

FS

BIBLIOTECA della DIREZIONE GENERALE

COLLOCAZIONE

INVENTARIO

CLASS. INT.

C. D. U.



Biblioteca Centrale FS
N° inv. 6982
Coll. XVIII 82



XVIII



LE FERROVIE AL SERVIZIO DEL PAESE

QUADERNI DELLE FERROVIE DELLO STATO

1

LE FERROVIE
AL SERVIZIO
DEL PAESE

QUADERNI
DELLE FERROVIE DELLO STATO

1

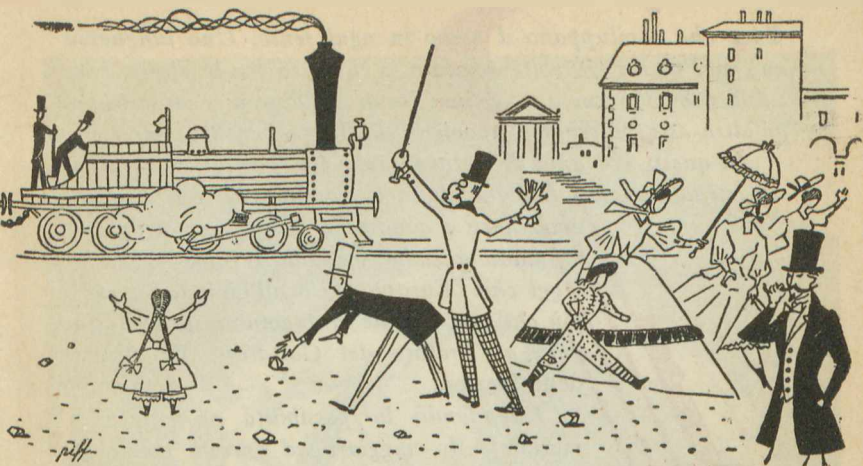
PER LA COLLETTIVITÀ

Le linee non redditizie	9
Strumento di solidarietà umana	13
Pronto a tutte le richieste di trasporto	15
Efficiente in tutte le circostanze	17
Tariffe uguali per tutti	19
Tariffe differenziali	20
Tariffe <i>ad valorem</i>	21
Tariffe calmieratrici	22
Tariffe speciali ridotte	24
Lavoro alle industrie nazionali	31
La popolazione di una metropoli	33
Almeno 59 miliardi	36

PER IL PROPRIO PERSONALE

Per la stabilità dell'impiego	37
Servizi sanitari, assistenza sanitaria, sussidi	39
Le pensioni	41
L'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e contro le malattie professionali	42
Le assicurazioni sociali a vantaggio del personale non di ruolo	43
Gli alloggi	44
L'Opera di Previdenza	45
La Provvida	47
Altre facilitazioni	47
Per le organizzazioni sindacali	48
Per le attività dopolavoristiche	49
Circa 37 miliardi	50

UN BILANCIO PASSIVO?



Se l'uomo della strada non osserva in genere che qualche dettaglio della fervida vita che anima una rete ferroviaria; se normalmente egli non dedica più di un'occhiata al fotogenico andare delle bielle d'una locomotiva, tuttavia anche questa superficiale attenzione costituisce una conquista notevole rispetto ai primordi, allorché tutti osservavano con meraviglia il mostro d'acciaio ma i giudizi e i presagi erano spesso catastrofici.

Le prime ferrovie sorsero fra la diffidenza o addirittura l'esecrazione di molti, che vi scorgevano poco meno che una nuova incarnazione del Maligno: « Attaccheremo due direttori ferroviari ad ogni locomotiva » — scrivevano i giornali umoristici inglesi — « perché ci facciano da garanzia, da scudo e da ostaggio »; « Guardatevi dal treno » diceva l'illustre fisico d'Arago « se non volete che il fumo delle locomotive vi danneggi i polmoni ».

Nata quasi come un mezzo dannoso, la ferrovia, temprata dalle ostilità dei più ma sostenuta dalla volontà di pochi spiriti illuminati, si rivelò, sviluppandosi, un potente strumento di progresso, apportatore all'umanità di immensi benefici morali e materiali.

Dai 32 chilometri della prima linea, quella di Stockton e Darlington (1825), siamo giunti oggi a 1.336.000 chilometri di

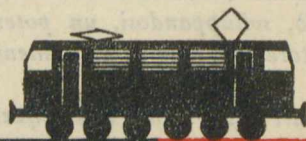
linee che avvolgono il globo in ogni senso. Una lunghezza enorme, pari a tre volte e mezzo la distanza fra la Terra e la Luna (384.365 km), se le linee fossero saldate di seguito l'una all'altra esse potrebbero avvolgere la Terra ben 33 volte.

In questi 126 anni di storia il treno ha sparso il bene sulla sua strada ferrata, insegnando agli uomini che essi devono avvicinarsi e conoscersi se vogliono stringersi la mano anziché scambiarsi ferro e fuoco. Oggi che l'Europa anela all'Unione, appare più che mai attuale la denominazione che fu data al Traforo del Gottardo: La strada delle Nazioni.

Estendendo la possibilità economica e materiale di viaggiare ad enormi masse di individui, rendendo facili e rapidi gli scambi di immense quantità di prodotti del lavoro applicato alla terra o all'industria o all'ingegno stesso degli uomini, la ferrovia ha contribuito più che qualsiasi altro mezzo alla evoluzione politica, sociale, economica dei popoli.

Ma oltre a tale azione benefica che essa ha compiuto e compie automaticamente nell'eseguire i trasporti, ve n'è un'altra che è determinata dal modo e dalle condizioni secondo cui i trasporti vengono eseguiti e gestiti.

Questa azione sociale che, malgrado il suo alto costo, è espressamente voluta, si esplica secondo due direttive diverse: la prima tende a giovare alla collettività nazionale, ossia è rivolta verso l'esterno dell'azienda ferroviaria, la seconda tende al bene dei ferrovieri e dei loro familiari, ossia è rivolta verso l'interno della famiglia aziendale.



PER LA COLLETTIVITÀ PER I FERROVIERI





Molte linee non redditizie costituiscono l'unico mezzo di comunicazione e trasporto per alcuni paesi.

PER LA COLLETTIVITÀ

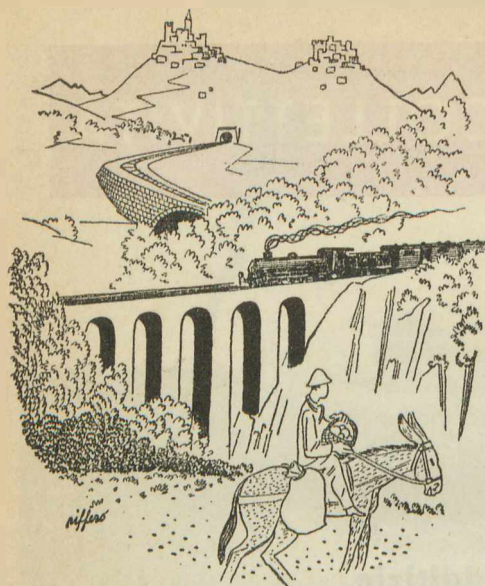
Le linee non redditizie.

