

CAMERA DEI DEPUTATI N. 10-A 10-bis-A

RELAZIONE DELLA IV COMMISSIONE PERMANENTE (FINANZE E TESORO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEL TESORO E AD INTERIM DEL BILANCIO
(PELLA)

nella seduta del 14 giugno 1948

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949

Presentata alla Presidenza il 18 settembre 1948

IV SOTTOCOMMISSIONE

(Industria e Commercio - Agricoltura e Foreste - Lavori pubblici - Poste
e Telecomunicazioni - Trasporti - Marina mercantile - Commercio estero)

SCOCA, *presidente*; MARTINELLI, *vicepresidente*; SULLO, *segretario*; AMENDOLA GIORGIO,
BETTINOTTI, CASONI, CHIEFFI, DOSSETTI, FARINI, GHISLANDI, LACONI, MANNIRONI,
PECORARO, SCHIRATTI, WALTER e TROISI, *relatore*.

INDICE

1. — Struttura generale dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti	Pag. 3
2. — Esame delle variazioni nella spesa ordinaria:	
a) <i>Spese di personale</i>	3
b) <i>Debito vitalizio</i>	4
c) <i>Spese per i servizi</i>	4
3. — Esame delle variazioni nella spesa straordinaria:	
a) <i>Spese generali</i>	4
b) <i>Spese per i servizi</i>	5
4. — L'aumento delle tariffe e l'avvio alla normalità delle imprese esercenti pubblici servizi di trasporto	7
a) <i>Ferrovie, tramvie, flovie e servizi di navigazione interna extraurbani</i>	7
b) <i>Autoflottramvie urbane e servizi di navigazione interna urbana</i>	7
c) <i>Autoservizi di linea</i>	8
5. — La coordinazione fra la strada e la rotaia	8
6. — Relazione aggiuntiva alla nota di variazioni	10

II

1. — Struttura generale dello stato di previsione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato	Pag. 11
---	---------

PARTE ORDINARIA

2. — Entrate ordinarie d'esercizio:	
a) <i>Prodotti del traffico</i>	12
b) <i>Introiti indiretti dell'esercizio</i>	12
c) <i>Introiti per rimborsi di spesa</i>	12
d) <i>Entrate eventuali</i>	13
e) <i>Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa</i>	13
3. — Spese di esercizio ordinarie e complementari:	
a) <i>Spese di personale</i>	13
b) <i>Spese per i servizi</i>	14
4. — Coefficienti di esercizio	16

PARTE STRAORDINARIA

5. — Entrate straordinarie	Pag. 16
6. — Spese straordinarie — Elettificazione	17
7. — Gestioni autonome e speciali	19
8. — Le partite di giro	20
9. — La ricostruzione della rete ferroviaria	21
10. — Il disavanzo	22
11. — Osservazioni conclusive	22

APPENDICE

ALLEGATO n. 1. — Sussidi integrativi di esercizio deliberati a tutto il mese di agosto 1948 per i servizi di trasporto in concessione a copertura dei disavanzi accertati negli anni del 1944 al 1948	Pag. 27
ALLEGATO n. 2. — Prospetto riassuntivo dei sussidi integrativi di esercizio, per Compartimenti, deliberati a tutto il mese di agosto 1948 per i servizi di trasporto in concessione a copertura dei disavanzi accertati negli anni dal 1944 al 1948	35
ALLEGATO n. 3. — Anticipazioni alle gestioni commissariali negli anni dal 1944 al 1948 (Agosto)	36
ALLEGATO n. 4. — Proposte e domande di maggior rilievo per nuove concessioni ferroviarie	37
ALLEGATO n. 5. — Consistenza e dati finanziari delle tramvie urbane dal 1938 al 1945	38
ALLEGATO n. 6. — Aggiornamento delle previsioni per l'esercizio finanziario 1948-49 — Prospetto di raffronto	39
ALLEGATO n. 7. — Coefficienti di esercizio	40
ALLEGATO n. 8. — Principali incidenti di esercizio	41
ALLEGATO n. 9. — Rinvio al <i>Compendio statistico italiano 1947-48</i>	42
DISEGNO DI LEGGE	43

I.

1. — STRUTTURA GENERALE DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DEI TRASPORTI.

ONOREVOLI COLLEGHI! — Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti si compone di due titoli: *spesa ordinaria*, cioè, che si riproduce nei futuri esercizi, e *spesa straordinaria*, destinata invece a cessare. È il noto criterio di classificazione delle spese secondo la loro *periodicità* o *ricorrenza*. Entrambi detti titoli si dividono nella unica categoria di *spese effettive*, che rappresentano una diminuzione della sostanza patrimoniale; non figura quindi la categoria di *spese per movimento di capitali*. Abbiamo poi le *rubriche* le quali abbracciano i *capitoli*: le prime esprimono nella loro denominazione la diversa natura della materia amministrata; i secondi costituiscono le unità elementari del bilancio con una propria denominazione e numerazione progressiva. Si può dire che i capitoli hanno, nella legge formale del bilancio, la medesima natura giuridica degli articoli di qualsiasi altra legge. I capitoli possono dividersi in *articoli*, che sono la più semplice espressione contabile ed amministrativa del bilancio, quindi con un valore puramente interno all'amministrazione e non giuridico.

Le previsioni per l'esercizio finanziario 1948-49 comportano un aumento di spesa, rispetto a quella autorizzata per l'esercizio 1947-48, di lire 5.842.260.000. Da un totale di lire 3.789.946.800 si passa a lire 9.632.206.800. L'aumento più cospicuo si registra nel titolo della spesa straordinaria, che da lire 2.531.026.800 sale a lire 7.768.626.800 con una differenza di lire 5.237.600.000. L'incremento che si registra invece nella spesa ordinaria è di lire 604.660.000.

2. — ESAME DELLE VARIAZIONI NELLA SPESA ORDINARIA.

Se si ha riguardo alle cause che determinano gli aumenti, possiamo classificare le variazioni in un triplice ordine: a) variazioni nelle spese di personale; b) variazioni relative al debito vitalizio; c) variazioni nelle spese per i servizi. Procediamo ad una sobria illustrazione di ciascuno di detti gruppi di variazioni.

a) *Variazioni nelle spese di personale.*

Il *personale di ruolo* in servizio presso l'Amministrazione centrale e gli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, secondo l'allegato n. 1 annesso allo stato di previsione, è di 549 al 1° ottobre 1947, rispetto a 653 posti risultanti dalle tabelle organiche. La spesa relativa (cap. 1) segna un aumento di lire 139.800.000, che in parte deriva da autorizzazione di legge concernente il nuovo trattamento economico ai dipendenti statali, le indennità di carovita e di caropane; e per altra parte (milioni 19) deriva da incrementi dell'onere in dipendenza dell'assunzione di nuovo personale in seguito ad espletamento di concorsi, sviluppi di carriera ed aumenti periodici di stipendi e di paghe. Rispetto al passato esercizio, la spesa segna un aumento del 93,20 per cento. Trattasi di una spesa fissa, derivando da leggi organiche o da impegni permanenti e con una scadenza determinata.

Il *personale non di ruolo* è di 656 unità. La spesa per le retribuzioni ed altri assegni di carattere continuativo, comprese le assicurazioni sociali e le indennità di licenziamento, aumenta di lire 90.200.000, cioè con una proporzionale di 82 per cento rispetto al precedente esercizio (cap. 2). Nei riguardi del personale non di ruolo s'introducono due nuovi capitoli per gli stanziamenti relativi al premio giornaliero di presenza (cap. 5) ed ai compensi per lavoro straordinario (cap. 7). Questa ulteriore specificazione rende più efficace il controllo.

Va inoltre notato che presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione prestano servizio 24 impiegati provenienti dalle ferrovie dello Stato e da altre amministrazioni: la spesa di questo personale distaccato, limitatamente agli stipendi ed assegni, da rimborsare alle dette Amministrazioni, è di lire 14.080.000 (cap. 3). Le diverse altre competenze del personale sono iscritte nei successivi capitoli dal 4 al 14.

Complessivamente la spesa del personale aumenta dell'87,11 per cento rispetto al passato esercizio; in rapporto alla spesa ordinaria totale rappresenta il 35,78 per cento. In tali rapporti non sono compresi gli oneri del debito vitalizio, di cui facciamo cenno appresso.

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

A proposito del capitolo 19, va rilevata una evidente sproporzione tra il fine da raggiungere — studi di carattere tecnico e per ricerche sperimentali — e lo stanziamento irrisorio di lire 200.000, rimasto invariato (nell'esercizio 1946-47 era stanziata la somma di lire 12.000). Osserviamo inoltre che il capitolo delle spese casuali (cap. 24), aumentato da lire 30.000 a lire 100.000 è destinato alle spese di natura affatto accidentale, che non possono essere comprese nemmeno per analogia negli altri capitoli e per le quali non sia ritenuta opportuna la istituzione di capitoli speciali. Secondo il Regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato (art. 141), è vietato disporre di qualsiasi somma sul capitolo predetto per provvedere ad oblazioni, concorsi, premi e a qualsiasi altra spesa che abbia fini estranei ai servizi dell'Amministrazione.

b) *Variazioni relative al debito vitalizio.*

Le disposizioni relative ai miglioramenti sui trattamenti di quiescenza, all'indennità di caropane e carovita ai pensionati e in generale sull'aggiornamento del trattamento economico del personale statale hanno determinato aumenti sia delle pensioni ordinarie per il personale (cap. 29) sia delle indennità corrisposte per una sola volta, in luogo della pensione (cap. 30).

c) *Variazioni nelle spese per i servizi.*

Le ferrovie concesse all'industria privata si sono trovate, in questi ultimi anni, in gravi difficoltà, a causa delle spese di esercizio in continuo aumento per il rincaro dei costi delle materie di consumo (carburante, combustibile, lubrificanti, ecc.) e per i crescenti oneri del personale. I prodotti del traffico non consentivano di fronteggiare tale situazione, né gli accennati aggravii potevano compensarsi con i ritocchi di tariffe autorizzati da un'apposita procedura. Le *sovvenzioni chilometriche* concesse dallo Stato per l'*impianto* assolvono la loro funzione di ammortamento della spesa già sostenuta nella costruzione; invece le *sovvenzioni chilometriche di servizio*, in periodi di prezzi crescenti come quello che attraversiamo, si dimostrano inadeguate nella loro misura originaria e si rende necessaria una loro revisione. L'aumentato stanziamento nel capitolo 33 si riferisce appunto alla *revisione delle sovvenzioni chilometriche* per l'esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata, in dipendenza soprattutto

dell'aumentato prezzo del combustibile: da milioni 850 si sale a milioni 1.140, con un incremento di milioni 290, corrispondenti al 34,17 per cento. Nell'esercizio 1946-47 lo stanziamento era di milioni 250. Come si dirà più innanzi, si sono rese improrogabili altre forme d'intervento statale per assicurare la continuità dell'esercizio. Restano immutate le spese relative alle sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie, per i pubblici servizi di navigazione lacuale, per le tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico, per concessioni di filovie e per trasformazioni in filovie di ferrovie pubbliche e tramvie extra-urbane, per la costruzione e l'esercizio di ferrovie in servizio pubblico. Invece è previsto un minore stanziamento di 3 milioni nel capitolo 38, relativo ai sussidi per l'impianto e l'esercizio di autolinee per trasporto viaggiatori, bagagli, pacchi agricoli e per la istituzione e l'esercizio di nuovi servizi automobilistici provvisori determinati da necessità di ordine pubblico. Com'è noto, lo Stato accorda sussidi fino a lire 600 annue a chilometro per la concessione definitiva (durata massima di nove anni, rinnovabile) di autolinee per il trasporto di viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli non concorrenti a servizi pubblici di trasporto preesistenti. Detto sussidio è corrisposto per l'impianto e per l'esercizio, e viene determinato in base ad un piano finanziario nel quale è tenuto conto di tutti gli oneri e di tutti i proventi previsti, esclusi i canoni e le spese per il trasporto degli effetti postali. Allo stato attuale così precario, a causa della incertezza delle previsioni a lunga scadenza, le concessioni hanno per lo più carattere provvisorio e vengono sussidiati soltanto taluni servizi meno redditizi, ma che corrispondono ad una esigenza di ordine pubblico. Ciò spiega il minor fabbisogno in relazione alla scadenza della concessione di autoservizi.

3. — ESAME DELLE VARIAZIONI NELLA SPESA STRAORDINARIA.

Le variazioni intervenute nella spesa straordinaria concernono per una piccola entità le spese generali e la parte rimanente i servizi.

a) *Spese generali.*

Il passaggio all'amministrazione del Governo italiano del territorio della provincia di Udine, le nuove disposizioni sul trattamento economico di missione dei dipendenti

statali hanno determinato una maggiore previsione di lire 13.200.000 nel capitolo 41, relativo alla indennità di missione e al rimborso spese di trasporto per opere di carattere straordinario. Resta immutata la spesa (capitolo 42) concernente le retribuzioni a personale estraneo al Ministero, incaricato di particolari compiti (studi, progetti, direzione, assistenza e collaudi).

b) Spese per i servizi.

Oltre alla revisione delle sovvenzioni chilometriche a favore delle ferrovie concesse all'industria privata, lo Stato è intervenuto in varie altre forme: concessione di sussidi integrativi di esercizio, abolizione di compartecipazioni, rinvio ed esonero dei fondi di rinnovamento per gli impianti e per il materiale, riduzione di tasse erariali sui trasporti, facoltà di sconto di una quota di sovvenzione riservata all'esercizio. Detti benefici sono stati largiti non soltanto alle ferrovie, ma anche alle tramvie, ai servizi automobilistici e di navigazione interna in concessione all'industria privata.

In particolare, i *sussidi integrativi di esercizio* vengono corrisposti qualora ricorrano preminenti ragioni di pubblico interesse, da valutarsi caso per caso dal Ministero dei trasporti (art. 27, lettera b), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121). Essi hanno *carattere temporaneo* e sono *ripetibili*, con gli interessi, in misura non eccedente il cinque per cento, nel corso della concessione. Inoltre è disposto nell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, che i concessionari dovranno annotare per memoria, nei bilanci di ciascun anno, i sussidi rimborsabili percepiti; e l'obbligo relativo decorre dalla data di notifica del decreto del Ministro dei trasporti. Questa forma d'intervento statale, mediante corresponsione di contributi integrativi rimborsabili, si è resa necessaria per aiutare le imprese danneggiate da circostanze dipendenti dallo stato di guerra (aumento del costo di esercizio, del personale segnatamente). Si sono evitati i dissesti, che avrebbero provocato la cessazione del pubblico servizio. Dal 1944 al 1948 sono state beneficate n. 58 società esercenti pubblici servizi di trasporto per un totale di lire 4.776.420.575. Nell'allegato n. 1 si trova l'elenco delle imprese, secondo il Compartimento, e l'importo dei contributi integrativi di esercizio corrisposti dal 1944 al 1948. Figura anche l'importo delle anticipazioni per gestioni commissariali, di cui

si parlerà tra poco (allegato n. 3). Nell'allegato n. 2 vi è il prospetto riassuntivo dei sussidi integrativi di esercizio per Compartimenti.

Il capitolo 43 si riferisce in parte a detti sussidi straordinari di esercizio. *In effetti è un capitolo abbastanza complesso*, perché abbraccia diverse forme di erogazioni a carattere straordinario: a) *sussidi straordinari di esercizio*, di cui si è già parlato; b) *somministrazione di fondi per gestioni dirette a cura dello Stato*, di cui si farà cenno appresso; c) *anticipazioni di spese per provvedimenti di ufficio*, in dipendenza del passaggio all'amministrazione del Governo italiano del territorio della provincia di Udine; d) *spese diverse per ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna*. *Sarebbe desiderabile una maggiore specificazione con distinti capitoli*. L'incremento di spesa è di milioni 677 rispetto al passato esercizio.

Per quanto concerne le *gestioni governative commissariali* di pubblici servizi, basterà dire che sorgono in dipendenza del fallimento della società concessionaria, ovvero per gravi irregolarità di gestione o per la risoluzione delle concessioni originarie od anche per la scadenza della vecchia concessione e in attesa del piano finanziario della nuova. Attualmente abbiamo le seguenti gestioni commissariali più importanti: 1°) Monza-Molteno-Oggiano-Lecco; 2°) navigazione sul lago di Garda; 3°) Ferrara-Codigoro; 4°) Rimini-Nova Feltria; 5°) Napoli-Piedimonte d'Alife; 6°) Ferrovia circumetnea.

