e supplementari su Roma furono effettuati nel servizio interno, con l'impiego di 420 carrozze, mentre per il ritorno furono effettuati 36 treni (260 carrozze): i viaggiatori trasportati nei due sensi furono circa 50.000.

Il maggior concorso di viaggiatori si ebbe tuttavia coi treni ordinari, tutti affollatissimi ed in gran parte rinforzati con numerose carrozze (circa 190.000 viaggiatori e 3.276 carrozze).

In complesso i treni straordinari furono 170, le carrozze utilizzate per tali treni e per rinforzi a treni ordinari 4.443 ed i viaggiatori 271.000 (esclusi quelli isolati).

Inoltre, nel periodo dal 26 agosto al 3 settembre, in relazione alle regate sul lago di Albano, il servizio speciale di treni-navetta istituito fra Roma Termini e Villini (Castelgandolfo) si svolse con 44 coppie di treni particolarmente frequenti (a 15 minuti di distanza) in determinati periodi della giornata.

Le stazioni più impegnate, oltre quella di Roma-Termini con 87 treni straordinari e con numerose carrozze di rinforzo ai treni viaggiatori ordinari, furono quelle di Roma Tiburtina con 49 treni, di Roma Ostiense con 34 treni, nonché quelle di Milano Centrale e Milano Lambrate, Torino Porta Nuova, Genova Porta Principe, Verona Porta Nuova, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, sia perché vi fecero capo la maggior parte dei treni straordinari, sia perché chiamate a fornire importanti rinforzi ai treni ordinari.

Si deve riconoscere che si è trattato di un traffico pur sempre molto impegnativo per il quale, peraltro, oltre ai problemi di circolazione dovuti all'intensa utilizzazione delle linee ferroviarie italiane, si dovettero affrontare principalmente non indifferenti difficoltà per il reperimento del cennato materiale rotabile impiegato.

Tale necessità, però, con la collaborazione delle ferrovie estere interessate e con l'oculata utilizzazione dei mezzi a disposizione, fu anche adeguatamente fronteggiata.

Fra gli altri provvedimenti adottati nella circostanza, si accenna alla istituzione degli appositi uffici informazioni per viaggiatori, impiantati nelle principali stazioni di Roma, nonché all'ufficio di collegamento che, per tutta la durata delle manifestazioni sportive, fu in un continuo contatto con gli altri Enti addetti ai trasporti (A.T.A.C.-S.T.E.F.E.R.), con il C. O. N. I. e con l'ufficio competente dell'Assessorato alla viabilità del comune di Roma.

Pare potersi affermare che il compito affidato alle ferrovie anche in occasione della

XVII Olimpiade sia stato pienamente soddisfatto: il che non può non essere considerato come presagio di migliore domani.

PROSPETTIVE

Il problema ferroviario, con le sue implicanze, d'ordine tecnico, economico, sociale, non è soltanto problema italiano: esso appartiene a tutti i popoli, anche se si esprime in modo vario; anzi, si può dire che esso ha dimensioni mondiali e dovunque presenta caratteri di particolare tensione, pensosi alcuni che non sia per finire l'epoca del trasporto ferroviario nel ritmo incalzante di una tecnica che vince la distanza, affrettando i tempi di percorrenza.

La responsabilità di una determinazione in materia non è poca: ne va di mezzo, a tacer d'altro, il danaro di tutti che certo non può essere sprecato, tanto è il sudore che esso sottintende, tanti sono ancora si può dire presso ogni paese gli impegni sociali cui abbisogna provvedere. Nel merito ogni spreco di capitale sarebbe criminale per chi lo decidesse ed esiziale per ogni economia. Ma di là delle polemiche, di fronte alla problematica delle singole gestioni ferroviarie, nell'urto concorrenziale con gli altri mezzi di trasporto, pur si avverte che le ferrovie non finiranno, che esse avranno ragione validissima d'essere, soprattutto per i trasporti a grande distanza ed attorno ai grossi centri urbani: qui, pare, di poter fissare, pur nel riconoscimento della varietà molteplice delle opinioni, i due punti fermi che valgono a primamente legittimare e coonestare ogni proposito d'investimento ferroviario nella volontà dell'accrescimento economico.

È evidente che in tale prospettiva si impongono innanzi tutto impostazioni coordinate ed organiche: ove ciò non fosse, ogni azione, per quanto intelligente, ogni spesa, per quanto accorta, sarebbe frustata nella sua stessa ragion d'essere: tanto più urgente e necessario, quanto, in particolare, si tratta di interventi pubblici.

E tuttavia ciò non basta; ché, anzi, ogni progresso, se c'è, rischia di essere compromesso ove non soccorra sin nei suoi aspetti più particolari, il coordinamento settoriale, giacché è chiaro che non ci si può sottrarre al dovere di una politica di coordinamento dei trasporti, la quale come non postula di per sé stessa, pur se appare per tanti versi consigliabile, l'unicità del comando, provvedendosi all'unificazione direzionale dei vari servizi che ubbidiscono all'esigenza di spostamento delle persone e delle merci, così rivendica la necessità di una sintesi liberatrice che, ispirandosi a una visione organica e meditata dei fenomeni sui quali si desidera intervenire, sa procedere a scelte definitive e a decisioni sicure per il futuro.

Questo, non è possibile non riconoscerlo, s'é venuto in questi ultimi tempi attuando nel settore più propriamente nostro: tant'è che se certi episodi di grave momento hanno denunciato interne discrasie, tuttavia hanno affrettato i tempi di intervento, peraltro già da tempo previsti.