Provatevi a chiedere a un ente privato di fornire acqua ad un paese senza certezza di guadagno; provatevi a chiedere a un'impresa di costruzioni di fabbricare alloggi e darli in affitto con pigioni non remunerative, provatevi a chiedere ad una azienda di autotrasporti di esercitare un servizio di linea su un percorso poco frequentato: otterrete sempre rifiuti o, nella migliore delle ipotesi, accettazioni condizionate a sovvenzioni o vantaggi che compensino la perdita finanziaria. In quest'ordine di idee le ferrovie dovrebbero esercitare soltanto linee non passive, o almeno una rete di linee che nel complesso non sia passiva, ossia tale che il peso delle eventuali linee passive sia compensato dal reddito di quelle attive.

Invece le ferrovie esercitano una rete che, accanto a linee che procurano un certo utile, ne comprende molte altre che procurano un deficit maggiore del precedente utile e che nessuna impresa privata di trasporti acconsentirebbe ad esercitare.

I costi di esercizio delle linee sono molto diversi: influiscono a determinarli i diversi tipi di trazione, di treni, di orari, nonché la diversità dei tracciati e delle pendenze delle linee.

Secondo un'indagine recente nel 1949 un viaggiatore, trasportato per un chilometro in 3^a classe, è costato in media



da circa 6 a circa 17 lire e una tonnellata di merce, trasportata pure per un chilometro, è costata in media da circa 3,50 a circa 10,50 lire. Ma queste non sono neanche le punte estreme, bensì le punte medie.

Il prodotto delle linee è funzione della densità di traffico e delle tariffe. La densità del traffico è distribuita in modo molto ineguale: da meno di 20.000 viag-

giatori e 10.000 t di merci a più di 1.000.000 di viaggiatori e 1.000.000 di t di merci per ogni anno. Le tariffe ferroviarie sono invece pressoché uguali su tutta la rete: un viaggiatore o una tonnellata di merce paga, per un determinato percorso chilometrico, lo stesso prezzo sia che il viaggio si compia su una linea pianeggiante e facile sia che esso si compia su una tratta in montagna di esercizio molto costoso. L'uguaglianza delle tariffe è appunto un criterio ispirato a finalità sociali, ma essa non conviene alle ferrovie poiché impedisce loro di praticare sulle linee facili prezzi bassi con cui potrebbero resistere vantaggiosamente alla concorrenza.

In generale e in media si può dire che sono deficitarie le linee il cui prodotto medio per chilometro e per anno è minore del corrispondente costo medio di esercizio. Sulla rete delle Ferrovie Italiane dello Stato, che comprende circa 16.300 km di linee, ben 9.300 km, ossia circa il 57%, possono considerarsi esercitati non economicamente perché il loro reddito chilometrico annuo è inferiore in media al corrispondente costo di esercizio.

Non può disconoscersi alle linee deficitarie una funzione di saldatura fra le linee attive e di apporto di traffico a queste;

tuttavia è pacifico che molte di esse potrebbero essere soppresses con beneficio economico della gestione ferroviaria. Ciò nonostante esse non vengono soppresses. Per quale motivo soprattutto se ne mantiene l'esercizio?

In primo luogo per la valutazione che a tali linee viene data sotto l'aspetto sociale. La ferrovia è infatti, come si è accennato, uno strumento di comunicazione, di avvicinamento, di elevazione del livello di vita. Molte linee non redditizie costituiscono l'unico mezzo di comunicazione e trasporto per alcuni paesi in aree depresse, economicamente arretrate: la ferrovia aiuta moralmente e materialmente le popolazioni di quei paesi nella dura lotta contro la natura avara e contro le circostanze avverse, le avvicina ai centri commerciali e industriali, ne assicura il collegamento alle città, alle grandi vie di comunicazione con un mezzo sempre funzionante, sempre pronto.

In secondo luogo per motivi collegati alle necessità della sicurezza e della difesa della Nazione. D'improvviso linee ferroviarie che normalmente hanno scarsa importanza e scarso traffico possono divenire vie vitali di trasporto di gigantesche fiamme di uomini e di mezzi mobilitati.

Le ferrovie infatti, che in tempi normali sono strumento di elevazione sociale ed economica, in tempo di guerra diventano un potentissimo strumento strategico e tattico e perciò i Governi hanno il dovere di tutelarne e favorirne l'evoluzione, in modo da trovarle pronte, moderne ed efficienti nella deprecata ipotesi di doverle utilizzate nel supre-



mo interesse nazionale. Le esperienze delle due guerre mondiali insegnano quale importanza abbiano le ferrovie ai fini militari.

A titolo di documentazione si riportano alcuni dati statistici relativi ai trasporti militari effettuati durante le ultime due guerre mondiali:

Prima guerra mondiale. — Per la mobilitazione vennero effettuati 2.500 treni; per la radunata 4.500. La manovra difensiva del giugno 1916 dal fronte giulio agli altipiani richiese 563 treni in 16 giorni. Per la contromanovra (luglio-agosto 1916) vennero trasportati verso il fronte giulio, in 36 giorni, 300.000 uomini, 60.000 quadrupedi e 10.000 veicoli, su 62.000 carri ferroviari. Dopo il ripiegamento al Piave, la rete fu percorsa da altri 120.000 carri affluiti dalla Francia, carichi di truppe e materiali. Complessivamente, dal 1915 al 1918 furono eseguiti treni militari per una percorrenza totale di 30.000.000 di km trasportando su circa 2.000.000 di carri ferroviari (pari ad oltre 50.000 treni): 15.000.000 di uomini, 1.300.000 quadrupedi, 350.000 tra veicoli e cannoni, 1.830.000 tra feriti e ammalati, 22.000.000 di tonnellate di viveri, foraggi, munizioni e materiali.

Seconda guerra mondiale. — Nei primi 19 mesi di guerra (fino alla fine del 1941) vennero trasportati: 6.570.177 uomini, 625.146 quadrupedi; 214.222 automezzi, cannoni e carri, 8.025.674 tonnellate di materiali e munizioni, impiegando 975.938 carri, cioè 27.330 treni completi. La campagna di Russia assorbì, nel solo periodo giugno-agosto 1942, 20.000 carri per trasportare 161.000 uomini, 20.566 quadrupedi, 134 carreggi, 11.070 automezzi e 747 pezzi d'artiglieria. Nello stesso periodo i valichi alpini videro transitare i seguenti quantitativi di convogli: Brennero 412, Piedicolle 59, S. Candido 6, Tarvisio 50, Zalog 88. Complessivamente si può esaminare il solo periodo giugno 1940-settembre 1943, poiché le circostanze della successiva occupazione non consentirono di continuare nel rilevamento dei dati. Per quel periodo il traffico ferroviario militare può essere riassunto dai seguenti dati: effettuati 70.000 treni impiegando 2.500.000 carri e carrozze; trasportati 14.500.000 uomini (su 350.000 carri), 1.200.000 quadrupedi (su 150.000 carri), 500.000 automezzi, carri e pezzi (su 400.000 carri), 18.000.000 di tonnellate in materiali e munizioni (su 1.600.000 carri).

L'importanza dello strumento ferroviario fu ben avvertita dall'avversario che scelse con cura i suoi obiettivi: ecco in rapidissima sintesi il tragico bilancio finale: 2.500 ferrovieri caduti e circa 800 miliardi di lire di perdite patrimoniali: edifici, binari, ponti, impianti, attrezzature, mezzi di trazione e materiale rotabile distrutti o gravemente danneggiati.





Strumento di solidarietà umana.