I capitoli 42 e 43 dell'esercizio 1947-48. vengono soppressi con l'abrogazione delle disposizioni, emanate durante il periodo dell'*autarchia economica*, concernenti le agevolazioni fiscali, i premi di acquisto e di esercizio e i contributi per l'autotrazione a gassogeno.

La variazione di spesa più cospicua nella parte straordinaria si ha nel capitolo 47, relativo alle *provvidenze eccezionali per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata*.

Si tratta di imprese danneggiate o distrutte in conseguenza di eventi bellici. Con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 settembre 1947, n. 877, si disponeva (articolo 4) l'autorizzazione al Ministro dei trasporti ad assumere impegni fino alla concorrenza di lire 10 miliardi per il finanziamento totale o parziale, in capitale non differito, delle spese riconosciute necessarie per la ricostruzione delle ferrovie pubbliche di proprietà dello Stato e concesse in esercizio all'industria privata, ovvero concesse all'in-

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

dustria privata ed esercitate dallo Stato; per il ripristino di materiale mobile di proprietà dello Stato e ceduto in uso ai concessionari di ferrovie; infine per la ricostruzione di ferrovie pubbliche concesse in costruzione ed esercizio all'industria privata, riconosciute di preminente interesse pubblico e la cui riattivazione sia ritenuta indifferibile.

La somma predetta venne ripartita in tre distinti stanziamenti: nell'esercizio 1948-49 in ragione di miliardi 5, nell'esercizio 1949-50 in ragione di 3 miliardi e nell'esercizio 1950-51 in ragione di 2 miliardi.

Lo stanziamento di milioni 4.100 per l'esercizio 1948-49 risulta per milioni 3.100 in applicazione del predetto decreto legislativo 14 settembre 1947 n. 877 (destinando la parte rimanente di milioni 1.900 alla *ricostruzione della ferrovia Sangritana*, come verrà accennato appresso) e per 1 miliardo in applicazione del decreto legislativo luogotenenziale 15 ottobre 1944, n. 346, concernente provvidenze eccezionali per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata.

Con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597, venne autorizzata una maggiore spesa di milioni 5.960 per l'esecuzione di opere pubbliche ferroviarie, in concessione a pagamento non differito, *a sollievo della disoccupazione operaia della Capitale*.

La predetta somma veniva così ripartita:

1°) ferrovia metropolitana (opere murarie, esclusi i finimenti)	milioni 2.530
2°) raddoppio ferrovia Roma Nord (dal piazzale Flaminio al Bivio La Celsa) e diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma - sede stradale e fabbricati . . .	» 1.330
3°) prolungamento ferrovia Roma-Lido fino alla via Imperiale (sede stradale e fabbricati)	» 530
4°) variante alla ferrovia Roma-Fiuggi-Alatri nel tratto fra Torre Spaccata sino all'attraversamento col raccordo Tuscolana-Casilina (sede stradale e fabbricati).	» 1.240
5°) primo tronco di una ferrovia per i Castelli Romani (sede stradale e fabbricati). . .	» 330
Totale	milioni 5.960

In aggiunta alla somma già stanziata di milioni 3.570, veniva pertanto autorizzata, con il citato decreto legislativo 26 novembre 1947, n. 1597 (art. 2), la spesa di milioni 2.390, distribuita in ragione di 1 miliardo ciascuno negli esercizi 1947-48 e 1948-49 e di milioni 390 nell'esercizio 1949-50. Lo stanziamento di 1 miliardo per l'esercizio 1948-49 si trova per una quota parte (milioni 660) nel capitolo 49 e per la parte rimanente (milioni 340) nel capitolo 50, relativo alla ferrovia metropolitana di Roma. Va notato che il percorso della metropolitana si estende per chilometri 11, di cui chilometri 6 in galleria. Il completamento della costruzione richiede la spesa di milioni 3.600, di cui circa un terzo per il materiale rotabile. Il percorso sarà effettuato in 14 minuti con sette fermate intermedie.

L'altro sensibile aumento di spesa per milioni 1.300 si ha per la esecuzione delle opere di *ripristino e trasformazione della ferrovia Sangritana* concessa all'industria privata. Tale stanziamento fu predisposto dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 ottobre 1947, n. 1210, che assegnava, per il medesimo fine, milioni 600 nell'esercizio 1947-48.

La ferrovia Sangritana costituisce la spina dorsale delle comunicazioni della provincia di Chieti ed interessa anche le provincie di Aquila e di Campobasso. Ha una lunghezza complessiva di chilometri 158,947 ed abbraccia i rami: Marina S. Vito-Lanciano-Crocetta-Archi-Castel di Sangro; Marina-Ortona-Crocetta; Archi-Atessa. Tale ferrovia ha subito durante la guerra ingentissimi danni e per taluni tratti (come quello Guardiarele-Orsogna-Ortona) è stata completamente devastata. La Società concessionaria, avvalendosi dei concorsi dello Stato consentiti dal decreto legislativo 15 ottobre 1944, n. 346, (già accordati, per un primo gruppo di opere a carattere di contingenza, nell'importo di 92 milioni circa), provvede a riaprire la linea sul percorso San Vito città-Castelfrontano-Guardiarele-Orsogna-Crecchio-Ortona città. Ha preparato inoltre un progetto per la completa ricostruzione con la sostituzione dello scartamento ridotto con quello normale. Tale sostituzione presenta i seguenti vantaggi: 1°) non richiede, tranne poche varianti di tracciato, la modifica delle opere d'arte, delle gallerie, degli impianti elettrici superstiti e di quelli già ripristinati; 2°) rimuove l'ostacolo ad un ulteriore e più intenso sviluppo industriale e commerciale della regione, in quanto, a causa dei trasbordi per le merci da avviare

sulla rete statale, i trasporti finivano col non essere economici e per i prodotti ortofrutticoli, soggetti a deterioramenti per manipolazioni e soste, e per le merci povere accadeva che i produttori rinunziavano ad esportarli per non ricorrere ad altri mezzi più costosi; 3°) alla ferrovia potrà affluire una corrente di traffico più che raddoppiata.

4. — L'AUMENTO DELLE TARIFFE E L'AVVIO ALLA NORMALITÀ DELLE IMPRESE ESERCENTI PUBBLICI SERVIZI DI TRASPORTO.

Il problema dei rapporti fra lo Stato ed i concessionari di pubblici servizi di trasporto ha formato oggetto di ampio dibattito in seno alla Commissione. Si è ravvisata la necessità che le aziende concessionarie traggano, nella maggior misura possibile, dalle loro linee i mezzi per la prosecuzione dell'esercizio. Fa d'uopo pertanto conseguire economie in ogni categoria di spesa, segnatamente in quella generale e di amministrazione. Si veda, in proposito, l'allegato n. 5 dell'appendice, ove sono annotate le variazioni nel numero di agenti per chilometro di lunghezza di costruzione delle linee di tramvia urbana dal 1938 al 1945, nonché gli incrementi delle spese di esercizio sulle linee medesime. Inoltre bisogna promuovere un maggior gettito dei prodotti sia col miglioramento dei servizi, sia con gli aumenti di tariffa, contenuti tuttavia entro limiti adeguati per evitare contrazioni nelle correnti di traffico ed ulteriori turbamenti nel costo della vita.

Al fine di adeguare le tariffe dei pubblici servizi di trasporto in concessione all'effettivo costo del servizio, il Ministero dei trasporti ha stabilito di autorizzare le singole aziende esercenti ad attuare aumenti di tariffe. In ciò il Ministero si è avvalso della facoltà concessa dal decreto legislativo 16 aprile 1948, n. 539, in virtù del quale sono ad esso devolute le attribuzioni e le facoltà riconosciute al Comitato interministeriale dei prezzi per il coordinamento e la disciplina dei prezzi ed ai Comitati provinciali dei prezzi (decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1944, n. 347, e successive modificazioni) per quanto concerne le tariffe dei pubblici servizi di trasporto in regime di concessione. Inoltre al Ministero spetta anche di coordinare le tariffe tra di loro e con quelle delle ferrovie dello Stato. Nel deliberare autorizzazioni di tariffe viene sentita l'apposita Commissione istituita con gli articoli 4 e 5 del decreto legislativo luogotenenziale 15 ot-

tobre 1944, n. 346, relativo alle provvidenze eccezionali per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata. Gli accennati aumenti di tariffa vengono stabiliti nelle seguenti misure.

a) *Ferrovie, tramvie e filovie extraurbane e servizi di navigazione interna extraurbani.*

1°) *Tariffe viaggiatori:* aumento sino a 28 volte per le tariffe ordinarie, e sino a 25 volte per quelle preferenziali (abbonamenti operai, studenti ed impiegati), dei prezzi in vigore al 31 dicembre 1942. L'applicazione di dette percentuali di aumento è stata senza altro disposta per tutte le aziende che hanno ottenuto la concessione di sussidi integrativi di esercizio per l'anno 1947 e di acconti sui sussidi stessi per l'anno corrente. S'intende peraltro che, ove per qualcuna di tali aziende sia da presumere che l'aumento, in base ai suddetti coefficienti, determini un maggior prodotto eccedente quello necessario per raggiungere il pareggio del conto di puro esercizio, l'aumento dovrà, a cura dell'Ispettorato compartimentale della M. C. T. C. competente per circoscrizione, essere contenuto entro il limite strettamente necessario per assicurare all'esercente l'anzidetto pareggio.

Nei confronti delle aziende che nel 1947 e nell'anno corrente non hanno ottenuto l'assegnazione di sussidi integrativi di esercizio, l'autorizzazione ad applicare gli anzidetti coefficienti di maggiorazione viene rilasciata previo esame, caso per caso, delle singole situazioni finanziarie e tariffarie aziendali e su conforme parere della Commissione anzidetta.

2°) *Tariffe merci:* autorizzazione di massima a raggiungere i prezzi e ad attuare le condizioni in vigore sulla rete ferroviaria statale. Le proposte di attuazione di tariffe superiori a quelle delle ferrovie statali vengono sottoposte all'esame della Commissione suindicata.

b) *Autofilotramvie urbane e servizi di navigazione interna urbana.*

Sono rimasti in vigore i coefficienti di aumento autorizzati dal Comitato interministeriale dei prezzi precedentemente alla emanazione del citato decreto legislativo n. 539 del corrente anno, e cioè aumento sino a 20 volte le tariffe bloccate al 31 dicembre 1942, con facoltà da parte del Ministero dei trasporti di elevare tale aumento sino alla misura massima di 25 volte i prezzi anzidetti,

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

qualora la maggiorazione sino a 20 volte risulti assolutamente insufficiente a coprire il disavanzo di puro esercizio.

Gli anzidetti aumenti sono subordinati al ripristino delle facilitazioni a favore degli operai, studenti, impiegati, ecc., esistenti alla suindicata data del 31 dicembre 1942.

c) *Autoservizi di linea.*

La Commissione anzidetta ha espresso il voto — ed il Ministero si attiene a tale voto — che l'aumento delle basi di tariffa, in precedenza stabilite nella misura di lire 4 a viaggiatore-chilometro (tariffa ordinaria), di lire 3 a viaggiatore-chilometro (tariffa abbonamenti) e di lire 0,10 a chilogrammo-chilometro per i bagagli, venga autorizzato dal Ministero, azienda per azienda, sino ad un massimo di lire 10 a viaggiatore-chilometro per i biglietti ordinari, con aumenti proporzionali per gli abbonamenti e per il trasporto bagagli, a seconda della peculiarità dei singoli casi.

Sulla consistenza a tutto il 31 dicembre 1945 delle ferrovie esercitate dall'industria privata, delle funivie e funicolari, dei servizi tramviari e automobilistici (servizi urbani e servizi extraurbani), degli autoveicoli iscritti al Pubblico Registro Automobilistico, vedasi in appendice l'allegato n. 9.

5. — LA COORDINAZIONE FRA LA STRADA E LA ROTAIA.

La Commissione ha rilevato che, nonostante gli accennati provvedimenti, talune ferrovie secondarie, in condizioni tecniche particolarmente sfavorevoli e costruite quando l'automezzo non aveva raggiunto l'odierno sviluppo, non potranno conseguire una posizione di equilibrio. *Si è manifestato pertanto l'avviso di procedere con cautela nella ricostruzione delle ferrovie secondarie, esaminando in via preliminare accuratamente tutti gli elementi del costo di esercizio e ciò al fine di metterle in un migliore rapporto di economia con le effettive esigenze.* Nell'allegato n. 4 sono raccolte le proposte e domande di maggior rilievo per nuove concessioni ferroviarie. Le cifre riportate hanno valore soltanto indicativo, perché rilevate da preventivi di larga massima e non aggiornati. Sul grado di necessità e di urgenza di nuove opere ferroviarie si pronuncia la Commissione per il piano regolatore istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici e presieduta dal presidente di detto Consiglio.

All'infuori del parere di detta Commissione, è da tener presente che il Ministero non è in grado di provvedere, perché i fondi disponibili non sono nemmeno sufficienti per la ricostruzione, ed i finanziamenti, richiesti quasi per intero allo Stato, sono d'importo di gran lunga superiore alle possibilità prevedibili in un prossimo avvenire; tanto più che occorre, prima, completare le opere iniziate per la metropolitana di Roma e quelle a sollievo della disoccupazione operaia. Tuttavia uno sforzo bisognerà compiere nei confronti delle regioni meridionali ove lo sviluppo delle ferrovie non è cresciuto nella stessa misura della popolazione e delle necessità del traffico. Per la rinascita del Mezzogiorno bisogna assicurare le condizioni preliminari dello sviluppo economico ed i finanziamenti necessari; tali premesse possono identificarsi, in primo luogo, in un sistema di comunicazioni più comode ed efficienti. Quando si pensi, ad esempio, che una zona delle Puglie, popolata da oltre 150 mila abitanti — addensati peraltro in grossi centri che potrebbero essere capoluoghi, come Andria, Corato, Ruvo, Terlizzi, Bitonto — attualmente ha come mezzo di comunicazione una tramvia a vapore, che può dirsi antidiluviana, si pone urgente il problema del completamento della ferrovia Bari-Barletta e del prolungamento della ferrovia Santo Spirito-Bitonto sino a Toritto. Dal punto di vista sociale è questa la zona più nevralgica delle Puglie per le frequenti agitazioni del numeroso bracciantato agricolo. Gli interessi del pubblico possono talora essere più convenientemente soddisfatti con la istituzione di linee automobilistiche. Riappare in tutta la sua complessità il problema della concorrenza fra la strada e la rotaia. Nell'immediato dopoguerra, con la rete ferroviaria danneggiata negli impianti e nel materiale rotabile, l'automezzo assicurò le comunicazioni ed il minimo di movimento di persone e di cose. Fu la rivincita della strada. Orache le ferrovie rinascono e riprendono la loro funzione nel sistema dei traffici, la lotta si riaccende.

Non bisogna chiudere gli occhi di fronte alla esperienza del recente passato. La concorrenza fra la strada e la rotaia ha dato impulso ad un miglioramento nel servizio ferroviario, sveltendolo per quanto concerne le operazioni di consegna e riconsegna delle merci e diminuendo le tariffe. È ovvio che le riduzioni riescono soltanto a limitare gli effetti della concorrenza, ma assottigliano sempre più il prodotto che l'Amministrazione ferroviaria può ricavare dai trasporti che

riesce a conservare. Alla concorrenza le ferrovie hanno reagito con *provvedimenti d'indole tecnica, economica e legale*. In Italia si è avuta una politica di basse tariffe, la istituzione di treni leggeri (per il trasporto rapido di merci da un punto ad un altro), la introduzione di automotrici, la cura dei servizi amministrativi, la fondazione dell'Istituto nazionale dei trasporti, che svolge un'opera di collaborazione per la difesa e l'acquisizione dei traffici. L'istituzione del servizio a domicilio dei bagagli ha ottenuto un risultato favorevole. e l'Amministrazione ferroviaria, d'accordo con l'Istituto nazionale trasporti, ha provveduto ad estendere il servizio di presa e consegna indistintamente a tutte le località sedi di agenzia. Come mezzo di difesa ed acquisizione di traffico si sono utilizzate le *casse mobili nei trasporti di cose*.