Bisogna dare atto al Ministro dei trasporti di aver avuto altezza di valutazione e fermezza di decisioni nell'evidenziare e sostenere, con documenti ormai all'esame del Parlamento, linee programmatiche di soluzione che impulso arterioso al settore ferroviario non potranno non ottenere: la responsabilità in materia è tanto evidente quanto singolare, né torna facile dire se altri avrebbe avuto animo da caricarsene. Cogli innanzi tutto il proposito di dare all'azienda una gestione più commerciale e industriale pur nella valutazione degli aspetti che impone la natura del pubblico servizio, quale deve essere considerato l'esercizio ferroviario, fuori d'ogni attraversamento eteronomo, ispirato a inesatta intelligenza del termine « sociale » o « politico ». Scioltezza di movimenti, metodi nuovi di gestione, strutturazione degli organici e dei servizi discendono direttamente da un riconquistato concetto di autonomia nella quale, giova credere, è la matrice e la responsabilità d'ogni ulteriore sviluppo o d'ogni deprecabile degradimento.

Poi, l'adeguamento dei servizi all'esigenze sempre nuove del traffico mediante il riclassamento, il rinnovamento e il potenziamento della rete nelle sue componenti di impianti fissi e di materiale rotabile: non può non derivarne evidente progresso, se l'ausilio tecnico non difetterà, se la modernizzazione sarà esigenza costante che, come affretterà i tempi nel superamento delle distanze, così aumenterà la produttività dei mezzi e del materiale.

La stessa modernizzazione, concentrandosi sugli itinerari principali che, come già è stato affermato, per l'Italia, si identificano nelle grandi linee di comunicazione lungo il senso dei meridiani, dal Nord al Sud, ridurrà, di necessità, quando non determinerà l'eliminazione delle linee a scarso traffico: non sarà necessario per questo un intervento immediato, generale, recidente: da sé, come

rami senza linfa, tali linee verranno riducendosi ed esaurendosi, da nessuno rivendicate, se parallelamente, con intelligenza e a pari prezzo, quando non a tariffa inferiore, si sarà proceduto all'instaurazione del mezzo sostitutivo meno legato, più conveniente, continuo.

Ogni azione, ogni proposito, ogni investimento sarebbe ancora vano se non soccorresse l'opera appassionata, solidale, come sempre è stata, dei ferrovieri. A loro la comunità ha affidato una somma di risparmi, il cui conto si perde nella selva dei miliardi; da loro ci si attende conferma e sicura fiducia che tanto patrimonio non andrà per incuria né depreziato né perduto.

Il treno non morirà: lo sentiamo, lo avvertiamo tutti, come quando in silenzio ubbidisce alla mano esperta del macchinista sotto la forza di che il pantografo si illumina; ne siamo certi, non morirà !, come lo eravamo quando nell'ansia sbuffante della vaporiera sembrava uno di casa, finalmente ritornato dalla lunga corsa.

Ha il merito il treno di stringere insieme, e verso la stessa direzione, quelli che altrove spesso si combattono; anzi, si può dire che, avvicinati gli uomini tra di loro con la abolizione della terza classe, – il terzo stato, si è detto –, più si respira un'aria di fraternità, quell'aria che le rivoluzioni non sono riuscite a conquistare. Di più ancora: proprio senti quando sei in treno, che la materia che altrove opprime gli slanci dello spirito, qui libera da ogni peso e dà la gioia della libertà, una gioia morale fatta ebbrezza, tesa verso azzurri orizzonti, senza fine.

REALE GIUSEPPE. *Relatore.*

P. S. — Il relatore sente di non poter chiudere questa fatica ove non esponga un punto di che s'è venuto convincendo, lungo la stesura della relazione. Ed è questo: egli si è deciso ad un'esposizione di dati, di quadri, ma senza entusiasmo: ciò perché pensa che la relazione a un bilancio, sul piano parlamentare, è atto squisitamente politico, e però deve procedere per sintesi, toccando in rapida rassegna quei punti che alla sua sensibilità e a quella della Commissione sono apparsi nel momento in cui si parlava o scriveva più interessanti: se ciò non ha fatto, ciò è stato perché gli è parso, e di doversi nascondere dietro l'autorità di relazioni che colleghi più preparati e anche più bravi hanno redatto negli anni precedenti, e per fornire elementi analitici a tutti coloro che, forse, per l'insistente ritmo della vita parlamentare, non avrebbero avuto il tempo di fornirsene. I quali elementi analitici, poi, egli ha ricavato dal bilancio o ha ricevuto dall'Azienda: su di essi ha lavorato, senza avere avuto, è evidente, la possibilità di accertarsi di persona della loro validità: ciò che non una volta sola avrebbe desiderato di fare, non avendoli sempre trovati, quei dati, certamente per sua imperizia, in accordo tra di loro o con le pubblicazioni consultate per l'occasione.

Da ultimo, un ringraziamento: il relatore ha avuto modo di prendere visione anche dei due rapporti redati dall'apposita Commissione sulla situazione e sulle necessità dell'Azienda: tale riconoscimento è per lui doveroso. Del resto, nessuna Commissione, forse, tra quelle che hanno affrontato i problemi dell'Azienda nel corso degli anni, è stata tanto concretamente considerata nelle sue conclusioni.

DISEGNO DI LEGGE
APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1961 al 30 giugno 1962, 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 1961 al 30 giugno 1962 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 1961-62, 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 inscrivere somme con decreti da emanare in applicazione del disposto dell'articolo 41 – secondo comma – del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato, sono quelli descritti nell'elenco numero 1 annesso al bilancio dell'Amministrazione medesima.

DISEGNO DI LEGGE
DELLA COMMISSIONE

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.

ART. 4.

Identico.