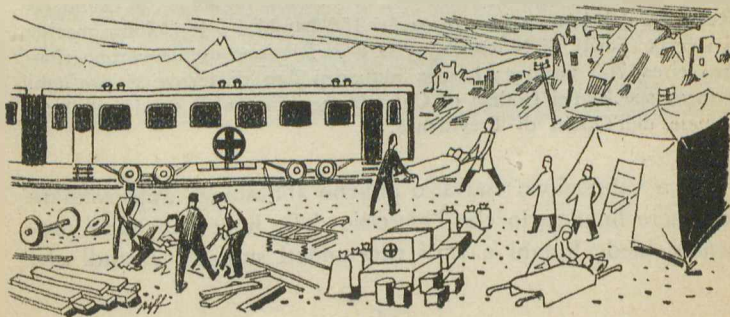
La guerra non è purtroppo la sola calamità nella quale rifugge l'azione benefica delle ferrovie. Questa si manifesta con immediatezza d'intervento, con eccezionale efficacia, con estrema generosità anche in altre dolorose circostanze e rimane per lunghi anni viva nel ricordo e nella riconoscenza delle popolazioni.

Sempre a titolo di documentazione rievochiamo qui le più note sciagure nazionali in occasione delle quali l'aiuto delle ferrovie fu di importanza essenziale.

Terremoto Calabro-Siculo (28 dicembre 1908). — Malgrado le gravissime difficoltà provocate dalle interruzioni delle linee e dagli ingentissimi danni subiti dagli impianti il pronto intervento dell'organizzazione ferroviaria riuscì provvidenziale per le disgraziate popolazioni colpite da quel disastro che rase al suolo Messina, Reggio Calabria e le regioni circostanti.

Non appena le rotaie poterono alla meglio essere riallacciate vennero effettuati numerosissimi treni-feriti, treni-viveri, treni-acqua, treni-profughi, treni-materiali e treni-soccorso provenienti anche dall'estero. Vennero messi a disposizione delle popolazioni e delle autorità i mezzi e gli impianti ferroviari, numerosi veicoli per ricovero, grandi quantità di coperte e copertoni; vennero inoltre eseguiti lavori ed elargite somme per soccorsi. Successivamente le F. S. si assunsero anche l'incarico di provvedere all'acquisto, all'approvvigionamento e al trasporto di ingenti quantità di legnami e di materiali per la ricostruzione.

Terremoto della Marsica (13 gennaio 1915). — Anche in occasione di questo disastro che distrusse Avezzano e recò gravissimi danni a molte città delle provincie di Aquila e Caserta l'azione delle F. S. fu preziosa. Vennero effettuati numerosissimi treni sanitari, treni soccorso, treni derrate, treni profughi. Vennero messi a disposizione 228 carrozze, 87 bagagliai, 739 carri e 1.250 copertoni. Superato il primo periodo di emergenza vennero concesse le seguenti facilitazioni: trasporto gratuito di profughi e scampati, di persone e gruppi recanti



soccorsi, di viveri, materiali e medicinali; trasporto a prezzo ridotto (riduzione del 50 e del 75%) di operai, di imprese e di masserizie.

In sei mesi vennero concessi 7.000 carri per trasporto gratuito di materiali. Anche in questa circostanza le F. S. si assunsero l'incarico di approvvigionare e trasportare i materiali per la costruzione delle baracche.

Eruzione dell'Etna del novembre 1928. — La colata lavica distrusse molti centri abitati e raggiunse e interruppe la linea Messina-Catania. Vennero organizzati servizi automobilistici su strada che a loro volta vennero resi impossibili dall'avanzata lavica. Il traffico venne avviato sulla linea interna passante per Termini Imerese. Come al solito vennero effettuati treni soccorso e treni materiali. Entro 22 giorni dalla data di arresto della lava fu progettata e costruita una variante provvisoria lunga 2.130 m che poi in dieci mesi fu resa definitiva.

Nubifragi e inondazioni dell'autunno 1951. — Il nubifragio che dal 15 al 20 ottobre 1951 si abbatté su alcune zone della Calabria, della Sicilia e della Sardegna e le gravi inondazioni verificatesi nel novembre 1951 in conseguenza dello straripamento del Po e di altri fiumi dell'Italia Settentrionale ebbero un doloroso consuntivo di vittime e di danni.

Gli impianti ferroviari furono gravemente percossi: crolli di muri, di argini, di fabbricati e di ponti, asportazioni di binari e di rilevati per tratti lunghi fino a qualche chilometro provocarono numerosissime interruzioni alcune delle quali molto gravi. La prontezza e l'efficienza degli interventi rese possibile ripristinare la circolazione dei treni sulla maggior parte delle linee danneggiate nel giro di poche ore o di qualche giorno.

Ma l'opera dei ferrovieri non si limitò alla riparazione dei danni agli impianti ferroviari: essa si estese anche, con riconosciuta efficacia, al soccorso delle popolazioni colpite dal disastro: vennero effettuati, anche con automezzi e con barche, urgenti e difficili trasporti di ammalati, di feriti, di profughi, di viveri, di acqua potabile e di mezzi di soccorso; vennero tratte in salvo centinaia di persone rimaste bloccate dalle acque; autocarri con autisti e carburante, locali e vetture ferroviarie vennero messe a disposizione delle organizzazioni di soccorso; vennero effettuate distribuzioni di viveri, di reti da letto, di materassi e lenzuoli; vennero consegnate alle autorità locali, per l'accoglimento di profughi e di figli di sinistrati, la Colonia montana di Gambarie (Reggio Calabria) ove furono accolti 150 bambini e le Colonie marine di Cervia (Forlì), di Marina di Pisa e di Riccione ove trovarono ricovero circa 700 persone; inoltre numerosi figli di ferrovieri profughi vennero accolti nei Collegi di Calambrone (Pisa) e di Rimini Bellaria a spese dell'Opera di Previdenza.

Una valutazione esatta, o almeno abbastanza approssimata dell'onere finanziario che l'esercizio delle linee deficitarie procura richiede lunghi e vasti rilevamenti statistici e studi che



Riparazione dei danni causati in Sicilia dalle alluvioni dell'ottobre 1951.



La necessità di essere pronte a ogni richiesta impone alle ferrovie l'investimento di grandi capitali.

finora quasi nessuna amministrazione ferroviaria ha potuto eseguire.

Nel caso delle Ferrovie Italiane dello Stato alcuni studiosi di economia dei trasporti, considerato lo sviluppo delle linee deficitarie e l'apporto che esse danno alle linee attive, ritengono che non si starebbe molto lontani dal vero stimando l'onere passivo che esse provocano intorno al 13% dei prodotti del traffico ossia (1949-50) intorno ai 20 miliardi di lire all'anno.

Pronto a tutte le richieste di trasporto.

Le aziende industriali private hanno interesse ad adeguare i loro impianti e i loro mezzi d'esercizio alle richieste medie del mercato. Così facendo esse evitano di investire troppo grandi capitali ma si trovano spesso nella impossibilità di soddisfare con prontezza a richieste eccezionalmente elevate.

Le ferrovie si vedono imposto un complesso di impianti e di parchi rotabili capace di soddisfare con sollecitudine anche le più straordinarie esigenze e queste sono particolarmente onerose poiché il traffico ferroviario subisce oscillazioni molto vaste.

L'oscillazione del traffico merci registrata nel 1950 va da un massimo *giornaliero* di circa 110.000 t nell'ottobre ad un minimo di 74.000 t nell'aprile (+ 20% rispetto al traffico medio).