In qual modo si è risolto adunque il problema della concorrenza? Le soluzioni prospettate sono le seguenti: 1°) monopolio statale totalitario dei trasporti; 2°) graduale specializzazione per qualità e per zona; 3°) sistema di organizzazione in guisa che la strada collabori con la rotaia, facendo affluire il traffico della prima alla seconda; 4°) intervento dello Stato (diretto a conservare la necessaria coesistenza dei due mezzi di trasporto) con la creazione di enti a zone delimitate, autonomi e dotati di solide basi finanziarie con la eliminazione di doppioni.

Il problema è stato quasi dovunque risolto mediante una *cooperazione* fra i due mezzi di trasporto rivali, poiché *la collaborazione si è rivelata un mezzo di vita per entrambi*. L'esperienza ha dimostrato che è possibile, e anche giovevole, la coesistenza dei due mezzi, nel senso di renderli solidali. Si tratta in pratica di frenare, senza sopprimere, la concorrenza degli autotrasporti, giungendo ad un'*armonica ripartizione del traffico attraverso reciproche intese*. In linea di massima si è adottato il principio di riservare alle ferrovie i trasporti di masse ed a grandi distanze, mentre all'automobile sono lasciati i traffici limitati in volume e in percorso (sino a 100 chilometri per via ordinaria e sino a 150-200 chilometri per autostrada). Entro i limiti di una vantaggiosa utilizzazione di ciascun mezzo di trasporto, si rende necessaria un'*opera di coordinamento*, sia per salvaguardare i bilanci delle imprese ferroviarie, esposti al pericolo di un cronico disavanzo per effetto della concorrenza della strada, sia per il benessere della collettività. La cooperazione potrebbe attuarsi in modo compiuto fissando *tariffe cumulative*, comprendenti tra-

sporti ferroviari ed automobilistici: gli esercenti delle ferrovie e delle linee automobilistiche rimarrebbero liberi di scegliere i mezzi più opportuni per l'inoltro della merce.

Da chi può essere effettuato il coordinamento fra la strada e la rotaia? Presso ogni Ispettorato compartimentale M. C. T. C. i *Comitati regionali coordinamento trasporti* hanno il compito di studiare i provvedimenti necessari per la migliore intesa dei mezzi di trasporto su strada, su rotaia, per via idrica interna, per via marittima e per via aerea, interessanti la rispettiva zona di competenza, e di promuoverne l'emanazione da parte delle autorità competenti. Dalla loro istituzione (decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 19 luglio 1946, n. 39) ad oggi tali Comitati non hanno dato tuttavia un apprezzabile risultato per la mancanza di un organo centrale che fissasse direttive ed orientamenti. *Si rende pertanto necessaria la costituzione, presso il Ministero dei trasporti, di un Consiglio superiore, come esiste per altri Ministeri tecnici (lavori pubblici, istruzione)*. In Francia tale organo centrale esiste da tempo e svolge opera proficua nell'interesse del Paese.

In Italia il coordinamento dei rapporti tra ferrovia ed automobile presenta talune peculiarità, che rendono la soluzione del problema non uniforme. Le peculiarità sono le seguenti:

a) la *configurazione topografica*, che richiede un sistema ferroviario longitudinale integrato da collegamenti trasversali. È degno di rilievo il fatto che le linee ferroviarie, costituenti le grandi vie di comunicazioni moderne in Italia e nei principali paesi di Europa, segnano il tracciato delle grandi vie consolari romane: il corso delle vie maestre non è quindi fondamentalmente alterato, essendo tracciato dalla natura.

b) la *scarsa frequenza dei valichi stradali appenninici*, che si rendono spesso impraticabili nella stagione invernale;

c) il *costo degli impianti ferroviari* per le numerose opere d'arte e la ridotta velocità di alcuni tronchi che ostacola il pieno sfruttamento commerciale;

d) la *esistenza delle linee secondarie*, create con investimenti cospicui, allo scopo d'integrare le reti maggiori. In molti casi i servizi automobilistici pubblici costituiscono un perfezionamento sui servizi ferroviari secondari per due motivi fondamentali: 1°) la insufficienza delle ferrovie secondarie, specie per quanto riguarda la velocità e il collegamento di centri abitati in terreni accidentati; 2°) la maggiore facilità che ha l'autoservizio

di effettuare *nuovi collegamenti* in rapporto a nuovi bisogni delle popolazioni. Nella sostituzione di ferrovie secondarie, specie a scartamento ridotto (1), bisogna considerare, fra gli altri, due elementi: la velocità e la prossimità dei centri abitati con le rispettive stazioni. Perciò tale sostituzione può segnare anche un progresso, avvantaggiando il pubblico con più facili e razionali collegamenti, liberando inoltre l'Amministrazione ferroviaria da gravosi oneri.

Dal 1933 si istituirono servizi di collegamento ferroviario-automobilistico per il trasporto delle merci: le esigenze degli abitanti che risiedono in località lontane dalla ferrovia vengono soddisfatte da imprese automobilistiche interessate ad estendere il servizio di collegamento al trasporto delle merci a collettame senza vincolo di peso, utilizzando anche camions di piccola portata.

In tema di rapporti fra la strada e la rotaia la Commissione ha esaminato quella filiazione di enti di trasporto che promana dalle Ferrovie: l'Istituto nazionale dei trasporti, la Compagnia italiana autotrasporti turistici, la Gestione raggruppamento autocarri. Segnatamente la situazione di questa ultima, la G.R.A. — riconosciuta con il decreto legislativo 20 aprile 1948, n. 321, quale azienda autonoma dipendente dal Ministero dei trasporti e sottoposta alla vigilanza e al controllo del Ministero del tesoro, con il compito di esercitare, per l'effettuazione di trasporti di pubblica utilità e per conto di privati, il parco automobilistico costituito di Centri autocarri (*Truck Pools*), a suo tempo costituiti dall'Amministrazione alleata per le necessità delle popolazioni civili e successivamente ceduti Governo italiano — suscita gravi perplessità.

Invero, dal lato formale esiste un provvedimento di cessazione, rimasto finora inoperante; mentre dal lato sostanziale sorge il fondato timore che, cessato il regime di privilegio, l'azienda abbia a trovarsi in gravi

difficoltà. Si esprime pertanto il voto che la situazione della G.R.A. venga attentamente esaminata, allo scopo di evitare sorprese a carico del bilancio statale.

6. — RELAZIONE AGGIUNTIVA ALLA NOTA DI VARIAZIONI.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-49, sulla base del quale si sta svolgendo l'esercizio provvisorio in forza della legge 29 giugno 1948, n. 803, venne compilato, come gli altri stati di previsione, nel novembre 1947, sulla base di proposte presentate dai competenti uffici nel precedente mese di ottobre, quindi ad una distanza notevole dall'inizio dell'esercizio e quando non si conoscevano le risultanze consuntive dell'esercizio 1946-47. Nuovi fattori sono da allora intervenuti, modificando sensibilmente le prospettive. Ne menzioniamo i più importanti:

1°) modifica dei ruoli organici del personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557);

2°) nuove provvidenze per il personale e conseguente più esatta valutazione dell'onere relativo;

3°) anticipazione di spesa per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per le ferrovie calabro-lucane;

4°) ripristino e completamento della ferrovia Umbertide-Sansepolcro (art. 3 del decreto legislativo 27 marzo 1948, n. 396);

5°) decurtazioni operate sugli stanziamenti di alcuni capitoli dal Comitato interministeriale per la riduzione delle spese dello Stato.

Esaminiamo brevemente le variazioni apportate alle *spese ordinarie*.

Si registra nelle *spese generali* un aumento di milioni 84,77, risultante delle variazioni in più in taluni capitoli e delle variazioni in meno in altri. Si sono avute variazioni in più:

1°) nel capitolo 1 (Personale di ruolo)	Milioni	30
2°) nel capitolo 2 (Personale non di ruolo)	"	20
3°) nel capitolo 4 (Premio giornaliero di presenza al personale di ruolo)	"	3
4°) nel capitolo 15 (Fitti e canoni, per una più esatta valutazione dell'onere)	"	7

(1) Si chiamano *secondarie* quelle ferrovie che per la scarsa importanza del traffico trasportano carichi limitati con velocità ridotte; perciò le norme di esercizio sono più semplici. Lo *scartamento ridotto*, che si ha quando la distanza fra le rotaie è inferiore a m. 1,435 e generalmente di un metro, presenta il vantaggio, rispetto a quello normale, di essere *meno costoso* sia per l'impianto (minore ampiezza della sede, curve più ristrette, dato che a parità di raggio la resistenza delle curve si abbassa col diminuire dello scartamento), sia per l'esercizio (il materiale ha peso minore a pari capacità).

5°) nel capitolo 16 (Manutenzione, riparazione ed adattamento locali, id.)	Milioni 45
6°) nel capitolo 21 (Spese postali, telegrafiche e telefoniche, per una più esatta valutazione dell'onere)	» 2
	<u>Milioni 107</u>

Si registrano invece variazioni *in meno* nei seguenti capitoli:

1°) nel capitolo 6 (Lavoro straordinario del personale di ruolo)	Milioni 1,00
2°) nel capitolo 7 (Lavoro straordinario del personale non di ruolo)	» 1,00
3°) nel capitolo 9 (Sussidi al personale)	» 0,20
4°) nel capitolo 10 (Indennità di missione e rimborso spese di trasporto al personale di ruolo)	» 9,60
5°) nel capitolo 11 (Indennità di trasferta e rimborso spese di trasporto al personale di ruolo)	» 2,00
6°) nel capitolo 12 (Indennità di missione e rimborso spese trasporto al personale non di ruolo)	» 5,30
7°) nel capitolo 13 (Indennità di trasferta e rimborso spese di trasporto al personale non di ruolo)	» 0,63
8°) nel capitolo 17 (Spese di ufficio)	» 0,50
9°) nel capitolo 18 (Acquisto, manutenzione, esercizio e noleggio delle automobili)	» 1,50
10°) nel capitolo 25 (Indennità e diarie)	» 0,50
	<u>Milioni 22,23</u>

Dalle variazioni in più per milioni 107 e variazioni in meno per milioni 22,23 si ha l'aumento di milioni 84,77, onde le spese generali ordinarie ammontano a milioni 737,84.

Il debito vitalizio resta immutato.

Per quanto concerne i servizi, si ha un aumento di milioni 552 nel capitolo 33, relativo alla operazione di anticipazione di spesa per l'acquisto di nuovo materiale rotabile

per le ferrovie calabro-lucane, in applicazione dell'articolo 26 della Convenzione delle ferrovie calabro-lucane 16 luglio 1926, approvata con regio decreto-legge 29 luglio 1926, n. 147.

Complessivamente, il totale delle *spese ordinarie* risulta aumentato di milioni 636,77 passando a milioni 2.500,35.

Nelle *spese straordinarie* si ha una *diminuzione*:

1°) nel capitolo 41 (Indennità di missione e rimborso spese di trasporto)	Milioni 6,2
2°) nel capitolo 47 (Provvidenze eccezionali per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata)	» 1.600-

Invece si ha la istituzione di un nuovo capitolo (52-bis) per la iscrizione della spesa prevista in lire 500 milioni, relativa alle opere di ripristino e completamento del tronco ferroviario demaniale da Umbertide a San Sepolcro (artt. 1 e 3 del decreto legislativo 27 marzo 1948, n. 396) e contemporaneamente si riduce dello stesso importo lo stanziamento del capitolo 47 (la decurtazione degli altri 1.100 milioni è stata effettuata dal Comitato interministeriale). Complessivamente, nella parte straordinaria si ha una *diminuzione* di milioni 1.106,2 passando a lire 6.662.426.800.

Il totale di tutte le spese effettive, sia ordinarie che straordinarie, segna una *diminuzione* di milioni 469,43 passando a lire 9.162.776.800.

II.

1. — STRUTTURA GENERALE DELLO STATO DI PREVISIONE DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO.

Lo stato di previsione dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato costituisce una appendice a quello del Ministero dei trasporti. Sia l'entrata che la spesa si divide, in base ad una distinzione che risale all'ordinamento delle leggi 1905 e 1907, in due titoli: la parte ordinaria, vero conto di esercizio; la parte straordinaria, ch'è invece il conto delle variazioni patrimoniali. Sia all'entrata che alla spesa figurano le gestioni speciali ed autonome nonché delle partite di giro.

Nelle previsioni dell'esercizio 1948-49 si registra una maggiore entrata di milioni 68.719,5 rispetto ad una maggiore spesa di

milioni 62.361,5. Conseguono una diminuzione del disavanzo nella misura di milioni 6.358. L'incremento di entrate è attribuito all'azione di due fattori: 1°) maggior gettito dei prodotti del traffico in rapporto alla estensione ed alla intensificazione dei servizi per il progressivo sviluppo della ricostruzione ferroviaria; 2°) aumenti apportati alle tariffe col decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 20 luglio 1947, n. 673.

L'incremento nelle spese viene attribuito invece ai fattori seguenti: 1°) la progressiva estensione ed intensificazione dei servizi; 2°) le spese del personale in servizio ed in quiescenza; 3°) gli aumenti nei costi delle materie e dei materiali; 4°) aumento del costo dei servizi in appalto e delle prestazioni in genere.

Le dette previsioni risalgono all'ottobre 1947, quando non erano ancora note le risultanze consuntive dell'esercizio 1946-47 e l'economia generale del Paese, a cui è legata la situazione dei traffici ferroviari, trovavasi in una fase di ascesa. Né si poteva allora tener conto dei nuovi aggravii di spesa, dovuti a provvedimenti a favore del personale e dei pensionati o all'andamento del mercato dei prezzi di prodotti e servizi. Ciò rende indispensabile una revisione dei primi dati previsti, aggiornandoli alla mutata realtà economica: a tal fine risponde la nota delle variazioni allegata. Per quanto concerne la parte ordinaria, le risultanze complessive del bilancio vengono modificate nel modo seguente:

	Previsioni originarie	Variazioni proposte	Nuove previsioni
Entrata	139.744.500.000	— 17.550.000.000	122.194.500.000
Spesa	158.294.500.000	+ 27.110.000.000	185.404.500.000
Disavanzo	18.550.000.000	+ 44.660.000.000	63.210.000.000

Quindi le nuove previsioni aggiornate elevano il disavanzo da milioni 18.550 a milioni 63.210, con un incremento di milioni 44.660. (Vedasi l'*Allegato* n. 6 dell'*Appendice*). Il passato esercizio si chiude con un disavanzo effettivo di oltre milioni 52.000.

PARTE ORDINARIA

2. — ENTRATE ORDINARIE D'ESERCIZIO.

a) *Prodotti del traffico.*

Rispetto al passato esercizio era previsto un aumento dei prodotti del traffico — relativo ai viaggiatori, ai bagagli e cani, alle merci a grande e piccola velocità sia della rete prin-

cipale e dello stretto di Messina che delle ferrovie secondarie sicule — di milioni 59.600, dovuto per milioni 33.025 alle maggiorazioni apportate alle tariffe viaggiatori e merci e per milioni 26.575 all'incremento del traffico. È da rilevare che nei prodotti della rete principale e dello stretto di Messina (milioni 128.100) la voce più cospicua è data dalle merci a piccola velocità, mentre nei prodotti delle ferrovie secondarie sicule il maggior gettito è dato dai viaggiatori. Con le nuove previsioni si apporta nel capitolo 1 una diminuzione di milioni 18.000 in base alle risultanze, finora accertate, dell'esercizio 1947-48 ed alle prospettive sull'andamento del traffico.

b) *Introiti indiretti dell'esercizio.*

I redditi patrimoniali, previsti originariamente con una maggiorazione di 90 milioni rispetto al passato esercizio, subiscono una variazione in più per 150 milioni, in dipendenza dell'adeguamento dei canoni e delle risultanze accertate dell'esercizio 1947-48.

Il capitolo 6, relativo ai *corrispettivi per l'esercizio dei binari di raccordo e nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria*, aveva registrato, nelle prime previsioni, il sensibile aumento, rispetto al passato esercizio, di milioni 1.080: ciò in relazione al previsto maggior movimento di carri sui binari di raccordo ed all'aggiornamento dei corrispettivi. Tali previsioni sono mutate in seguito alle riduzioni apportate ai corrispettivi medesimi con l'ordine di servizio 29/1948 e si registra una variazione in meno di milioni 400.

Nella voce *utili di magazzino* (cap. 11), previsti per milioni 350 con una maggiorazione di 300 milioni rispetto al passato esercizio (dovuta ai maggiori utili previsti nella cessione dei materiali, per effetto dell'aumento dei prezzi), si segna un ulteriore aumento di milioni 450 in relazione al maggior valore dei materiali di scorta e alle risultanze accertate dell'esercizio 1947-48.

c) *Introiti per rimborsi di spesa.*

Tutte le voci di questa rubrica in sostanza sono trasferimenti nel conto esercizio di disponibilità straordinarie relative alla ricostruzione ed acquistano un significato, sempre che si tenga presente l'autonomia del bilancio ferroviario.