Per zone, periodi e cause particolari lo squilibrio è ancora più sensibile: ad esempio, sul tratto S. Eufemia-Villa S. Giovanni della linea tirrena, di fronte ad un traffico medio di 46 treni giornalieri nei mesi di gennaio e febbraio, nei quali si svolge la campagna agrumaria, si verificano punte massime di 60 treni giornalieri (+30% rispetto al traffico medio).

Anche nel trasporto dei viaggiatori si hanno forti oscillazioni: ad esempio il movimento della stazione di Roma Termini, che nel 1950 è stato in media di 75.000 viaggiatori al giorno, in corrispondenza del ferragosto ha raggiunto i 140.000 al giorno (+87%) e la frequentazione giornaliera sulla linea Pisa-La Spezia è andata da un minimo di 11.000 (gennaio) ad un massimo di 17.000 (agosto).

Le F. S. dispongono, per far fronte al traffico più intenso, di circa 1.500 locomotive elettriche, 60 locomotive Diesel e Diesel-elettriche di manovra, 3.400 locomotive a vapore, 250 elettrotreni ed elettromotrici, 700 automotrici, 7.800 carrozze

e 125.000 carri merci. Se il traffico non presentasse punte tanto elevate rispetto alla media, i rotabili potrebbero essere in numero minore. Inoltre la lunghezza ed il numero dei binari nelle stazioni, l'ampiezza, la capacità e la potenzialità degli impianti, dei depositi, delle officine, delle centrali, delle sottostazioni elettriche, dei depositi di combustibili, dei dormitori per il personale ecc. è tale da permettere alle ferrovie di smaltire con prontezza anche le più elevate punte di traffico. Tutto ciò richiede l'investimento di capitali molto più grandi di quelli che sarebbero necessari per il traffico medio e provoca anche maggiori spese di esercizio perché gli impianti e i mezzi devono essere tenuti sempre in perfetta efficienza e i quadri del personale devono essere sempre sufficientemente guarniti dato che i ferrovieri non si improvvisano.

Perché le ferrovie subiscono tali oneri eccezionali che pesano negativamente sul bilancio di esercizio? Proprio per motivi sociali e politici, in ogni caso extra aziendali. Sarebbe infatti antisociale il dover limitare, in determinate circostanze, il numero dei viaggiatori; sarebbe dannoso all'economia nazionale il non poter accogliere, come in occasione dell'Anno Santo, eccezionali quantitativi di turisti e il non poter effettuare con prontezza i trasporti di derrate che si producono in brevi periodi stagionali (campagne agrumaria, olcarea, vinicola, delle barbabietole, ecc.); sarebbe inammissibile per la sicurezza nazionale non poter effettuare rapidi trasporti di grandi masse di uomini e di materiali in caso di emergenza o di circostanze eccezionali.

È evidente che l'onere finanziario corrispondente alla necessità che le ferrovie hanno di far fronte rapidamente alle richieste più eccezionali non può essere valutato e nemmeno stimato approssimativamente perché dipende da moltissimi elementi indefiniti e variabili.





Efficiente in tutte le circostanze.

La ferrovia, come servizio pubblico di prima necessità, funziona sempre, anche in circostanze eccezionalmente difficili.

La prontezza con la quale le interruzioni del servizio ferroviario che, malgrado ogni precauzione, si verificano talvolta per cause di forza maggiore (frane, valanghe, alluvioni, bombardamenti ecc.) è a tutti nota e da tutti ammirata: non appena il telegrafo o il telefono o un cantoniere arrivato in bicicletta o a piedi al posto più vicino dà notizia di un fatto di tal genere, squadre di operai guidate da tecnici esperti si recano sul luogo, in qualunque giorno dell'anno, in qualunque momento del giorno o della notte, anche con la pioggia o con la neve, e in poche ore i binari vengono riallacciati, il treno di prova viene effettuato, l'esercizio regolare viene ripristinato. Quando invece la gravità del caso lascia prevedere che l'interruzione, malgrado ogni sforzo, durerà più di qualche ora, i treni vengono subito avviati su altri istradamenti con percorsi e orari già da tempo studiati nei più piccoli particolari.

In tali circostanze le ferrovie non badano a spese e fanno tutto il possibile per ripristinare al più presto il servizio in una gara di abnegazione e di rapidità che assume alcune volte l'aspetto simbolico di una pronta riconquista da parte dell'uomo del dominio sulle forze brute della natura.

Ma tale prontezza costa alla ferrovia gravi sacrifici finanziari. I mezzi materiali (carri attrezzi, carri speciali, macchine spazzaneve, ponteggi provvisori, apparecchi portatili d'illuminazione per i lavori notturni, vestuari impermeabili per gli operai, telefoni e radio portatili, autocarri ed automobili di soccorso, ecc.) che devono essere sempre pronti in perfetta efficienza in moltissime località; i turni di personale che si rendono necessari per garantire l'intervento immediato sul posto di squadre e di dirigenti; le case d'abitazione che occorre dare al personale in vicinanza degli impianti ferroviari; il lavoro che viene compiuto normalmente al tavolino per studiare gli istradamenti eccezionali dei treni e i relativi orari sono tutte cause di forti spese che potrebbero essere molto minori se, passando sopra a considerazioni di carattere sociale e di pubblica utilità, non si desse tanta importanza alla continuità del servizio ferroviario. Sebbene non sia possibile valutare numericamente l'entità di tali spese a nessuno potrà sfuggire che esse sono molto ingenti.



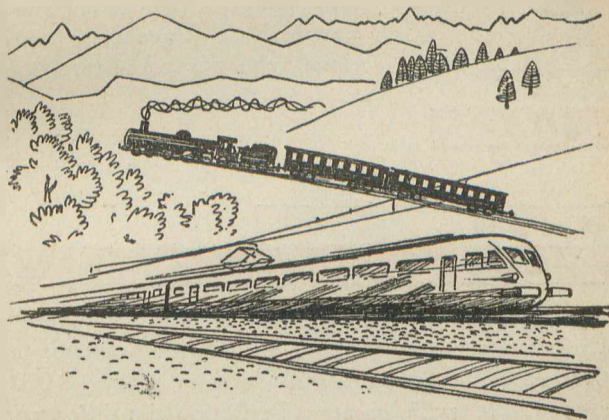


Illuminazione per lavori notturni d'emergenza.



Tariffe uguali per tutti.

Si è già accennato al fatto che il costo di esercizio è molto diverso da una linea all'altra. Questo fatto potrebbe essere sfruttato dalle ferrovie nel senso di praticare sulle diverse linee tariffe diverse, aderenti al relativo costo di esercizio. In tal modo infatti le ferrovie potrebbero combattere vantaggiosamente la concorrenza automobilistica che appunto, in generale, pratica tariffe corrispondenti, linea per linea, al costo del servizio. Ma ciò facendo la ferrovia verrebbe a gravare la mano proprio su quelle popolazioni che, per trovarsi in località difficilmente accessibili, già sono in condizioni di inferiorità nello svolgimento di tutte le loro attività, mentre agevolerebbe le regioni pianeggianti e densamente abitate che sono già favorite dalla natura.



È quindi per un motivo di equità sociale che le ferrovie hanno finora praticato le stesse tariffe su tutta la rete. Questo atteggiamento tuttavia procura loro gravi perdite finanziarie anzitutto perché il livello generale delle tariffe non può corrispondere alla media dei costi; in secondo luogo perché sulle linee economiche la tariffa nazionale risulta talvolta più elevata di quelle particolari attuate dagli autoservizi concorrenti, il che provoca perdita di traffico; in terzo luogo perché la rigidità e l'unitarietà della tariffa nazionale impedisce alle ferrovie di

compiere manovre tariffarie locali che potrebbero risultare per loro vantaggiose. È noto che talvolta gli autocarri, nei viaggi di ritorno a vuoto, si offrono per prezzi bassissimi, ma questo le ferrovie, per la loro qualità di trasporto pubblico, non possono farlo.

Tariffe differenziali.

Le tariffe ferroviarie sono dunque uguali per tutta la rete.

Ma esse non sono proporzionali ai percorsi, ossia sono differenziali. In che consiste e a che serve la differenzialità? Essa consiste nel fatto che le tariffe, sia viaggiatori che merci, con l'aumentare, oltre certi limiti, della lunghezza del percorso, aumentano meno rapidamente. Se le tariffe fossero basate sul criterio della proporzionalità un viaggiatore di terza classe, che per percorrere 300 km

£ 1.340
Km. 300

£ 2.590
Km. 600

£ 4.680
Km. 1.800

paga 1.340 lire, per percorrere 600 e 1.800 km dovrebbe pagare rispettivamente il doppio e il sestuplo ossia 2.680 e 8.040 lire; invece, essendo le tariffe basate sul criterio della differenzialità, egli paga 2.590 e 4.680 lire. Analogamente accade per le merci.

Le tariffe differenziali servono a favorire i lunghi percorsi.

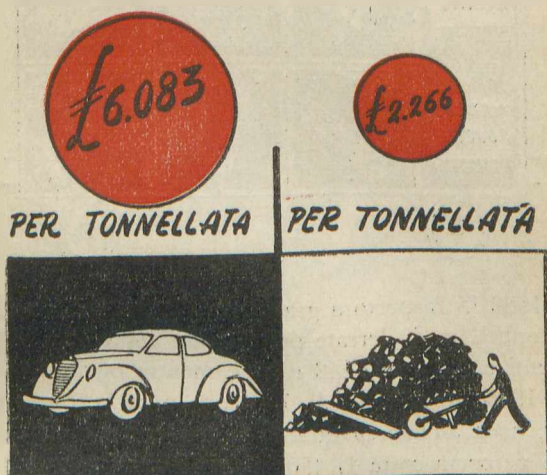
Anche questo è un criterio di equità sociale perché tende a ripartire uniformemente il costo dei trasporti e in particolare a favorire le regioni periferiche avvicinandole al cuore della Nazione.

È evidente che anche questo atteggiamento sociale impone alle ferrovie sacrificio finanziario poiché il costo dei trasporti si mantiene molto più vicino alla proporzionalità rispetto al percorso.

Tariffe ad valorem.

Il trasporto per 600 km di una tonnellata di macchinari costa lo stesso di quello di una tonnellata di lignite?

Il pubblico paga per il primo trasporto 6.083 lire e per il secondo 2.266. Ciò è dovuto al fatto che le tariffe ferroviarie per i trasporti merci sono, entro certi limiti, ispirate al concetto

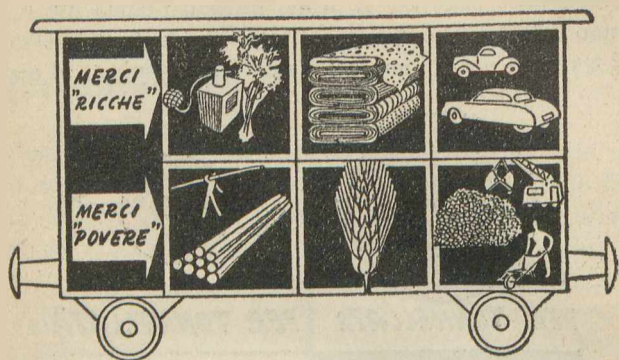


del valore della merce, ossia, con frase latina, sono stabilite *ad valorem*: quanto più povere sono le merci tanto meno esse pagano il trasporto ferroviario. Questo sistema è seguito anche per fini sociali, per favorire e facilitare i trasporti delle merci di largo consumo e di prima necessità sia per i privati che per le industrie. Esso ha giovato e giova grandemente allo sviluppo dell'economia generale del Paese. Gli altri sistemi di trasporto non lo praticano poiché fanno pagare il servizio in base al suo costo, al di fuori di qualsiasi considerazione extra-commerciale.

Anche questo atteggiamento sociale delle ferrovie costa loro sacrifici finanziari, sia perché il basso livello delle tariffe relative alle merci povere non è completamente compensato dal più alto livello di quelle relative alle merci pregiate, sia perché la concorrenza, applicando tariffe proporzionali al costo del trasporto, riesce spesso a sottrarre alla ferrovia i trasporti delle merci pregiate, ossia proprio quelli redditizi.

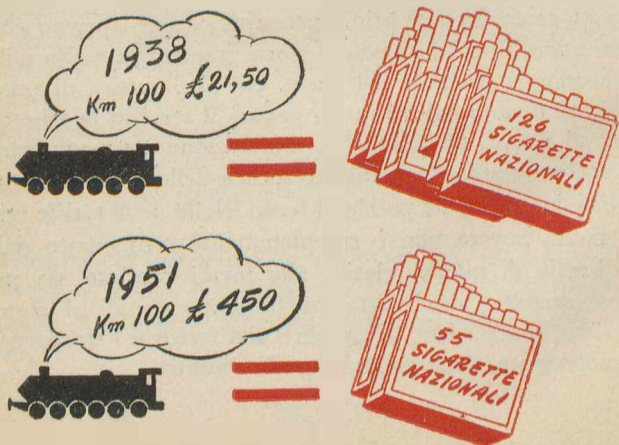
Tariffe calmieratrici.

È proprio vero che le tariffe ferroviarie sono care? A che livello sono oggi rispetto al costo della vita?



Nel 1938 il trasporto a grande velocità e a carro completo di una tonnellata di derrate per 100 km costava L 35,70, corrispondenti a circa L 2.140 d'oggi, mentre oggi costa L 967.

Nel 1938 un viaggio di 100 km in terza classe costava L 21,50, ossia all'incirca quanto 126 sigarette nazionali; oggi lo stesso percorso costa L 450, ossia all'incirca come 55 sigarette dello stesso tipo. Inversamente, nel 1938 con 10 lire si poteva viaggiare in terza classe per 44 chilometri mentre oggi con 520 lire, che corrispondono come potere di acquisto alle 10 lire di allora, si possono percorrere 116 km.

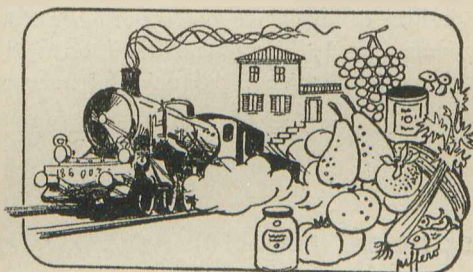






I carri-frigorifero assicurano eccellenti condizioni di trasporto alle merci deperibili.