In relazione alla prevista maggiore entità dei lavori di ricostruzione si propone un aumento di milioni 115 nei trasporti e prestazioni a rimborso di spesa (cap. 12). Così pure

è previsto un aumento di milioni 900 nei così detti recuperi di carattere generale, dovuto essenzialmente al maggiore ammontare delle quote di spese generali di amministrazione sui lavori di ricostruzione, data la maggior somma stanziata in bilancio per detti lavori (Cap. 13).

In base al decreto ministeriale 10 maggio 1946 sulle spese di ricostruzione si applica una quota del 0,50 per cento: i proventi derivanti dall'applicazione di tale quota sono valutati a milioni 350 (cap. 14), con riferimento ai 70 miliardi stanziati per l'esercizio 1948-49 con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 settembre 1947, n. 877 (art. 2). Tale importo si ritrova nella spesa (cap. 33) quali premi e compensi al personale per più intense prestazioni richieste per lavori di ripristino delle linee, impianti e mezzi diversi d'esercizio.

Allo scopo di rappresentare meglio gli effettivi risultati economici dell'esercizio, si portano a carico del conto della ricostruzione anche gli oneri che l'esercizio sopporta per la ricostruzione medesima, con l'ammontare delle competenze del personale esecutivo impiegato direttamente in detti lavori (milioni 5.100) e le spese per il rallentamento di treni che essi determinano (milioni 1.000). Sono i così detti *recuperi dei servizi* (cap. 15).

Le altre voci d'introiti per rimborsi di spesa non presentano caratteristiche degne di rilievo e sono, in generale, di non grande entità.

d) Entrate eventuali.

In base alle risultanze finora accertate dell'esercizio 1947-48, le previsioni relative ai *proventi eventuali* vengono aumentate di 250 milioni (cap. 23).

Durante lo stato di guerra era stata sospesa la concessione del *contributo dell'erario negli oneri dipendenti dalla elettrificazione delle linee* (art. 4 della legge 28 settembre 1942, n. 1140): per tal motivo anche nel passato esercizio il capitolo relativo (n. 24) risultava scritto per memoria. Stabilita la cessazione dello stato di guerra dal 15 aprile 1946 (art. 1 del decreto legislativo luogotenenziale 1° febbraio 1946, n. 49), viene reinscritta la somma di milioni 70.

La *sovvenzione del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione*, in relazione alle nuove previste risultanze della gestione, aumenta di milioni 44.660 rispetto al precedente importo di milioni 18.550: quindi si ha un importo di milioni 63.210, corrispondente al disavanzo secondo le nuove previsioni.

e) Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.

Si tratta d'introiti costituiti, in gran parte, dai versamenti a magazzino del ricavo dalla vendita dei materiali provenienti dai lavori di miglioramento alle linee e dei materiali rotabili. Detti capitoli sono sempre menzionati nel bilancio per memoria, salvo ad aumentare il consuntivo dell'accertato importo. In realtà possono paragonarsi ad una specie di riserva, che d'altronde non ha effetti sulla parte ordinaria del bilancio, essendo portati i valori anche nella parte ordinaria della spesa. Difatti ai capitoli 29-34 dell'entrata fanno riscontro i capitoli 57-61 della spesa.

3. — SPESE DI ESERCIZIO ORDINARIE E COMPLEMENTARI.

a) Spese di personale.

Nelle previsioni originarie dell'esercizio 1948-49 le *spese di personale* ammontavano complessivamente a milioni 88.374,7, così divise:

Servizi della Direzione generale	Milioni	2.785 -
Servizio movimento.	•	35.550 -
Servizio commerciale e del traffico	•	1.130 -
Servizio materiale e trazione	•	14.365 -
Servizio lavori e costruzioni	•	17.960 -
Linee secondarie a scartamento ridotto (Gruppo Sicilia)	•	245 -
Navigazione Stretto di Messina	•	195 -
Spese generali attinenti al personale	•	16.144,7
	Milioni	<u>88.374,7</u>

Questo totale rappresentava il 55,82 per cento delle spese ordinarie; mentre rispetto al prodotto del traffico costituiva il 69,03 per cento (nella situazione normale quest'ultimo rapporto è del 50 per cento).

Tali previsioni sono state successivamente modificate dai provvedimenti emanati a favore del personale: 1°) decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 ottobre 1947, n. 1323, concernente la liquidazione del premio di maggior produzione per il perso-

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

nale delle ferrovie dello Stato; 2°) decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 19 dicembre 1947, n. 1437, relativo all'aggiornamento del premio per ora di lavoro, del premio di percorrenza e di interessamento ed alla perequazione di carriera tra alcune categorie del personale esecutivo; 3°) provvedimento legislativo, in corso di pubblicazione, riguardante la concessione della diaria della indennità di missione al personale di macchina e di scorta treni. I suddetti provvedimenti in connessione con le variazioni in meno apportate in seguito al riesame degli stanziamenti di tutti i capitoli delle spese di personale, allo scopo di adeguarli agli effettivi fabbisogni che si sono venuti precisando attraverso le risultanze della contabilità e della statistica, determinano un aumento complessivo di milioni 705, così ripartito:

Direzione generale (cap. 1)	Milioni 165
Servizio movimento (cap. 3)	» 500
Linee secondarie della Sicilia (cap. 16)	» 40
	Milioni 705

Tutta la rubrica delle *spese generali attinenti al personale* (capitoli 22 a 37) subisce un aumento di milioni 5.560 per effetto prevalentemente dei maggiori contributi al « Fondo pensioni » (cap. 22) ed al « Fondo speciale pensioni » (cap. 23) in dipendenza:

1°) del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 27 novembre 1947, n. 1331, relativo all'aumento dell'indennità di carovita ai pensionati (milioni 1.300);

2°) del provvedimento approvato dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 29 luglio 1948 (milioni 2.330);

3°) dell'incremento accertato nel numero dei pensionati (milioni 605);

4°) di una più aggiornata valutazione, attraverso le risultanze della contabilità, degli oneri effettivi dei fondi predetti (milioni 310).

Inoltre sono stati apportati aumenti ai contributi ed alle spese che seguono:

1°) contributo al Fondo opera di previdenza (cap. 26), in dipendenza del decreto legislativo 22 aprile 1948, n. 561 (milioni 130);

2°) contributo per l'assistenza sanitaria all'E. N. P. A. S. (cap. 28), in dipendenza del decreto legislativo 12 febbraio 1948, n. 147 (milioni 485);

3°) contributo per l'assicurazione del personale non di ruolo all'I.N.A. (cap. 24), date le risultanze accertate dai primi otto mesi dell'esercizio 1947-48 (milioni 100);

4°) spese per assegni e indennità diverse al personale (cap. 29), per il motivo già accennato (milioni 140);

5°) spese per il servizio sanitario (capitolo 35) per il motivo di cui sopra (milioni 60);

6°) spese per il personale addetto al servizio degli autoveicoli (cap. 37), per il motivo di cui sopra (milioni 100).

La consistenza del personale di ruolo delle ferrovie dello Stato, al 30 giugno 1948, era di 145.240 unità; del personale non di ruolo 41.686 oltre a 107 unità del Ministero dei trasporti distaccate presso le ferrovie dello Stato e a un numero variabile di contrattisti.

b) *Spese per i servizi.*

Nelle *forniture e spese diverse dei servizi* si ha, rispetto alla originaria previsione, un aumento complessivo di milioni 8.525, dovuto ad una più aggiornata valutazione sulla base delle risultanze contabili accertate per i primi otto mesi dell'esercizio 1947-48. Detto aumento interessa principalmente i servizi appaltati e dipende dalla revisione dei prezzi contrattuali per effetto del rincaro della mano d'opera e dell'aumento dei costi in generale.

Il predetto aumento si nota nei seguenti capitoli:

Capitolo 2 (Direzione generale)	Milioni 230
Capitolo 4 (Servizio movimento)	» 1.790
Capitolo 7 (Servizio commerciale e del traffico)	» 30
Capitolo 10 (Servizio materiale e trazione) (1)	» 5.425
Capitolo 13 (Servizio lavori e costruzioni)	» 1.000
Capitolo 17 (Linee secondarie della Sicilia)	» 50
	Milioni 8.525

La *spesa per il combustibile*, già preventivata per milioni 20.750, subisce un aumento di milioni 3.850 (parte del cap. 10), determinato dal maggior consumo complessivo (nonostante la economia realizzata nei consumi unitari) in dipendenza della maggiore estensione assunta dal servizio, nonché dal-

(1) Tale aumento è dovuto per milioni 3.850 alla spesa per il combustibile e per milioni 1.575 in dipendenza delle risultanze finora accertate per l'esercizio 1947-48.

l'aumento del prezzo recentemente deliberato dal Comitato interministeriale dei prezzi e che incide per circa 1.000 lire la tonnellata nel combustibile solido e per circa 8.000 lire la tonnellata per il combustibile liquido.

La spesa della manutenzione del materiale rotabile della rete principale (cap. 11), che nella originaria previsione si era elevata a milioni 14,200 (con un aumento, rispetto al passato esercizio, di milioni 2.600), subisce un ulteriore incremento di milioni 7.800 per effetto di due ordini di fattori: 1°) ascesa dei costi delle materie prime e dei prodotti semimanufatti; 2°) rendimento non ancora normale del personale e delle maestranze, in conseguenza anche del non completo riassetto degli impianti e dei meccanismi utilizzati per le relative lavorazioni.

La spesa della manutenzione della linea principale (cap. 14), già preventivata per milioni 11.000, con un aumento di milioni 4.700 rispetto al passato esercizio, viene aumentata di milioni 3.500 in relazione alla entità dei lavori, alla intensificazione dei servizi ed alla progressiva riattivazione degli impianti. Si è fatto riferimento anche all'aumentato costo delle materie prime, dei manufatti e della mano d'opera d'armamento.

La spesa per manutenzione della linea secondaria sicula (cap. 19) viene aumentata per milioni 90, in relazione ai risultati, finora accertati, dell'esercizio 1947-48. Lo stanziamento relativo, previsto già nella somma di milioni 120, superava di milioni 45 quello dell'esercizio precedente, dati gli aumenti verificatisi nelle mercedi e nei materiali e tenuto conto del maggior servizio preventivato.

Le spese d'indennizzi per perdite, avarie, ritardata resa di spedizioni e passività per tasse di trasporti, rimaste totalmente o parzialmente scoperte (cap. 8), già aumentate di milioni 20 (passando da 130 a 150 milioni), in dipendenza del previsto incremento del traffico, subiscono un ulteriore aumento di 160 milioni, in relazione alle risultanze finora accertate per l'esercizio 1947-48.

Le spese generali diverse aumentano, rispetto alle originarie previsioni, di milioni 655. La parte più cospicua di tale aumento si ha nel capitolo 52 relativo agli addebiti per cali, deprezzamenti e perdite giustificate nelle scorte di magazzino e danni per ammanchi di materie e perdite di somme e valori. In dipendenza dell'aumentato costo delle materie e dei materiali, tale voce era passata dallo stanziamento di 20 milioni all'altro di 100 milioni. L'ulteriore aumento di milioni 400 ha il fine di adeguare la somma stanziata all'entità

raggiunta dalla consistenza e dal movimento delle scorte, in armonia con l'aumento apportato al contrapposto capitolo dell'entrata « Utili di magazzino » (cap. 11); esso è anche in relazione alle risultanze contabili dei primi otto mesi dell'esercizio 1947-48.

Sempre con riferimento alle predette risultanze, si sono apportate variazioni ai seguenti altri capitoli:

Capitolo 38. — Avvisi, orari e pubblicazioni diverse (aumento di milioni 90);

Capitolo 42. — Indennizzi per danni alle persone ed alla proprietà (aumento di milioni 35);

Capitolo 46. — Compensi ad altre ferrovie per servizi coi loro treni e per servizi su tronchi in esercizio speciale (aumento di milioni 40);

Capitolo 53. — Spese diverse (aumento di milioni 90).

Resta immutata la spesa per la sorveglianza dei trasporti (cap. 44) che, per effetto della parziale attuazione del servizio di polizia ferroviaria a carico del Ministero dell'interno (decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 luglio 1947, n. 687), viene ridotta di milioni 900, rispetto all'esercizio 1947-48. Attualmente sono circa 800 unità che hanno raggiunto una prima sistemazione in impianti provvisori.

Circa la natura e la funzione delle spese complementari, basterà dire che esse sono destinate al miglioramento del patrimonio, mantenendo ad un valore costante le linee ed il materiale rotabile. Lo stanziamento relativo ai lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore (cap. 57) viene aumentato, rispetto al passato esercizio, di milioni 450 in relazione alle risultanze dell'esercizio 1946-47 e tenuto conto degli accresciuti costi dei lavori. Così pure per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 58), la somma stanziata nell'esercizio precedente viene aumentata per milioni 600, in rapporto al programma dei lavori per ricambi, continui e saltuari, tenuto conto del costo dei lavori medesimi. Invece viene ridotto di milioni 410 lo stanziamento relativo al rinnovamento del materiale rotabile (cap. 59): in considerazione della ridotta consistenza del parco dei rotabili, si riduce la somma stanziata all'1 per cento dei prodotti del traffico (preventivati originariamente per milioni 128.100, ridotti con la nota di variazione a 110.100).

Si accoglie il principio formulato dai illustri studiosi (Repaci ed altri), secondo cui è opportuno ed è anche necessario che l'eser-

cizio contribuisca alle spese per miglorie di carattere patrimoniale. Tale assegnazione dovrebbe raggugiarsi al 2 per cento dei prodotti del traffico.

Anche le *spese accessorie*, attinenti all'azienda ferroviaria, hanno un aumento di milioni 115 così diviso:

1°) il capitolo 65, istituito per iscrivervi *gl'interessi sulle anticipazioni fornite dal tesoro per la costruzione od acquisto di alloggi per i ferrovieri in conto patrimoniale* (milioni 225, in relazione all'anticipazione statale di 9 miliardi concessa per i fini suddetti), viene aumentato di milioni 60, in relazione alle maggiori somme anticipate dal tesoro;

2°) il capitolo 72, relativo alla *restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiali o per ritardata ultimazione di lavori o per inadempimento di patti contrattuali*, subisce una variazione in più, portandosi lo stanziamento da milioni 10,1 a milioni 65,1, in base alle risultanze finora accertate per l'esercizio 1947-48.

4. — COEFFICIENTI D'ESERCIZIO.

Se si mette in rapporto la spesa chilometrica di esercizio con il prodotto chilometrico, si ha il *coefficiente di esercizio*. Tutte le statistiche ferroviarie pongono in evidenza questo indice, « che serve bene per giudicare come varia l'andamento economico di una linea o di una rete da un anno all'altro » (F. TAJANI, *I trasporti sotto l'aspetto economico*, Giuffrè, Milano, 1932, pag. 165). S'intende che tale indice fornisce un certo lume sulla situazione di equilibrio o meno dell'impresa ferroviaria, ma preso nel suo valore non ha un indubbio carattere segnaletico sull'esercizio in esame: fa d'uopo estendere l'analisi agli elementi di cui tale coefficiente si compone, mettendoli in relazione ai costi unitari (cfr. F. CORINI, *Formule del coefficiente di esercizio*, in « Rivista tecnica delle ferrovie », 1914).

Negli anni anteriori al 1914 il coefficiente di esercizio ha oscillato con limitati scarti intorno al valore 0,82. Ciò denotava una situazione sana, perché voleva dire che soltanto l'82 per cento delle entrate erano assorbite dalle spese di esercizio e la quota rimanente poteva destinarsi al pagamento degli oneri ed al rinnovo patrimoniale. Salito poi sopra l'unità (la punta massima venne raggiunta nel 1920-21 con 1,46), tale indice ridiscese nel 1924-25 e salì di nuovo oltre l'unità negli esercizi 1932-33, 1933-34 e 1934-35.

Si veda la tabella riportata nell'allegato n. 7 dell'appendice.

Nell'esercizio corrente il coefficiente, riferito alle previsioni originarie e tenendo conto anche delle altre entrate, oltre che dei prodotti del traffico, si aggira intorno a 1,23; mentre nell'esercizio 1947-48, in base alle cifre del preventivo, raggiungeva 1,29. Le nuove previsioni, che implicano una minore entrata per milioni 17.550 ed una maggiore spesa di milioni 27.110, portano il coefficiente di esercizio ad 1,51.

È da notare che nella nostra rete il coefficiente di esercizio è stato sempre più alto in relazione agli altri paesi. Quando da noi era 0,82, negli altri paesi veniva calcolato intorno a 0,66. Come avviene ciò, nonostante il basso costo unitario del personale? La ragione è da ricercarsi, almeno in gran parte, nella struttura topografica, planimetrica ed altimetrica del nostro Paese, nonché della stessa natura geologica del nostro suolo. Difatti un'aliquota notevolissima della rete ferroviaria italiana è costituita di linee a forti pendenze ed a piccoli raggi di curvatura; è tracciata entro rocce di natura tale da richiedere gravi spese per opere di manutenzione della sede stradale e dei molti manufatti. Si rileva inoltre che il traffico non è regolarmente distribuito durante l'anno, ma è concentrato in determinati periodi, specie per l'attività prevalentemente o esclusivamente agricola di talune regioni. Conseguenza che durante certi periodi di tempo, in date plaghe, il traffico si svolge in una sola direzione e si ha un'alta proporzione di trasporti a vuoto. Date queste condizioni, l'esercizio è particolarmente costoso, assoggettato com'è a condizioni naturali di eccezionale gravità e quindi a caratteristiche tecniche difficili.

Infine va anche notato che per certi tratti si ha un prodotto inferiore alle stesse spese di esercizio.

PARTE STRAORDINARIA

5. — ENTRATE STRAORDINARIE.

Il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 settembre 1947, n. 877, stabiliva per l'esercizio 1948-49 una sovvenzione statale di 70 miliardi per le *riparazioni e ricostruzioni ferroviarie in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra*. Perciò nel capitolo 86 si apporta una variazione in aumento dell'importo di 20 miliardi rispetto all'esercizio 1947-48, per adeguare lo

stanziamento alla sovvenzione statale prevista, che viene così ripartita: lavori alle linee ed agli impianti, comprese le opere di elettrificazione (38 miliardi); materiale rotabile (25 miliardi); materiale d'esercizio (2 miliardi); scorte di magazzino (5 miliardi). Numerosi capitoli della parte straordinaria sono iscritti per memoria soltanto, altri vengono soppressi per sopraggiunti provvedimenti.

L'esercizio contribuisce alle spese di carattere patrimoniale: perciò figura il capitolo 39 relativo agli introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni dello Stato. L'assegnazione del contributo di esercizio alle spese per migliorie di carattere patrimoniale, che dovrebbe ragguagliarsi al 2 per cento dei prodotti del traffico, viene ridotta all'1 per cento, tenuto conto della diminuita consistenza del parco dei rotabili: nel capitolo 59 delle spese complementari (rinnovamento del materiale rotabile) figura pertanto uno stanziamento di milioni 1.300, minore di milioni 440 rispetto al passato esercizio. Le migliorie e gli aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti a carico dell'esercizio (cap. 39-A-4 dell'entrata) sono previsti per l'importo di 1 miliardo; mentre il contributo, sempre della parte ordinaria, per le spese di rinnovamento (capitolo 39-D-1), è previsto per milioni 1.300. Complessivamente la parte straordinaria si eleva a milioni 74.550, segnando un aumento di milioni 19.590 rispetto al precedente esercizio.

6. — SPESE STRAORDINARIE.

Per l'acquisto di materiale rotabile e di navi-traghetto (cap. 79) vi è lo stanziamento di milioni 1.300, minore di milioni 440 rispetto al precedente esercizio, in relazione all'importo previsto nell'entrata (cap. 39-D-1) quale contributo dell'esercizio per il fine menzionato.

Il contributo della parte ordinaria nella misura di 1 miliardo per le spese di migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee ed agli impianti viene così ripartito nella spesa:

1°) materiale di esercizio in aumento patrimoniale (cap. 81)	Milioni	95
2°) lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili (cap. 82)	»	865

3°) lavori di elettrificazione delle linee (Cap. 83) .	Milioni	10
4° miglioramenti alle linee ed agli impianti (cap. 84) .	»	30
	Milioni	1.000

Va rilevato che le spese per migliorie sono fatte, è vero, al patrimonio, ma aumentano la produttività presente ed avvenire dell'Azienda ferroviaria, la quale può realizzare un risparmio nelle spese di esercizio.

Le spese di riparazione e di ricostruzione in dipendenza dei danni e delle distruzioni causate dalla guerra (cap. 86), per l'importo di milioni 70.000, trovano riscontro con il capitolo 42 dell'entrata straordinaria.

Il predetto importo è così distribuito:

a) lavori alle linee ed agli impianti	Milioni	30.000
b) lavori di elettrificazione delle linee ed impianti .	»	8.000
c) materiale rotabile .	»	25.000
d) materiale d'esercizio .	»	2.000
e) scorte di magazzino .	»	5.000
	Milioni	70.000

Elettrificazione.

A) *Consistenza delle linee elettrificate.* — Il complesso delle linee ferroviarie esercite a trazione elettrica alla data del 30 giugno 1943 comprendeva 5.600 chilometri, dei quali 2.570 chilometri di linee a semplice binario e 3.030 chilometri di linee a doppio binario.

Lo sviluppo dei binari elettrificati di tali linee, compresi quelli delle stazioni, parchi, depositi, ecc., era complessivamente di 12.120 chilometri.

Il complesso di tali linee era alimentato da 175 sottostazioni di trasformazione o di conversione a corrente continua, collegate e alimentate a loro volta da una rete di condutture primarie ad alta tensione aventi uno sviluppo complessivo di 8.972 chilometri di terna.

Le ferrovie dello Stato avevano in esercizio 6 centrali idroelettriche di loro proprietà, delle quali 4 nella regione alpina e due nell'Italia centrale.

In seguito agli eventi bellici e alle conseguenti distruzioni, solamente circa il 20 per cento delle linee ferroviarie elettrificate erano rimaste in servizio alla data del 25 aprile 1945.

Le distruzioni erano quindi notevoli, tanto nelle linee di contatto e nelle linee primarie ad alta tensione, quanto nelle sottostazioni e centrali, delle quali ultime solamente 3 erano rimaste in servizio.

Oggi si può dire che la ricostruzione degli impianti di trazione elettrica è quasi completa, poiché, ad eccezione della linea Bologna-Pistoia e del tratto Avezzano-Sulmona, tutte le linee che già erano elettrificate sono nuovamente in servizio a trazione elettrica.

Inoltre, nello stesso tempo, sono stati completati gli impianti di elettrificazione di due altre linee, sulle quali è stato attivato l'esercizio a trazione elettrica, cioè le linee Milano-Domodossola e Pisa-Empoli-Firenze.

Delle 3 centrali idroelettriche notevolmente danneggiate, due sono state rimesse in servizio nell'anno 1946 e la rimanente entrerà in servizio entro il 1948.

Tenuto conto delle diminuzioni subite dalla rete ferroviaria, in conseguenza delle variazioni dei confini, la consistenza attuale delle linee elettrificate e dei relativi impianti in servizio è la seguente:

linee elettrificate	Km.	5.417
di cui:		
a semplice binario	»	2.303
a doppio binario	»	3.114
sviluppo binari elettrifi-		
cati	»	11.730
sviluppo terne di condut-		
ture primarie ad alta tensione	»	8.114
sottostazioni di trasfor-		
mazione o conversione	N.	153
centrali idroelettriche . . .	»	5

B) *Nuove elettrificazioni.* — Il programma delle nuove elettrificazioni, con il quale l'esercizio a trazione elettrica verrà esteso ad un notevole complesso di altre linee ferroviarie, è necessariamente subordinato all'assegnazione dei fondi adeguati, alle disponibilità dei materiali e alle possibilità lavorative delle ditte specializzate che dovranno costruire i macchinari e le apparecchiature occorrenti.

Tenuto conto principalmente delle limitate assegnazioni di fondi sulle quali si ritiene di potere fare assegnamento nei prossimi esercizi finanziari, il programma delle nuove elettrificazioni viene, per ora, limitato ad un complesso di circa 1.200 chilometri di nuove linee, fra le quali sono comprese alcune linee di grande traffico, come la Bologna-Venezia e la Torino-Milano-Venezia, il tratto Foggia-Bari della linea litoranea adriatica, la linea Messina-Palermo, che sarà la

prima linea elettrificata in Sicilia, ed alcune linee di collegamento come la Piacenza-Voghera e la S. Eufemia-Catanzaro Marina.

Gli impianti da costruire per l'esercizio a trazione elettrica delle suddette linee comprendono, oltre le condutture di contatto per circa 2.500 chilometri di binario, anche un notevole complesso di condutture primarie ad alta tensione, di sottostazioni di conversione e di fabbricati alloggi per il personale di esercizio.

Le ferrovie dello Stato hanno pure allo studio la costruzione di alcuni impianti in Alta Italia e di una centrale termoelettrica in Sicilia.

C) *I vantaggi della elettrificazione.* — Non occorrerà spendere molte parole per dimostrare la necessità di elettrificare le linee di forte traffico e di forte pendenza. I vantaggi che si ritraggono dalla elettrificazione possono così compendiarli:

- 1°) si riduce il peso morto della locomotiva;
- 2°) si ha una elevata velocità commerciale o velocità utile di viaggio, data dal rapporto fra la distanza che intercede fra le stazioni estreme e il tempo impiegato a percorrerla;
- 3°) non si richiedono depositi di combustibili, né impianti per i rifornimenti di acqua;
- 4°) si ha la doppia trazione simmetrica, cioè i treni elettrici sono reversibili potendo marciare nei due sensi;
- 5°) si ha una minore spesa per manutenzione e lubrificanti; maggiore igiene e sicurezza;
- 6°) si ha una riduzione e semplificazione del lavoro del personale.

Per quanto concerne la elettrificazione nel Mezzogiorno, va rilevata la funzione internazionale della linea litoranea adriatica per il transito dei passeggeri dal Nord Europa ai Paesi dell'Oriente: tale funzione va ripresa e favorita nel modo più rispondente alle moderne esigenze. Si avverte poi il bisogno, nei confronti di tutte le categorie di viaggiatori, di rapidi collegamenti con il Nord; inoltre ci sono ingenti masse di materie prime e di altri prodotti da avviare ai mercati interni ed internazionali. Si tratta in prevalenza di prodotti facilmente deperibili che non possono pertanto rimanere a lungo nei depositi, debbono raggiungere lontane località di consumo e valichi di frontiera molto distanti. I moderni mezzi di comunicazioni ferroviarie sono anche un fattore d'incremento del tu-

rismo nel Mezzogiorno e di messa in valore di un inestimabile patrimonio storico-artistico e d'incomparabili bellezze naturali.

Non ci dilunghiamo a confutare le obiezioni mosse alla elettrificazione: forti spese d'impianto; necessità di una riserva termica per assicurare la continuità del servizio; possibilità di sostituire il motore a vapore con quello a scoppio o a combustione interna. Né accenniamo alla convenienza del sistema trifase a frequenza ferroviaria (linee Alta Italia e centrale) ed a quello a corrente continua ad alta tensione (linea Benevento-Foggia). L'orientamento è verso la elettrificazione di tutte le linee principali e l'adozione del motore a scoppio sulle linee secondarie.

7. — GESTIONI AUTONOME E SPECIALI.

Parallelamente alla gestione vera e propria dell'azienda ferroviaria, si svolgono altre attività, che vengono tenute separate anche contabilmente per le loro peculiarità ed in quanto non concorrono a formare il prodotto netto. Si tratta in sostanza di tanti altri bilanci autonomi inseriti nel bilancio delle ferrovie dello Stato. Debbono tuttavia formare materia di detto bilancio per non sfuggire al sindacato parlamentare e della Corte dei conti. Talune di queste attività rappresentano complementi indispensabili per l'esercizio ferroviario: così dicasi per la *gestione autonoma dei magazzini*, per quella delle *officine e scorte*. Altre attività sono rami sussidiari creati dalla legge nell'interesse del personale, come: 1) la *Gestione viveri* « *La Provvida* »; 2) la *Gestione del Fondo pensioni e sussidi*; 3) la *Gestione delle case economiche per i ferrovieri*; 4) l'*Opera di previdenza a favore del personale*; 5) la *Gestione del Fondo di garanzia per le cessioni*; 6) la *Gestione dei mutui al personale*; 7) la *Gestione dei mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale*.

Altre attività riguardano compiti dell'Amministrazione disimpegnati per conto di terzi: *operazioni per conto di terzi e gestione dei mandati a disposizione e di anticipazione*.

Talune gestioni speciali figurano soltanto per memoria e si considerano come stralcio: così dicasi per il Monopolio acquisti all'estero di carboni e metalli, l'Ufficio centrale carboni, le Industrie speciali.

Ciascuna delle sopra dette attività meriterebbe una larga indagine. Faremo un cenno sobrio delle più importanti.

La *Gestione autonoma dei magazzini* svolge un'attività relativa all'acquisto di scorte e

materiali, che poi fornisce ai servizi dell'Amministrazione sia per i bisogni dell'esercizio sia per la esecuzione dei lavori, e provviste in conto patrimoniale o in conto terzi. Allo scopo di compensare le spese relative alla gestione, si fa l'accreditamento, in conto entrata, del valore dei materiali somministrati, che contemporaneamente viene portato a carico dei servizi od enti consumatori. In tal modo sul bilancio annuale dell'esercizio ferroviario incidono non già le dette spese d'acquisto (da regolarsi secondo le circostanze, e che perciò non possono essere in perfetta relazione con le necessità di prelievo che l'esercizio in ciascun anno presenta), ma gli importi corrispondenti alle effettive somministrazioni effettuate dalla gestione dei magazzini.

Nella entrata figura l'importo di milioni 68.980 per forniture ai servizi, quindi trattasi di un movimento effettuantesi all'interno (cap. 45), che supera di milioni 29.070 lo stanziamento dell'esercizio precedente; e l'importo di milioni 1.020 per ricavi di vendite e accrediti diversi (cap. 46). Nella spesa vi è il correlativo capitolo 88 sulle spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino. Gli altri capitoli sono iscritti soltanto *per memoria*.

La *Gestione officine e scorte*. — Nella parte passiva di tale gestione vengono segnate tutte le spese occorrenti per le lavorazioni ad essa affidate: mano d'opera e personale dirigente, materiali impiegati, fornitura di acqua, combustibile, energia.

Nella parte attiva, cioè in entrata, viene fatto l'accreditamento dell'importo di tali lavori compiuti. Contemporaneamente detti importi sono annotati a carico del servizio o dell'ente che ne ha richiesto la esecuzione.

Nelle previsioni originarie la gestione officine e scorte registrava una entrata di milioni 43.300, con un aumento di milioni 6.775 rispetto all'esercizio precedente. In relazione agli incrementi nei costi dei materiali e all'aumentata entità delle lavorazioni eseguite nelle officine dell'Amministrazione e delle ordinazioni passate all'industria privata, il capitolo 94 della spesa subisce un aumento di milioni 13.940. Il corrispondente capitolo n. 52 della entrata segna un aumento di pari importo (cioè sale a milioni 48.500).

Un riflesso parziale di tale gestione si ha nel conto esercizio, più propriamente nella spesa di manutenzione del materiale rotabile (cap. 11); e per la parte rimanente si ritrova nel conto ricostruzione.

Gestione viveri «La Provvida». — La gestione dell'istituto «La Provvida», intesa a distribuire viveri sani ed a buon mercato dapprima ai soli funzionari delle ferrovie, poi a tutti i funzionari dello Stato, figura nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato al paragrafo 2 del Titolo III, tanto in entrata (cap. 51) quanto in uscita (cap. 93) con la impostazione della somma di milioni 4.500 per acquisto viveri e per ricavo vendita. Tutte le altre voci sono riportate soltanto per memoria. All'infuori di questo legame, nullo altro appare. Non si conosce l'onere che grava sull'Amministrazione ferroviaria per la concessione in uso gratuito dei locali, per le spese di personale adibito alla gestione, ecc. Sarebbe desiderabile che venisse allegato il bilancio completo, anche per conoscere l'equilibrio risultante tra gli utili realizzati (ivi compresi i vantaggi di minor costo offerti ai funzionari consumatori) e gli effettivi oneri di spesa che sono sostenuti dalla gestione e dalle Amministrazioni che provvedono personale e locali. Nel passato esercizio, l'utile sarebbe di milioni 330, di cui 300 verrebbero a parziale rimborso per le spese sostenute dall'Amministrazione ferroviaria e milioni 30 devoluti ad aumentare il fondo di dotazione.