Dunque non si può sostenere che le tariffe ferroviarie siano care. Il costo della vita e quello dei prezzi all'ingrosso delle materie prime e dei prodotti sono oggi circa 52 volte quelli anteguerra e le spese che le ferrovie devono affrontare per l'esercizio sono appunto in tale rapporto rispetto all'anteguerra, dato che esse pagano le forniture e i lavori senza godere di particolari agevolazioni. Le tariffe ferroviarie sono invece in media circa 26 volte per i viaggiatori e circa 30 volte per le merci. In proporzione e in media i trasporti ferroviari costano dunque oggi poco più della metà di tutto il resto che occorre per vivere.



Perché le tariffe ferroviarie sono così basse? Perché non vengono portate allo stesso livello degli altri prezzi e in tal modo non si colma il disavanzo finanziario d'esercizio delle ferrovie? Si può rispondere: per un complesso di motivi nei quali, accanto a considerazioni di carattere commerciale ve ne sono altri che tengono conto del fatto che il viaggiare e il trasportare sono attività di prima necessità quasi come il vitto e l'alloggio. Tenendo basse le tariffe ferroviarie si contribuisce a tener basso il costo generale della vita poiché i trasporti incidono sul prezzo di tutte le cose.

Da questo rilevante dislivello fra i costi odierni e le tariffe deriva per la maggior parte il grave deficit finanziario del bilancio ferroviario.

Nel 1950-51 le F. S. hanno introitato dal traffico viaggiatori e bagagli circa 77 miliardi e da quello merci circa 79 miliardi di lire: in complesso circa 156 miliardi di lire. Nella ipotesi dello stesso traffico (ipotesi che tuttavia non sarebbe realizzabile), se le tariffe fossero state al livello 52 volte rispetto l'an-

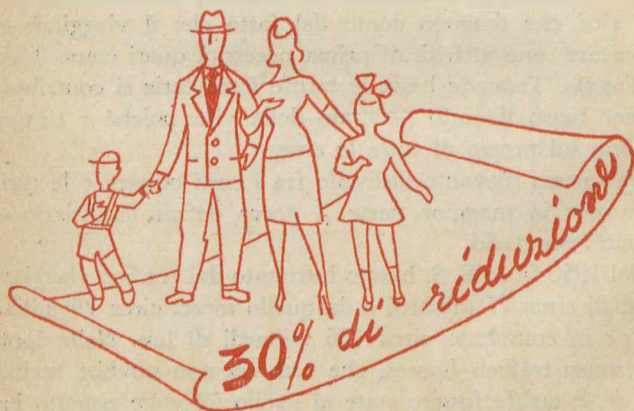
teguerra, l'introito relativo sarebbe stato di circa 168 miliardi di lire dal traffico viaggiatori e bagagli e di circa 137 miliardi di lire da quello merci, ossia complessivamente di 305 miliardi di lire, con una differenza in più di 149 miliardi di lire.

La presenza della concorrenza sconsiglierebbe, è vero, anche se ve ne fosse l'intenzione, di attuare un aumento indiscriminato delle odierne tariffe dato che i servizi automobilistici, liberi come sono da soggezioni di carattere politico e sociale e gestiti con criteri esclusivamente commerciali in aziende per la maggior parte molto piccole ed a carattere quasi artigiano, possono praticare prezzi bassi per molte specie di traffici.

Tuttavia non pochi ritocchi tariffari sarebbero possibili senza pericolo di perdita di traffico e potrebbero contribuire efficacemente, insieme con la liberazione dagli oneri di carattere extra-aziendale, a migliorare il bilancio ferroviario.

Tariffe speciali ridotte.

All'azione generale calmieratrice dovuta al basso livello medio delle tariffe normali si aggiunge quella che si esplica attraverso particolari concessioni tariffarie tendenti a favorire determinate categorie di trasporti sia di viaggiatori che di merci.



Nel settore del *traffico viaggiatori* tali agevolazioni sono molto numerose e denunciano nel loro stesso titolo il loro fine sociale. Infatti:

— i gruppi familiari di almeno quattro persone, anche se viaggianti in classi diverse purché sullo stesso percorso, godono del 30% di riduzione;

— gli espositori a fiere, mostre e mercati usufruiscono del 30% di riduzione e altrettanto i visitatori per le più importanti di tali manifestazioni;

— gli ufficiali in congedo godono del 30%;

— i ciechi e i loro accompagnatori del 40%;

— gli impiegati dello Stato del 50%;

— i poveri che si recano a luoghi di cura del 50%;

— i mutilati e invalidi di guerra del 50% e, se viaggiano per motivi della loro invalidità, ossia per cure o accertamenti medici, del 70%;

— i militari e assimilati usufruiscono del 70%;

— gli studenti, gli impiegati, gli operai, i braccianti godono di notevoli riduzioni sui prezzi degli abbonamenti ordinari che sono già prezzi ridotti rispetto alla tariffa base.

Oltre alle precedenti concessioni che, come si vede, tendono ad agevolare i meno abbienti o i benemeriti, nonché a favorire



l'elevazione culturale e il movimento commerciale, ossia a democratizzare il trasporto, le ferrovie ne praticano altre per incrementare il turismo collettivo; infatti le comitive che effettuano un viaggio di andata e ritorno oppure un viaggio circolare, godono della riduzione del 30% se sono composte almeno di 10 persone, del 40% se comprendono almeno 150 persone e del 50% se comprendono almeno 400 persone.

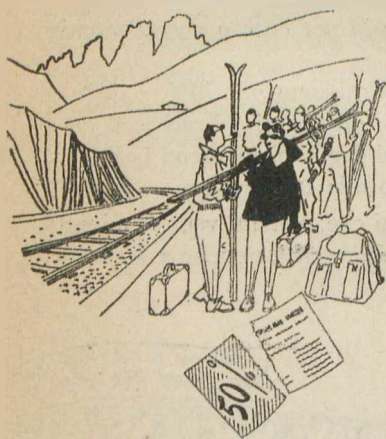
Tale azione a favore del turismo collettivo, che porta evidentemente benefici intellettuali e materiali a vaste categorie di cittadini, è completata dagli speciali *treni turistici* effettuati su itinerari presentanti particolare interesse turistico: tali *treni* offrono la riduzione del 60% circa sul prezzo del biglietto di trasporto ed in più, per un modico prezzo forfaitario, offrono tutti i servizi accessori: vitto, guide, ingresso ai musei, collegamenti automobilistici, percorsi in battello, sciovia, slittovia, ecc. Nel solo periodo luglio 1950 - marzo 1951 sono stati effettuati 210 di tali *treni* trasportando 127.000 viaggiatori, e si ha in programma un vasto piano di intensificazione di tale attività (benefica non solo per gli utenti ma anche per la vasta cerchia di lavoratori che vivono sul turismo) sia

nell'ambito del territorio nazionale che al di fuori di esso con l'istituzione di *treni crociera* internazionali.

Si tratta dunque, nel settore del trasporto dei viaggiatori, di un vastissimo complesso di agevolazioni tariffarie e di attività la maggior parte delle quali tende esclusivamente alla elevazione della cultura e del livello di vita della collettività nonché al miglioramento dell'economia nazionale. Dato tuttavia che le tariffe base sono già esse stesse molto

basse e che spesso non sono remunerative rispetto al costo dei trasporti, le suddette facilitazioni tariffarie procurano in complesso gravi perdite finanziarie alle ferrovie anche se alcune di esse contribuiscono ad incrementare il traffico.