Gestione delle case economiche per i ferrovieri. — La costruzione di case economiche fu iniziata dall'Amministrazione delle ferrovie sin dal 1907, ai sensi della legge 14 luglio 1907, n. 553, per la quale fu autorizzato il prelevamento dei primi 30 milioni, cui si aggiunsero, nel 1913, altri 50 milioni di stanziamento, sempre con la corresponsione dell'interesse nella misura del 3,75 per cento.

Negli anni successivi si emanarono altri provvedimenti diretti a favorire l'edilizia per i ferrovieri. Gli alloggi restano sempre di proprietà dell'Amministrazione e quindi sono sempre disponibili per i suoi agenti e funzionari. La gestione si bilancia sul livello di milioni 146. La voce più importante della entrata è costituita dai proventi degli affitti (cap. 70), che, rispetto al passato esercizio, vengono previsti con una maggiorazione di milioni 82,500, tenuto conto dell'aumento dei canoni e dell'aumentato numero di case abitabili, in conseguenza dei lavori di riparazione e di ricostruzione delle case danneggiate o distrutte per cause di guerra.

Il maggior costo delle riparazioni e delle prestazioni in genere si riflette sensibilmente nelle diverse voci della spesa: la manutenzione ordinaria (cap. 113) aumenta di milioni 20 e sale a 50 milioni; la manutenzione straordinaria (cap. 114) aumenta di milioni

9,100 elevandosi così a milioni 20; le spese di amministrazione, custodia e diverse (cap. 111) salgono a milioni 30 con un salto, rispetto al precedente esercizio di milioni 16; le spese per illuminazione, riscaldamento ed acqua potabile (cap. 112) ammontano a milioni 25 con un aumento di milioni 11; le imposte e sovrimposte (cap. 110) sono registrate nella misura di milioni 2, superando il precedente stanziamento di lire 700.000; rimane immutata la somma relativa agli interessi dei capitali investiti nella costruzione e nell'acquisto di case già abitabili (cap. 109), nella somma di milioni 19.

Esistono anche *Cooperative edilizie*. Come per le altre categorie di funzionari statali, anche per i ferrovieri lo Stato ha concesso speciali provvidenze per la costruzione e il finanziamento di Cooperative edilizie a proprietà individuale.

Nella *Gestione del fondo pensioni e sussidi* (Titolo IV) si ha un aumento complessivo, rispetto alle previsioni originarie, di milioni 4.585; nell'*Opera di previdenza a favore del personale* (Titolo VII) si registra un aumento di milioni 260; nella *Gestione del fondo speciale per le pensioni agli agenti aventi diritto a trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi* (Titolo V) si ha uno stanziamento di milioni 155,8 superiore di milioni 50 alle prime previsioni; nell'*Opera di previdenza a favore del personale* (Titolo VII) si ha un avanzo di gestione (cap. 125 della spesa) maggiorato di milioni 260, elevandosi così a milioni 328,600 in relazione alle previste risultanze della gestione.

8. — LE PARTITE DI GIRO.

La categoria delle partite di giro comparve nel bilancio statale nel 1883. Si comprendevano quelle partite per le quali lo Stato diviene contemporaneamente debitore e creditore, quindi non danno luogo a materiali movimenti di fondi: si tratta di partite che vengono incassate o pagate solo figurativamente mediante giri contabili, come avviene, ad esempio, per le ritenute sugli stipendi e salari.

Si comprendevano anche entrate ed uscite significanti reali movimenti di fondi, cioè incassi e pagamenti per conto di terzi (dazi di consumo di Napoli, Palermo e Venezia gestiti dallo Stato e per la quota parte spettante ai corrispettivi Comuni).

Inoltre s'includevano vere e proprie partite figurative, come fitti dei beni demaniali

ad uso di servizio pubblico, interessi sui titoli dello Stato posseduti dal Tesoro, ecc. Ciò era molto controverso. In generale tutte le partite di giro sono state oggetto di critiche, perché considerate come causa di un inutile lavoro contabile-amministrativo e capaci di alterare le cifre risultanti dai documenti contabili.

Tuttavia si può dire che le partite di giro giovano a far conoscere con maggiore esattezza il costo dei servizi pubblici e la rendita dei beni demaniali.

A partire dall'esercizio 1927-28, la detta categoria è stata soppressa nel bilancio statale, anche perché era venuta a mancare la materia più importante delle operazioni per conto terzi, avendo lo Stato ceduta la gestione dei dazi ai Comuni stessi.

Nel bilancio delle ferrovie dello Stato le partite di giro sono tuttora conservate e si riferiscono ad imposte e tasse sui trasporti, ritenute al personale e rispettive famiglie, ritenute a terzi. Complessivamente, il totale di tali partite segna l'importo, sia nell'entrata che nella spesa, di milioni 4.705,5 superiore al precedente esercizio di milioni 515,5.

9. — LA RICOSTRUZIONE DELLA RETE FERROVIARIA.

Bisogna prendere atto con vivo compiacimento del formidabile sforzo ricostruttivo compiuto nel settore ferroviario, che ha posto le premesse necessarie della nostra rinascita economica. Ha giustamente detto un grande economista (Marshall) che il fatto predominante della nostra epoca non è tanto lo sviluppo delle industrie manifatturiere, quanto quello delle industrie dei trasporti, che equilibra il mercato del lavoro e distribuisce in modo più conveniente le merci. Altri studiosi (Divisia) hanno proposto di elaborare un *numero indice generale del traffico* sulla base dei dati del movimento ferroviario, automobilistico e marittimo, ai fini di una interpretazione della congiuntura, cioè dell'andamento generale degli affari. Il miglioramento dei trasporti allarga la zona di commerciabilità dei prodotti (secondo la *legge tendenziale del Lardner*, lo spaccio aumenta in ragione del quadrato dell'accrescimento avvenuto nel grado di trasportabilità del prodotto, nella stessa guisa dell'aumento dell'area di un circolo in ragione del quadrato del suo raggio); agevola i trasferimenti dei mezzi produttivi, il cui rendimento perciò aumenta potendosi impiegare nel modo mi-

gliore sino a raggiungere la posizione di equilibrio, data dal livellamento delle produttività marginali ponderate. Tutto ciò consente una più economica dimensione delle imprese.

L'opera di ricostruzione, per quanto attiene agli impianti fissi ed al materiale rotabile, è documentata efficacemente dalla Tav. 58 del *Compendio statistico 1947-48*, che desume i dati dalla monografia *Le ferrovie italiane rinascono* (a cura dell'Ufficio stampa del Ministero dei trasporti). Dalla medesima fonte possiamo rilevare l'ingente sforzo finanziario compiuto dalla Nazione.

Conto ricostruzione.

Esercizio	Assegnazioni di bilancio	Impegni di spesa a tutto il 7 aprile 1948
	(in milioni di lire)	
1944-45	2.500	5.934
1945-46	20.000	50.209
1946-47	85.000	80.698
1947-48	50.000	91.442
1948-49	70.000	—
1949-50	57.000	—
1950-51	38.000	—
Totali	322.500	228.283

La ripartizione degli impegni di spesa in conto ricostruzione a tutto il 31 dicembre 1947 è avvenuta nel modo seguente:

1°) lavori di linea ed elettrificazione	Milioni	97.910
2°) Materiale rotabile	»	70.093
3°) Materiale di esercizio	»	10.278
4°) scorte	»	9.463
	Milioni	187.744

Un indice molto eloquente del ritorno graduale allo stato di anteguerra si ha nei *tempi di percorrenza* dei treni viaggiatori più rapidi. (Si vedano le tabelle ed i grafici sui miglioramenti di orario, la percorrenza media chilometrica giornaliera dei treni viaggiatori e dei treni merci, l'esercizio a trazione elettrica, l'andamento del traffico viaggiatori e merci contenuti nella monografia *Le ferrovie italiane dello Stato rinascono*, cit., pagg. 46-47).

Riveste un valore segnaletico molto notevole la statistica degli *incidenti ferroviari* negli ultimi tre anni (vedasi *Allegato n. 8 dell'Appendice*).

10. — IL DISAVANZO.

Le difficili condizioni in cui si svolge l'esercizio ferroviario, la crisi economica del paese, il divario fra i costi d'esercizio ed i corrispettivi, il ritardo degli aumenti di tariffa rispetto alla dinamica dei costi ed altri fattori si riflettono sui risultati dell'Azienda ferroviaria. Nell'esercizio finanziario 1948-49, tenendo conto della nota di variazione, si prevede un disavanzo di miliardi 63,210 che supera quello previsto, in via definitiva, nell'esercizio precedente di un importo di circa 11 miliardi. In ogni dopoguerra compaiono gravi disavanzi ferroviari, indici anche dello squilibrio di tutta la economia del Paese. Se si traducono i disavanzi dell'altro dopoguerra in valori monetari attuali, in base all'indice di svalutazione, si giunge a cifre che superano di gran lunga quelle del tempo nostro. Bisogna poi non dimenticare altre circostanze: allora la rete ferroviaria fu lasciata sostanzialmente intatta, mentre adesso si è avuta una distruzione valutabile ad oltre il 60 per cento del proprio patrimonio; allora si ebbe una crisi di passaggio dall'assetto di guerra alla economia di pace non paragonabile per intensità, durata ed estensione a quella odierna.

11. — OSSERVAZIONI CONCLUSIVE.

Le accennate considerazioni non ci esimono da una ricerca costante di ogni via di miglioramento. In realtà in questo campo ci muoviamo su di un binario obbligato, perché la riduzione del disavanzo, in vista della meta del pareggio (non facilmente raggiungibile per ora), non può conseguirsi se non attraverso la *diminuzione delle spese* e l'*aumento delle entrate*.

La *riduzione dei costi* costituisce sempre la via maestra del risanamento per ogni azienda che attraversi un periodo di dissesto. L'azienda ferroviaria, pur esercitando un servizio d'interesse pubblico, riveste sempre il carattere di una impresa industriale, la cui gestione si svolge secondo date leggi economiche. Il costo d'impianto (spesa di costruzione, prima dotazione di materiale rotabile, ecc.) grava sul bilancio ferroviario con le quote di ammortamento e d'interessi. Il costo di esercizio risulta da elementi molto più complessi ed è in questo settore che bisogna realizzare le maggiori economie. I fattori del costo di esercizio si possono raggruppare in vari ordini:

a) *Spese generali* per l'amministrazione, canoni, imposte, ecc. Entro certi limiti, tali spese sono fisse.

b) *Spese per la manutenzione della via*, cioè le spese relative alla conservazione della piattaforma stradale, delle opere d'arte (ponti, gallerie, scarpate, ecc.), fabbricati, spese per vigilanza. Anche questa categoria può considerarsi, entro certi limiti, come formata di spese fisse.

c) *Spese per la trazione*, costituite dalle paghe del personale addetto alle locomotive, dalle spese per il materiale mobile, per l'acquisto di carbone, lubrificanti, energia elettrica, ecc. Trattasi di spese variabili in funzione del traffico.

d) *Spese per il movimento e traffico*. Sono in parte (circa i tre quarti) fisse o costanti (spesa per il personale delle stazioni) e in parte variabili (spese per il personale dei treni).

Quindi col variare del traffico, ferme restando le caratteristiche delle linee, non variano le spese generali di direzione e di controllo; non variano o variano pochissimo le spese per la manutenzione delle linee; variano tutte le spese per il servizio trazione; variano per un quarto le spese per il servizio movimento e traffico.

Quali dei molteplici accennati elementi di costo sono più facilmente comprimibili?

Per quanto concerne il *personale*, la situazione è stata già accennata:

consistenza del personale di	
<i>ruolo</i> delle Ferrovie dello Stato	
al 30 giugno 1948	N. 145.240
personale <i>non di ruolo</i> presso le Ferrovie dello Stato	» 41.686
personale del Ministero dei trasporti <i>distaccato</i> presso le Ferrovie dello Stato	» 107
	<u>N. 187.033</u>

Se al predetto numero si aggiungono i *contrattisti*, si giunge a circa 192.000 agenti. Siamo già in una fase di flessione nel numero del personale, che al 1° marzo 1948 si elevava a 196.103 unità. Forse non si renderanno necessari provvedimenti drastici, perché l'equilibrio (la media stabilizzata si aggira sulle 130 mila unità) si potrà raggiungere attraverso la naturale eliminazione dei limiti di età. Una parte rilevante del personale, immessa nell'amministrazione durante l'altro dopoguerra quando si raggiunse la punta massima di 225 mila agenti nell'esercizio 1921-22, toccherà i limiti di età proprio negli anni prossimi. Allo scopo d'impiegare meglio il personale, l'amministrazione si orienta

verso la *gestione ad economia* di alcuni servizi dati in *appalto* (officine, assuntorie di stazioni, barriere, pulizia piazzali, pulizia vetture ecc.), che importano una spesa annua di circa 4 miliardi. Una migliore utilizzazione del personale non può d'altronde attendersi senza completare l'opera ricostruttiva. Indubbiamente la elettrificazione renderà disponibile un certo numero di unità del personale, adesso adibito all'altro sistema di trazione. Un altro provvedimento, inteso alla economia dell'esercizio, è quello del *dirigente unico*, sistema che prima dell'esercizio 1928-1929 era stato attivato su 200 chilometri di linea e successivamente esteso. Il sistema funzionò molto regolarmente e con buoni risultati su tutte le linee alle quali è stato finora applicato.

Ulteriori economie possono attendersi nella quantità del combustibile consumato. Opportunamente è stato ripristinato il *premio* al personale di macchina per l'*economia del combustibile e del lubrificante*. Dall'agosto 1947 si corrispondono premi nella misura seguente:

- 1°) per la economia di combustibile:
a) *carbone*: al macchinista lire 2,90 a chilometro (circa), al fuochista i $\frac{5}{6}$ della somma pagata al macchinista; b) *nafta*: al macchinista lire 1,90 (circa); al fuochista lire 0,90;
2°) per la economia di lubrificante: a) locomotori: al macchinista lire 0,90 (circa), al fuochista lire 0,70 (circa); b) elettromotrici ed elettrotreni: al macchinista lire 0,30 (circa), al fuochista lire 0,20 (circa).

S'intende che l'economia del consumo dei lubrificanti non deve determinare un aumento di guasti per riscaldi di assi dei veicoli, e ciò dicasi in modo particolare per i bagagliai, che sono generalmente le vetture sottoposte ad una più intensa utilizzazione.

Nel piano di una *più economica utilizzazione del personale e del materiale* rientrano, oltre al sistema di esercizio del dirigente unico applicabile alle linee di scarso traffico: il sistema del dirigente centrale per le linee di grande traffico (occorrono tuttavia impianti che gravano con oneri annui d'interessi e ammortamento); unico agente di condotta dei locomotori sulle linee a trazione elettrica; abolizione del freno di coda nei treni con freno automatico; riorganizzazione dei depositi locomotive; razionalizzazione del lavoro con l'uso di macchine classificatrici e calcolatrici per la esecuzione di lavori contabili e statistici nei servizi della trazione, delle officine e delle scorte di magazzino. Gradatamente bisogna rendere migliore la for-

mazione dei treni e la loro utilizzazione che eleva il prodotto del traffico ragguagliato ad asse-chilometro.

Un particolare esame va fatto per le *linee di scarso traffico*, nei confronti delle quali forse è da prospettare la opportunità di altra forma di gestione. Anche l'orientamento verso le *alte velocità*, che la concorrenza impone, va riguardato forse più da un profilo economico che da quello tecnico. La velocità costa; all'aumento della velocità corrisponde un aumento di spesa: maggiore forza motrice (cresce lo sforzo di trazione), diminuzione di peso, uso di veicoli costruiti con materiali più pregiati; rapidità della resa. Inoltre per l'aumento di velocità occorre rafforzare l'armamento e consolidare le opere d'arte deficienti di solidità. In modo approssimativo si può dire che la spesa aumenta in ragione del quadrato della velocità.

Occorre poi aumentare gl'introiti, che sono in funzione delle unità di traffico e delle tariffe. Oggi le ferrovie non operano più in condizioni di monopolio e debbono pertanto difendere il traffico dalla concorrenza automobilistica sia per quanto riguarda i viaggiatori sia per quanto riguarda le merci.