Si calcola che globalmente le concessioni tariffarie di carat-



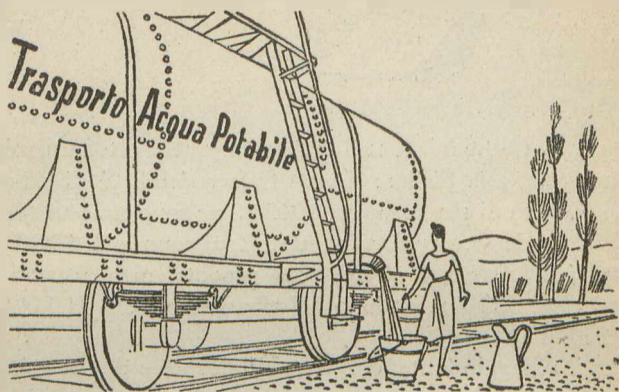


Dal luglio 1950 al marzo 1951 sono stati effettuati 210 treni turistici trasportando 127.000 viaggiatori col 60% di riduzione.



Per gli operai vigono concessioni di speciale favore.

tere esclusivamente sociale procurino alle F. S. un minor introito di circa 17 miliardi di lire all'anno, pari a circa il 22% dell'introito totale viaggiatori. Considerando il volume di tale traffico espresso in viaggiatori-chilometro si rileva che oltre la metà di esso viene compiuto a tariffa ridotta.



Nel settore del *traffico merci* le facilitazioni tariffarie concesse con intendimenti sociali non sono meno vaste ed importanti.

Alcune riguardano categorie di merci e prodotti la cui diffusione interessa larghi strati della popolazione, sia per la produzione che per il consumo, e il cui movimento giova quindi all'economia nazionale:

— il frumento, il granoturco e il riso fruiscono del 12% di ribasso sui percorsi oltre 350 km (nel 1949-50 ne sono stati trasportati rispettivamente 1.003.500, 191.360 e 284.240 t);

— la pasta, genere alimentare fondamentale specialmente per le popolazioni del centro-sud, viene trasportata, a sud della linea Roma-Pescara, con il 52% di riduzione anche per bassissimi limiti di carico (nel 1949-50 ne sono state trasportate circa 60.000 t);

— ad alcune zone tra le meno favorite dalla sorte l'acqua, merce povera ma preziosa, giunge solo per ferrovia, e viene trasportata col 30% di riduzione.

Importanza ben nota per l'economia regionale hanno il vino per le Puglie, la Sicilia e il Piemonte, i prodotti conser-



vieri per la Campania e la Lombardia, quelli ortofrutticoli per la Campania e la Sicilia: il vino fruisce del 10% di riduzione oltre i 600 km di percorso (nel 1949-50 ne sono state trasportate 681.273 t); le conserve alimentari fruiscono del 38-40% di ribasso (43.250 t nel 1949-50); i prodotti ortofrutticoli spediti ad oltre 500 km, godono del ribasso del 40% (1.171.051 t nel 1949-50).

Per il villaggio lontano, sprovvisto di luce e di gas, è importante la legna da ardere: oltre i 300 km essa ha diritto a viaggiare con l'8% di sconto (tra legna e fascine 851.141 t trasportate nel 1949-50).

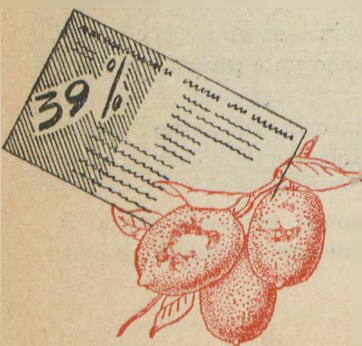
La paglia proveniente dal Sud potrà essere più facilmente piazzata se il trasporto inciderà in misura ridotta: per essa, il 5% di riduzione.

Gli agrumi della Calabria e della Sicilia viaggiano con la riduzione del 39%.

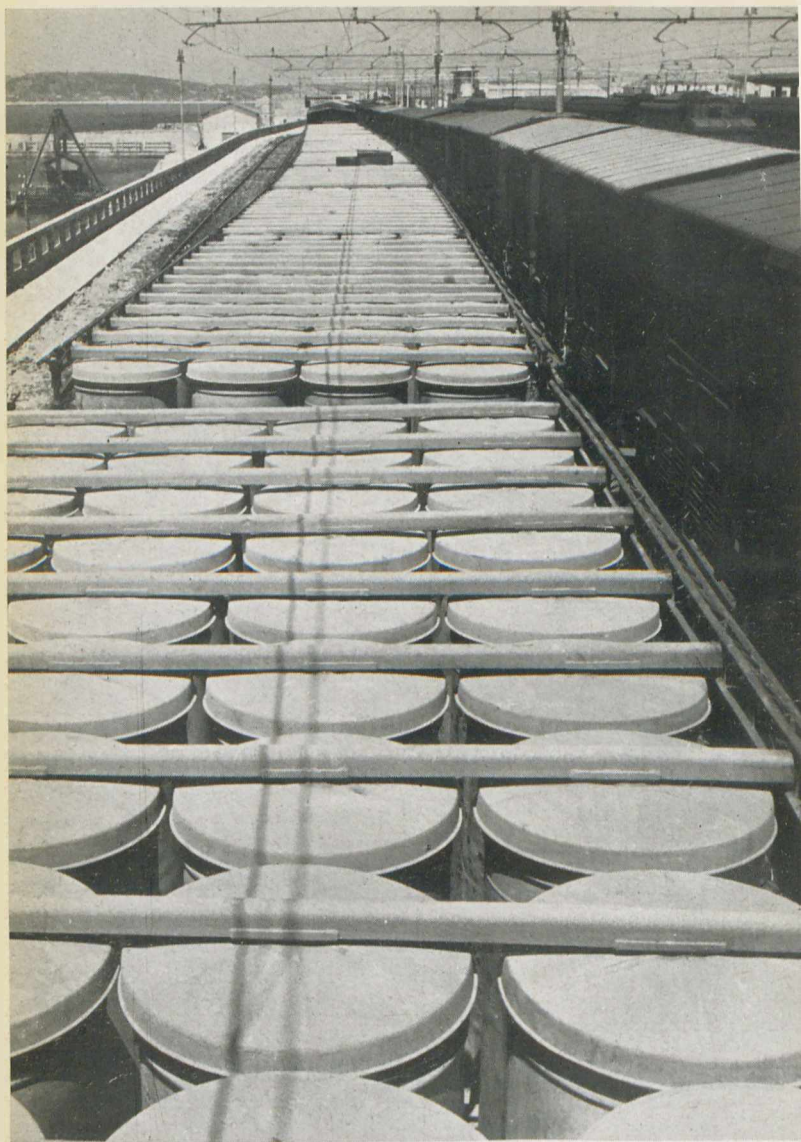
Lo zolfo siciliano fruisce di un ribasso che giunge al 42% per quello greggio (ne sono state trasportate 124.269 t nel 1949-50).

Per l'occupazione della mano d'opera notevole importanza è connessa alla produzione nazionale di pirite e di ceneri di pirite, che occorre sostenere perché essa non soccomba alla concorrenza estera: tali merci viaggiano con lo sconto del 33% (1.434.925 t ne hanno fruito nel 1949-50).