Le *tariffe* vanno adeguate alla dinamica dei costi. Dice il Clark, che fu la ferrovia, prima di ogni altra impresa di pubblica utilità, a rendere cospicua fra gli economisti la nozione di *costo costante*. Difatti essa costituisce una forma tipica d'impresa in cui i costi costanti assorbono una percentuale molto alta di reddito. Gran parte del costo è indipendente dal traffico. La spesa d'impianto ha il carattere che in tutte le grandi imprese spetta alle spese generali, le quali sono tanto più basse, se riferite all'unità di produzione, quanto più il numero delle unità prodotte è grande. Tra le spese fisse o generali vanno annoverate, oltre quelle inerenti all'interesse ed all'ammortamento delle spese d'impianto, anche una parte delle spese di esercizio. Le spese d'impianto relative alla dotazione di veicoli in parte crescono col crescere dei trasporti.

L'esistenza di elevati costi costanti è un elemento sfavorevole alla ferrovia nella concorrenza con gli altri mezzi di trasporto (strada, navigazione interna). La capacità produttiva non sfruttata è da considerarsi come capitale fisso inattivo, si tratta di uno spreco dovuto alla utilizzazione irregolare. Agli inizi dei trasporti ferroviari le tariffe erano comunemente uniformi o quasi (basate sul peso e sulla distanza) e uniformemente elevate. Si è poi scoperto che ad un addizio-

nale traffico si può far fronte con un costo addizionale minimo o nullo. Le tariffe ridotte aumentavano i guadagni netti della impresa. Così sorse la classificazione delle tariffe e si posero le fondamenta del trasporto ferroviario più a buon mercato di quanto sarebbe stato possibile senza la discriminazione dei prezzi. Un esempio tipico di utilizzazione del « costante » inattivo si ha con le *tariffe stagionali* delle ferrovie.

Sostanzialmente è rimasta immutata la struttura del nostro sistema tariffario, formato quando le ferrovie godevano una posizione di monopolio nei trasporti. Esso ci offre l'esempio di una estesissima *differenziazione* (o *discriminazione*) dei prezzi, essendo basato su di una disuguaglianza di trattamento che si concreta nella tassazione del *valore*, cioè nell'imporre (indipendentemente dal costo del trasporto) un prezzo maggiore o minore a seconda del valore della merce e quindi secondo il suo grado di trasportabilità. In effetti la tariffa si uniforma al *valore del trasporto*, che rappresenta il limite superiore del prezzo applicabile e corrisponde all'incremento di utilità (reale o presunto) che si calcola di poter trarre dalla operazione di trasporto. Tale sistema presenta due ordini di vantaggi: 1°) permette di offrire servizi a prezzi inferiori al costo medio; 2°) consente operazioni di trasporto su merci povere.

La rigida applicazione di tale criterio ha condotto peraltro al risultato di far perdere il traffico delle merci più ricche ove si svolge in pieno la concorrenza automobilistica. Da qui la necessità di ritocchi e di nuove disposizioni per la difesa del traffico. Menzioniamo il regio decreto-legge 6 aprile 1925, n. 372, che apportò modificazioni notevoli alle tariffe sia

viaggiatori che merci. Un esperimento di elasticità tariffaria si ebbe con l'altro regio decreto-legge 31 dicembre 1930, n. 1718, andato in vigore il 1° gennaio successivo e contenente disposizioni per la riduzione delle tariffe ferroviarie nel trasporto delle merci.

Il sistema tariffario, che presenta non poche anomalie, va ormai riveduto organicamente; esso costituisce un sistema di prezzi tra di loro strettamente collegati sia per i rapporti di succedaneità e di complementarietà fra i vari mezzi di trasporto, sia perché le imprese dei trasporti sono produttrici di categorie di servizi a *costi connessi*, cioè servizi prodotti con un unico processo e in quantità legate da un determinato vincolo. L'adeguamento delle tariffe ferroviarie non può tuttavia non tener conto di due circostanze importanti: la odierna situazione del mercato dei trasporti, contraddistinto da una eccedenza della offerta sulla domanda; la fase di depressione economica che attraversa il nostro Paese e, più o meno, tutti gli altri, in conseguenza della guerra. Né possono revocarsi quelle concessioni che si risolvono in un beneficio alla economia nazionale, come le tariffe eccezionali per incrementare i traffici di esportazione o per favorire la industrializzazione del Mezzogiorno.

Onorevoli colleghi! Con i voti ed i convincimenti espressi nella presente relazione, vi proponiamo di approvare il disegno di legge riguardante lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-49, l'allegato bilancio della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nonché le rispettive note di variazioni.

TROISI, *Relatore*.

APPENDICE

ALLEGATO N. 1.

SUSSIDI INTEGRATIVI DI ESERCIZIO DELIBERATI A TUTTO IL MESE DI AGOSTO 1948 PER I SERVIZI DI TRASPORTO IN CONCESSIONE A COPERTURA DEI DISAVANZI ACCERTATI NEGLI ANNI DAL 1944 AL 1948

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER IL PIEMONTE
(Sede di Torino)

1. — Società anonima torinese tramvie intercomunali:				
Anno 1946		L.	7.000.000	
» 1947		»	9.000.000	
				L. 16.000.000
2. — Società anonima strade ferrate di Biella:				
Anno 1945		L.	11.400.000	
» 1946		»	1.600.000	
» 1947		»	5.000.000	
				» 18.000.000
3. — Società per azioni ferrovia Biella-Novara:				
Anno 1947		L.	21.000.000	
» 1948		»	6.000.000	
				» 27.000.000
4. — Società ferrovia Voghera-Varzi:				
Anno 1947				» 3.500.000
5. — Società subalpina imprese ferroviarie per la ferrovia Domodossola-Confine Svizzero:				
Anno 1946		L.	3.000.000	
» 1947		»	8.177.000	
» 1948		»	3.000.000	
				» 14.177.000
Totale . . .			L.	78.677.000

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER LA LOMBARDIA
(Sede di Milano)

1. — Società varesina imprese trasporti:				
Anno 1946		L.	59.000.000	
» 1947		»	16.000.000	
» 1948		»	17.000.000	
				L. 92.000.000
2. — Società anonima ferrovie Nord-Milano:				
Anno 1946		L.	22.000.000	
» 1947		»	225.000.000	
				» 247.000.000
3. — Società anonima trazione imprese elettriche (Tramvia Gallarate-Cossano-Pozzolo):				
Anno 1948				» 5.000.000

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

4. — Società anonima tramvie elettriche intercomunali (Tramvia Bergamo-Albino):			
Anno 1948	L.	1.500.000	
5. — Società anonima ferrovia Valle Brembana:			
Anno 1947	»	24.000.000	
6. — Società anonima ferrovia Valle Seriana:			
Anno 1947	»	15.500.000	
7. — Società lariana navigazione Lago di Como:			
Anno 1946	L.	4.370.000	
» 1947	»	24.500.000	
» 1948	»	21.000.000	
			» 49.870.000
8. — Società trazione elettrica comense « A. Volta »:			
Anno 1946	L.	2.000.000	
» 1947	»	3.000.000	
			» 5.000.000
9. — Società subalpina imprese ferroviarie navigazione del Lago Maggiore:			
Anno 1945	L.	2.500.000	
» 1946	»	10.500.000	
» 1947	»	40.000.000	
			» 53.000.000
10. — Società ferroviaria del Mottarone:			
Anno 1946	L.	1.000.000	
			» 1.000.000
Totale Sede di Milano . . .			L. 493.870.000

SEZIONE DI BRESCIA.

1. — Società nazionale ferrovie e tramvie:			
Anno 1944	L.	1.500.000	
» 1945	»	6.000.000	
» 1946	»	68.000.000	
» 1947	»	160.000.000	
» 1948	»	100.000.000	
			» 335.500.000
2. — Società per la navigazione sul Lago di Garda:			
Anno 1944	L.	343.300	
» 1945	»	1.400.000	
» 1946	»	19.380.000	
» 1947	»	59.500.000	
» 1948	»	13.000.000	
			» 93.623.300
3. — Società « S. A. E. R. » per la ferrovia Mantova-Peschiera:			
Anno 1946	L.	3.000.000	
» 1947	»	7.850.000	
» 1948	»	4.000.000	
			» 14.850.000
Totale Sezione di Brescia . . .			L. 443.973.300
			L. 937.843.300

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER IL TRENTINO E ALTO ADIGE
(Sede di Bolzano)

1. — Società anonima ferrovia del Renon (Ferrovia Bolzano-Collalbo):			
Anno 1945	L.	500.000	
» 1946	»	3.500.000	
» 1947	»	6.470.000	
» 1948	»	8.000.000	
			L. 18.470.000
2. — Società anonima ferrovia elettrica Transatesina (ferrovia Bolzano-Caldaro-Mendola):			
Anno 1946	L.	6.700.000	
» 1947	»	7.000.000	
» 1948	»	10.000.000	
			» 23.700.000
3. — Tramvia elettrica Lana Postal-Lana di Sopra:			
Anno 1947	L.	1.070.000	
» 1948	»	600.000	
			» 1.670.000
4. — Tramvia elettrica Lana-Merano e funicolare San Vigilio:			
Anno 1947	L.	3.300.000	
» 1948	»	500.000	
			» 3.800.000
5. — Società per la ferrovia Trento-Malè:			
Anno 1945	L.	3.630.000	
» 1946	»	14.200.000	
» 1947	»	21.000.000	
» 1948	»	6.000.000	
			» 44.830.000
6. — Società ferrovia Val di Fiemme (ferrovia Ora-Cavalese-Predazzo):			
Anno 1946	L.	5.800.000	
» 1947	»	16.250.000	
» 1948	»	12.000.000	
			» 34.050.000
7. — Società ferrovia delle Dolomiti (ferrovia Calalzo-Cortina-Dobbiaco):			
Anno 1945	L.	1.000.000	
» 1946	»	16.800.000	
» 1947	»	16.000.000	
» 1948	»	8.000.000	
			» 41.800.000
Totale			L. 168.320.000

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER IL VENETO
(Sede di Verona)

1. — Società veneta costruzione ed esercizio ferrovie secondarie:			
Anno 1945	L.	25.370.000	
» 1946	»	95.000.000	
» 1947	»	135.000.000	
			L. 255.370.000

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER L'EMILIA-ROMAGNA
(Sede di Bologna)

1. — Consorzio cooperativo ferrovie reggiane:			
Anno 1947	L.	69.000.000	
2. — Società emiliana di ferrovie, tramvie, automobili:			
Anno 1946	L.	5.000.000	
» 1947	»	7.000.000	
			» 12.000.000
3. — Società anonima Bologna-Pieve di Cento-Malalbergo:			
Anno 1946	L.	8.000.000	
» 1947	»	10.000.000	
			» 18.000.000
4. — Società anonima per la ferrovia Suzzara-Ferrara:			
Anno 1945	L.	5.000.000	
» 1946	»	10.000.000	
» 1947	»	22.000.000	
» 1948	»	10.000.000	
			» 47.000.000
5. — Società veneta-emiliana ferrovie e tramvie per la ferrovia Rimini-San Marino:			
Anno 1944	L.	690.000	
» 1945	»	480.000	
» 1946	»	1.280.000	
» 1947	»	1.000.000	
			» 3.450.000
Totale		L.	149.450.000

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER LA TOSCANA
(Sede di Firenze)

2. — Società ferrovia Alto Pistoiese:			
Anno 1944	L.	185.000	
» 1945	»	1.010.000	
» 1946	»	1.830.000	
» 1947	»	1.400.000	
» 1948	»	1.500.000	
			L. 5.925.000
2. — Società italiana imprese ferroviarie, lavori pubblici (Ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico):			
Anno 1944	L.	148.000	
» 1945	»	3.101.500	
» 1946	»	4.686.000	
» 1947	»	10.480.000	
» 1948	»	7.000.000	
			» 25.415.500

3. — Società per azioni tramvie Alta Versilia:

Anno 1945	L.	2.400.000	
» 1946	»	3.800.000	
» 1947	»	1.800.000	
			L. 8.000.000

4. — Società « La ferroviaria italiana » per la ferrovia Arezzo-Sinalunga:

Anno 1944	L.	118.000	
» 1945	»	240.000	
» 1946	»	1.000.000	
			» 1.358.000

5. — Società ferrovia « Appennino centrale » per la ferrovia Arezzo-Fossato:

Anno 1944	L.	1.000.000	
» 1946	»	5.000.000	
» 1947	»	5.000.000	
			» 11.000.000

Totale . . . L. 51.698.500

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER LE MARCHE
(Sede di Ancona)

1. — Società ferrovie « Adriatico-Appennino » per la ferrovia fermana:

Anno 1947	L.	7.000.000	
» 1948	»	5.000.000	
			L. 12.000.000

2. — Società anonima ferrovie marchigiane:

Anno 1944	»	370.000	
---------------------	---	---------	--

Totale . . . L. 12.370.000

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER IL LAZIO E UMBRIA
(Sede di Roma)

1. — Società « SS. FF. del Mediterraneo » (per la ferrovia centrale Umbra):

Anno 1944	L.	2.000.000	
» 1945	»	9.000.000	
» 1946	»	29.000.000	
» 1947	»	50.000.000	
» 1948	»	10.000.000	
			L. 100.000.000

2. — Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma:

Anno 1944	L.	14.000.000	
» 1945	»	12.000.000	
» 1946	»	80.000.000	
» 1947	»	300.000.000	
» 1948	»	160.000.000	
			» 566.000.000

3. — Società tramvie di Terni:

Anno 1947	»	20.000.000	
---------------------	---	------------	--

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

4. — Società subalpina imprese ferroviarie per la ferrovia Spoleto-Norcia:

Anno 1944	L.	300.000	
» 1946	»	3.020.000	
» 1947	»	9.700.000	
» 1948	»	3.000.000	
			L. 16.020.000
Totale		L.	702.020.000

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER L'ABRUZZO E MOLISE
(Sede di Pescara)

1. — Società ferrovie « Adriatico Appennino » per la ferrovia sangritana:

Anno 1945	L.	930.000
---------------------	----	---------

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER LA CAMPANIA E BASILICATA
(Sede di Napoli)

1. — Società italiana SS. FF. sovvenzionate (per la ferrovia Cancellone-Benevento):

Anno 1946	L.	5.100.000	
» 1947	»	29.000.000	
» 1948	»	10.000.000	
			L. 44.100.000

2. — Tramvie provinciali di Napoli:

Anno 1946	L.	27.000.000	
» 1947	»	110.000.000	
» 1948	»	70.000.000	
			» 207.000.000

3. — Società anonima tramvie sorrentine:

Anno 1945	L.	6.725.000	
» 1946	»	15.398.900	
» 1947	»	23.000.000	
			» 45.123.900

4) Società ferrovie napoletane (Ferrovia cumana):

Anno 1946	L.	10.000.000	
» 1947	»	60.000.000	
			» 70.000.000

5. — Società anonima italiana ferrovia e funicolare vesuviana:

Anno 1944	L.	1.207.000	
» 1945	»	1.203.000	
» 1946	»	7.964.875	
» 1947	»	16.000.000	
			» 26.374.875

6. — Società imprese pubbliche e private in Ischia e Capri:

Anno 1947	»	5.000.000	
Totale		L.	397.598.775

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER LE PUGLIE
(Sede di Bari)

1. — Società anonima italiana ferrovie del Sud-Est:

Anno 1946	L.	150.000.000	
» 1947	»	400.000.000	
» 1948	»	170.000.000	
			L. 720.000.000

2. — Società « SS. FF. del Mediterraneo » (per le ferrovie calabro-lucane):

Anno 1946	»	15.800.000
---------------------	---	------------

3. — Società anonima ferrotramviaria (per la ferrovia Bari-Barletta):

Anno 1945	L.	8.720.000	
» 1946	»	20.200.000	
» 1947	»	52.000.000	
» 1948	»	30.000.000	
			» 110.920.000

4. — Società anonima ferrovie e tramvie del Mezzogiorno (ferrovia garganica):

Anno 1946	L.	4.000.000	
» 1947	»	13.000.000	
» 1948	»	4.000.000	
			» 21.000.000
Totale			L. 867.720.000

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER LA SICILIA
(Sezione di Catania)

1. — Società italiana lavori pubblici (ferrovia circumetnea):

Anno 1945	L.	4.000.000	
» 1946	»	18.000.000	
» 1947	»	14.000.000	
			L. 36.000.000

2. — Società per le ferrovie secondarie della Sicilia (ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini):

Anno 1945	L.	8.095.000	
» 1946	»	32.000.000	
» 1947	»	69.000.000	
» 1948	»	58.100.000	
			» 167.195.000
Totale			L. 203.195.000

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE M. C. T. C. PER LA SARDEGNA
(Sede di Cagliari)

1. — Società « SS. FF. sarde »:

Anno 1945	L.	3.000.000	
» 1946	»	31.228.000	
» 1947	»	102.000.000	
» 1948	»	75.000.000	
			L. 241.228.000

2. — Società ferrovie complementari della Sardegna:

Anno 1944	L.	15.000.000	
» 1945	»	35.000.000	
» 1946	»	106.000.000	
» 1947	»	312.000.000	
» 1948	»	220.000.000	
			» 688.000.000

3. — Società per le ferrovie meridionali sarde:

Anno 1945	L.	4.500.000	
» 1946	»	22.500.000	
» 1948	»	25.000.000	
			» 52.000.000
	Totale	L.	951.228.000

RIEPILOGO

Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per il Piemonte	L.	78.677.000	
Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per la Lombardia:			
Sede di Milano	L.	493.870.000	
Sezione di Brescia	»	443.973.300	
			» 937.843.300
Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per il Trentino e Alto Adige	»	168.320.000	
Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per il Veneto	»	255.370.000	
Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per l'Emilia-Romagna	»	149.450.000	
Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per la Toscana	»	51.698.500	
Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per le Marche	»	12.370.000	
Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per il Lazio e l'Umbria	»	702.020.000	
Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per l'Abruzzo e il Molise	»	930.000	
Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per la Campania e la Basilicata	»	397.598.775	
Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per le Puglie	»	867.720.000	
Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per la Sicilia	»	203.195.000	
Ispettorato compartimentale M. C. T. C. per la Sardegna	»	951.228.000	
	TOTALE	L.	4.776.420.575

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

ALLEGATO N. 2.

PROSPETTO RIASSUNTIVO DEI SUSSIDI INTEGRATIVI DI ESERCIZIO, PER COMPARTIMENTI, DELIBERATI A TUTTO IL MESE DI AGOSTO 1948 PER I SERVIZI DI TRASPORTO IN CONCESSIONE A COPERTURA DEI DISAVANZI ACCERTATI NEGLI ANNI DAL 1944 AL 1948

Ispett. Compartimentale M. C. T. C. per	Sede o Sezione	Numero delle Società benefi- ciarie	1944	1945	1946	1947	1948	Totale
Piemonte	Torino	5	—	11.400.000	11.600.000	46.677.000	9.000.000	78.677.000
Lombardia	Milano	10	—	2.500.000	98.870.000	348.000.000	44.500.000	493.870.000
Lombardia	Brescia	3	1.843.300	7.400.000	90.380.000	227.350.000	117.000.000	443.973.300
Trentino e Alto Adige	Bolzano	7	—	5.130.000	47.000.000	71.090.000	45.100.000	168.320.000
Veneto	Verona	1	—	25.370.000	95.000.000	135.000.000	—	255.370.000
Emilia-Romagna . . .	Bologna	5	690.000	5.480.000	24.280.000	109.000.000	10.000.000	149.450.000
Toscana	Firenze	5	1.451.000	6.751.500	16.316.000	18.680.000	8.500.000	51.698.500
Marche	Ancona	2	370.000	—	—	7.000.000	5.000.000	12.370.000
Lazio-Umbria	Roma	4	16.300.000	21.000.000	112.020.000	379.700.000	173.000.000	702.020.000
Abruzzo e Molise . .	Pescara	1	—	930.000	—	—	—	930.000
Campania e Basilicata.	Napoli	6	1.207.000	7.928.000	65.463.775	243.000.000	80.000.000	397.598.775
Puglia	Bari	4	—	8.720.000	190.000.000	465.000.000	204.000.000	867.720.000
Sicilia	Catania	2	—	12.095.000	50.000.000	83.000.000	58.100.000	203.195.000
Sardegna	Cagliari	3	15.000.000	42.500.000	159.728.000	414.000.000	320.000.000	951.228.000
TOTALI		58	36.861.300	157.204.500	960.657.775	2.547.497.000	1.074.200.000	4.776.420.575

ALLEGATO N. 3.

ANTICIPAZIONI ALLE GESTIONI COMMISSARIALI
NEGLI ANNI DAL 1944 AL 1948 (AGOSTO)

1. — Gestione governativa ferrovia Monza-Molteno-Oggiono:

Anno 1946	L.	6.000.000	
» 1947	»	4.000.000	
			L. 10.000.000

2. — Servizio navigazione Lago Maggiore:

Anno 1948	»	31.900.000
---------------------	---	------------

3. — Servizio navigazione Lago di Garda:

Anno 1948	»	27.407.492
---------------------	---	------------

4. — Ferrovie ex Padane:

Anno 1944	L.	3.000.000	
» 1945	»	9.000.000	
» 1946	»	9.000.000	
» 1947	»	30.797.300	
» 1948	»	48.500.000	
			» 100.297.300

5. — Ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife:

Anno 1944	L.	4.500.000	
» 1945	»	4.500.000	
» 1946	»	5.500.000	
» 1947	»	73.400.000	
» 1948	»	82.049.329	
			» 169.949.329

6. — Ferrovia circumetnea:

Anno 1947	L.	31.000.000	
» 1948	»	41.000.000	
			» 72.000.000

Totale . . . L. 411.554.121

Sussidi integrativi 1944-1948 L. 4.776.420.575

Anticipazioni gestioni commissariali dal 1944 al 1948 » 411.554.121

L. 5.187.974.696

ALLEGATO N. 4.

PROPOSTE E DOMANDE DI MAGGIOR RILIEVO
PER NUOVE CONCESSIONI FERROVIARIE

1. — Ferrovia Trento-Malè (Riassetto)	1.400	milioni
2. — Bassano-Vicenza-Montagnana (Trasformazione dell'attuale tramvia in ferrovia)	1.500	»
3. — Ferrovia metropolitana di Milano	34.000	»
4. — Ferrovia Chieti-Guardiagrele	1.713	»
5. — Ferrovia Casoria-Pomigliano-Nocera (sola sede stradale e fabbricati)	5.600	»
6. — Ferrovia dell'Alta Irpinia (Benevento-Pietradefusi-Grottaminarda- Candela)	12.500	»
7. — Ferrovia Bari-Barletta (Completamento)	2.000	»
8. — Ferrovia Santo Spirito-Bitonto (Prolungamento a Toritto)	100	»
9. — Ferrovia Taranto-Manduria-Nardò	3.700	»
10. — Ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore (Completamento) : .	1.500	»

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

ALLEGATO N. 5.

CONSISTENZA E DATI FINANZIARI DELLE TRAMVIE URBANE DAL 1938 AL 1945.

ANNI	LUNGHEZZA COSTRUZIONE LINEE			PERSONALE: AGENTI PER KM. DI LUNGHEZZA DI COSTRUZIONE DELLE LINEE (1)			RISULTATI FINANZIARI PER VETTURA KM. CONVENZIONALE (2)						COEFFICIENTE DI ESERCIZIO PER LINEE (2)			RAPPORTO FRA SPESA COMPLESSIVA ED INTROITI PER LINEE (2)		
	a scartamento normale km.	a scartamento ridotto km.	in totale km.	a scartamento normale N.	a scartamento ridotto N.	in totale N.	Prodotti su linee			Spese di esercizio su linee			a scartamento normale	a scartamento ridotto	in totale	a scartamento normale	a scartamento ridotto	in totale
							a scartamento normale lire	a scartamento ridotto lire	in totale lire	a scartamento normale lire	a scartamento ridotto lire	in totale lire						
1938	724	331	1.055	28,99	17,44	25,38	2,39	2,51	2,41	2,09	2,41	2,15	0,87	0,96	0,89	1,04	1,06	1,05
1939	690	331	1.021	31,72	16,13	26,60	2,55	2,78	2,59	2,31	2,59	2,36	0,90	0,93	0,91	1,06	1,16	1,08
1940	706	307	1.013	31,83	16,92	27,33	2,83	2,80	2,82	2,70	2,76	2,71	0,95	0,99	0,96	1,13	1,10	1,12
1941	697	287	984	33,82	18,52	29,46	3,28	3,18	3,26	3,24	2,93	3,19	0,99	0,92	0,98	1,14	1,07	1,13
1944	676	250	926	34,43	25,24	31,95	7,04	6,60	6,93	12,39	7,52	11,18	1,76	1,14	1,61	2,20	1,17	1,96
1945	670	263	933	50,80	20,77	42,30	27,48	19,34	25,66	34,72	24,06	32,34	1,26	1,24	1,26	1,80	1,27	1,29

(1) I quantitativi di agenti per chilometri di linea delle tramvie urbane si deducono dal quantitativo totale degli agenti stessi, divisi per la lunghezza di costruzione delle linee in parola, escluse le lunghezze delle Tramvie urbane di Terni e del servizio urbano dei Castelli Romani e delle Vicinali.

(2) Sono esclusi i dati dei servizi urbani delle Ferrovie Vicinali e delle Tramvie dei Castelli Romani.

ALLEGATO N. 6.

AGGIORNAMENTO DELLE PREVISIONI PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1948-49

PROSPETTO DI RAFFRONTO

TITOLO DELLE ENTRATE E DELLE SPESE	Previsioni definitive 1947-48 (a)	Previsioni originarie 1948-49 (b)	Previsioni dopo il 1° aggiornamento (c)	Differenza tra i due stanziamenti previsti del 1948-49 (d) = (c) — (b)
In milioni di lire				
ENTRATE				
Prodotti del traffico	96.600 —	128.100 —	110.100 —	— 18.000
Altre entrate	12.185 —	11.644,5	12.094,5	+ 450
TOTALE DELL'ENTRATA . . .	108.785 —	139.744,5	122.194,5	— 17.550
SPESE				
Personale	71.690 —	72.230 —	72.935 —	+ 705
Spese generali di personale:	17.801,7	16.144,7	21.704,7	+ 5.560
a) Contributi ai Fondi pensioni	12.065 —	10.790 —	15.335 —	+ 4.545
b) Contributo all'Opera di previdenza	700 —	570 —	700 —	+ 130
c) Contributo all'E. N. P. A. S.	815 —	525 —	1.010	+ 485
d) Contributi assicurazioni al personale non di ruolo	600 —	650 —	750 —	+ 100
e) Premi e compensi al personale per lavori di ricostruzione	262,5	350 —	350 —	—
f) Indennità di missione e di trasferimento	2.800 —	2.800	2.800 —	—
g) Altre spese	559,2	459,7	759,7	+ 300
Combustibile	20.870 —	20.750 —	24.600 —	+ 3.850
Energia elettrica	2.620 —	4.410 —	4.410 —	—
Carburanti	430 —	930 —	930 —	—
Forniture e spese diverse dei servizi	11.775 —	9.640 —	14.265 —	+ 4.625
Nolo di materiale rotabile	40 —	40 —	40 —	—
Indennizzi trasporti merci	250 —	150 —	310 —	+ 160
Manutenzione materiale rotabile (rete principale)	15.300 —	14.200 —	22.000 —	+ 7.800
Manutenzione della linea (rete principale)	11.100 —	11.000 —	14.500 —	+ 3.500
Spese per le ferrovie secondarie (escluse le spese di personale)	590 —	470 —	610 —	+ 140
Spese generali diverse e servizi secondari:	4.138,7	2.711,2	3.366,2	+ 655
a) Spese sorveglianza trasporti	1.900 —	1.000 —	1.000 —	—
b) Altre spese	2.238,7	1.711,2	2.366,2	+ 655
Spese complementari	4.215 —	4.100 —	4.100 —	—
Spese accessorie:	794,6	1.518,6	1.633,6	+ 115
a) Oneri per interessi e ammortamenti	710,5	1.236,2	1.236,2	—
b) Altre spese	84,1	282,4	397,4	+ 115
TOTALE DELLA SPESA . . .	161.615 —	158.294,5	185.404,5	+ 27.110
DISAVANZO DELLA GESTIONE	52.830 —	18.550 —	63.210 —	44.660

ALLEGATO N. 7.

COEFFICIENTI DI ESERCIZIO

1909-10	81,53	1926-27	89,97
1910-11	81,99	1927-28	89,75
1911-12	83,16	1928-29	87,20
1912-13	81,85	1929-30	88,73
1913-14	81,33	1930-31	88,44
1914-15	88,26	1931-32	92,95
1915-16	81,84	1932-33	100,88
1916-17	82,79	1933-34	106,09
1917-18	94,28	1934-35	106,67
1918-19	97,14	1935-36	90,23
1919-20	144,97	1936-37	81,10
1920-21	146,16	1937-38	81,78
1921-22	139,64	1938-39	82,40
1922-23	125,11	1939-40	78,19
1923-24	105,87	1940-41	75,89
1924-25	89,—	1941-42	76,11
1925-26	85,01	1942-43	67,29

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

ALLEGATO N. 8.

PRINCIPALI INCIDENTI DI ESERCIZIO

INCIDENTI	Anno 1946	Anno 1947	1° Semestre 1948
Scontri di treni (a)	4	1	2
Investimenti di treni (b)	37	35	8
Urti di treni contro veicoli od altri ostacoli: in linea e nelle stazioni	77	121	52
ai passaggi a livello	50	129	36
Svii di treni	194	244	95
Svii e urti in manovra	33	42	11
Interruzioni per frane, alluvioni, ecc.	82	64	33
Interruzioni per guasti trazione elettrica	28	53	23
Incendi di veicoli e di locali	114	101	50
Attentati e atti gravi contro la circolazione dei treni . . .	40	20	4
	659	810	314

(a) Urto in linea fra due treni viaggianti in direzione opposta.
(b) Urto di un treno contro l'altro treno sia in corsa che fermo (escluso scontro).

N. B. — Sotto la denominazione di scontri, investimenti, urti e svii di treni si segnalano solo quelli che abbiano provocato la morte di persone o il ferimento di persone guaribili in oltre 10 giorni o danni di lire 100.000 ed oltre.
Sotto la denominazione di svii e urti in manovra si segnalano solo quelli che abbiano provocato i danni rilevanti di cui sopra alle persone o al materiale, o interruzioni di linea per due ore ed oltre.

ALLEGATO N. 9.

RINVIO AL COMPENDIO STATISTICO ITALIANO 1947-48
DELL'ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA

1. — Ferrovie esercitate dall'industria privata (1938-1945). — Tav. 59	Pag. 72
2. — Funivie e funicolari (1938-1945). — Tav. 60	» 72
3. — Servizi tramviari e automobilistici: A) Servizi urbani; B) Servizi extraurbani (1938-45). — Tav. 61	» 73
4. — Autoveicoli iscritti al Pubblico Registro automobilistico (1938-47). — Tav. 62	» 74
5. — Ferrovie dello Stato: A) Rete, percorrenze e consumi (1938-47; B) Carri caricati, movimento delle merci, viaggiatori e introiti (1938-47). — Tav. 57	» 69
6. — Ferrovie dello Stato: C) Materiale rotabile (1938-47). — Tav. 57	» 70
7. — Traffico viaggiatori e merci (1938-39; 1947-48 1° sem.). — Diagramma n. 25	» 70
8. — Alcuni dati sulla ricostruzione delle ferrovie dello Stato (situazione all'aprile 1948). — Tav. 58	» 71

DISEGNO DI LEGGE DEL MINISTERO

ART. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

ART. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità del bilancio allegato alla presente legge. (Appendice n. 1).

ART. 3 (aggiunto).

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 1948-49, in lire 35.500.000.000.

ART. 4 (aggiunto).

L'assegnazione a carico delle spese complementari della parte ordinaria del bilancio delle ferrovie dello Stato, per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, prevista nella misura minima del 2.50 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita per l'esercizio finanziario 1948-49, nella misura dell'1 per cento.

ART. 5 (aggiunto).

Il contributo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nelle spese per il funzionamento dell'Ufficio speciale di riscontro della Corte dei conti presso le ferrovie dello Stato, stabilito nella misura di lire 6.000.000 dall'articolo 6 del decreto legislativo 25 marzo 1948, n. 186, è elevato a lire 7.000.000.

ART. 6 (aggiunto).

Il Ministro per i trasporti, previa intesa di volta in volta con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrispondere, per l'esercizio

DISEGNO DI LEGGE DELLA COMMISSIONE

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.

ART. 4.

Identico.

ART. 5.

Identico.

ART. 6.

Identico.

finanziario 1948-49, al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

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