Oltre alle suddette facilitazioni tariffarie concesse a particolari categorie di merci e prodotti altre ne vengono concesse a determinate re-

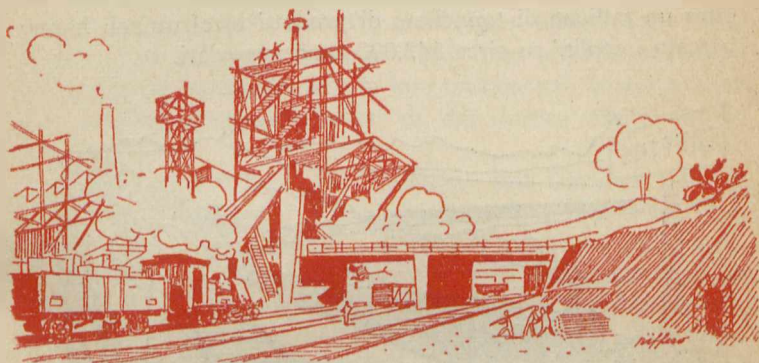






gioni o zone per agevolare il sorgere e l'affermarsi in esse di attività industriali.

Le più vaste sono quelle che riguardano le regioni centro-meridionali cioè quelle al disotto della linea Roma-Pescara (compresa).



Per 10 anni, a decorrere dal 28 giugno 1948, tutte le Ditte che impiantano o ampliano stabilimenti industriali in tali regioni godono di particolari condizioni tariffarie di favore: per le spedizioni a carro completo queste vanno dal 10 al 50% a seconda delle lunghezze del percorso, per le piccole spedizioni in partite di almeno 10 t esse sono del 20%. Fino al marzo 1951 ben 600 Ditte risultano ammesse a tali facilitazioni.

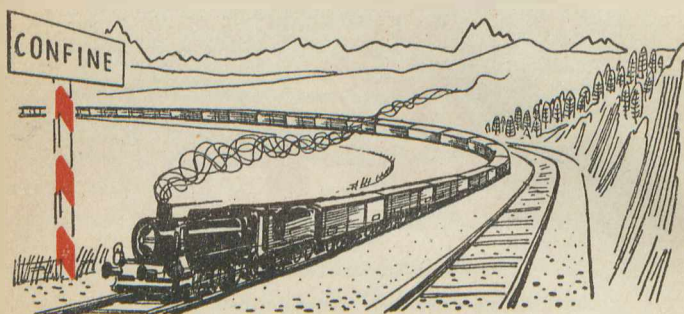
Analoghe concessioni vigono per le zone industriali di Apuania e di Bolzano; ivi le spedizioni fino a 260 km vengono tassate con una tariffa corrispondente a metà della distanza reale e oltre i 260 km la distanza viene diminuita di 130 km agli effetti della tassazione.

A queste agevolazioni si aggiungono quelle previste dalle tariffe eccezionali per le merci di esportazione, che da sole pesano per 10 miliardi sul bilancio delle F. S.

A questo proposito è da rilevare come, per favorire l'esportazione che, in corrispettivo, provoca afflusso di valuta pregiata è in atto ed in continuo sviluppo una vasta azione che si esplica sia attraverso particolari riduzioni tariffarie per i trasporti diretti all'estero (riduzioni che vanno dal 10 al 50%) sia attraverso la realizzazione di intese con altre Nazioni tendenti alla

elaborazione di nuove tariffe che il commercio internazionale ha dimostrato di apprezzare. Ne sono chiaro esempio le tariffe dirette con la Francia, la Gran Bretagna, la Germania ed i Paesi Nordici, che interessano moltissimo la nostra produzione ortofrutticola.

Grazie a tale politica tariffaria nel solo esercizio 1949-50 oltre un milione di tonnellate di prodotti ortofrutticoli hanno varcato i confini su circa 143.000 carri ferroviari.



Oltre alle suddette facilitazioni tariffarie per le merci spedite da utenti privati, le F. S. ne praticano altre per diversi enti pubblici. Le Amministrazioni statali (compresa quella dei Monopoli) fruiscono della riduzione del 20% per determinati trasporti merci e il Ministero della Difesa (Esercito, Marina ed Aeronautica) fruisce della stessa riduzione per tutti i trasporti merci da esso effettuati.

Da un calcolo approssimativo risulta che le suddette concessioni tariffarie per i trasporti merci eseguiti sia da privati che da enti pubblici, sono causa di un minor introito di circa 14 miliardi di lire all'anno, pari a circa il 18% del prodotto totale del traffico merci. Considerando il volume di tale traffico espresso in tonnellate-chilometro risulta che circa un terzo di esso si svolge a tariffa ridotta.

In complesso dunque l'onere finanziario determinato dalle concessioni tariffarie per i viaggiatori e per le merci ammonta annualmente a circa 31 miliardi di lire, pari al 20% del totale dei prodotti del traffico (156 miliardi di lire nell'esercizio 1950-51).

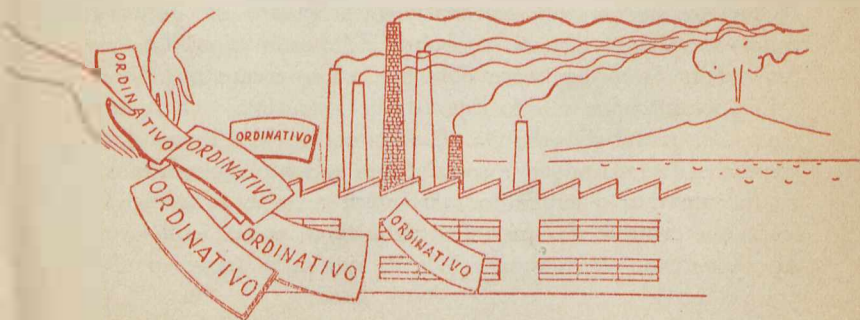
Lavoro alle industrie nazionali.

Sebbene l'industria nazionale sia ormai tanto sviluppata da poter soddisfare anche le più particolari esigenze, tuttavia, in alcuni casi, il costo di alcuni prodotti nazionali risulta più elevato di analoghi prodotti esteri. Vi sarebbe perciò convenienza, da parte delle ferrovie, di rivolgersi all'estero per l'acquisto di alcuni determinati prodotti. Esse tuttavia collocano nel territorio nazionale tutte le loro ordinazioni, anche a costo di maggiori spese, allo scopo di dar lavoro alle industrie nazionali.

E in questo campo esse esercitano una funzione potente poiché i loro fabbisogni di materie, di prodotti e di lavori sono ingentissimi e abbracciano quasi tutte le attività industriali. Infatti in un solo anno le Ferrovie dello Stato spendono in media per il solo esercizio ordinario, ossia esclusa la ricostruzione dei danni di guerra e gli investimenti patrimoniali, circa 40 miliardi di lire per approvvigionarsi di materiali e prodotti, circa 28 miliardi di lire per costruire o riparare materiale rotabile e circa 16 miliardi di lire per costruzioni e lavori agli impianti. In complesso ed in media dunque le Ferrovie dello Stato danno ogni anno lavoro alle industrie nazionali per oltre 80 miliardi di lire per il solo esercizio ordinario dei treni.

Tale cifra corrisponde ad una occupazione di mano d'opera industriale del valore di circa 48 miliardi di lire all'anno, equivalente in media all'impiego continuativo di oltre 68.000 operai (1).

(1) La mano d'opera diretta e indiretta incide in media per il 60% del prezzo dei prodotti e un operaio costa in media per salari, oneri sociali e spese generali circa 700.000 lire all'anno.



Ma i conti relativi all'esercizio ordinario non sono i soli che interessano l'attività industriale messa in moto dalle ferrovie. Ad essi infatti devono aggiungersi quelli relativi alla ricostruzione o agli investimenti.

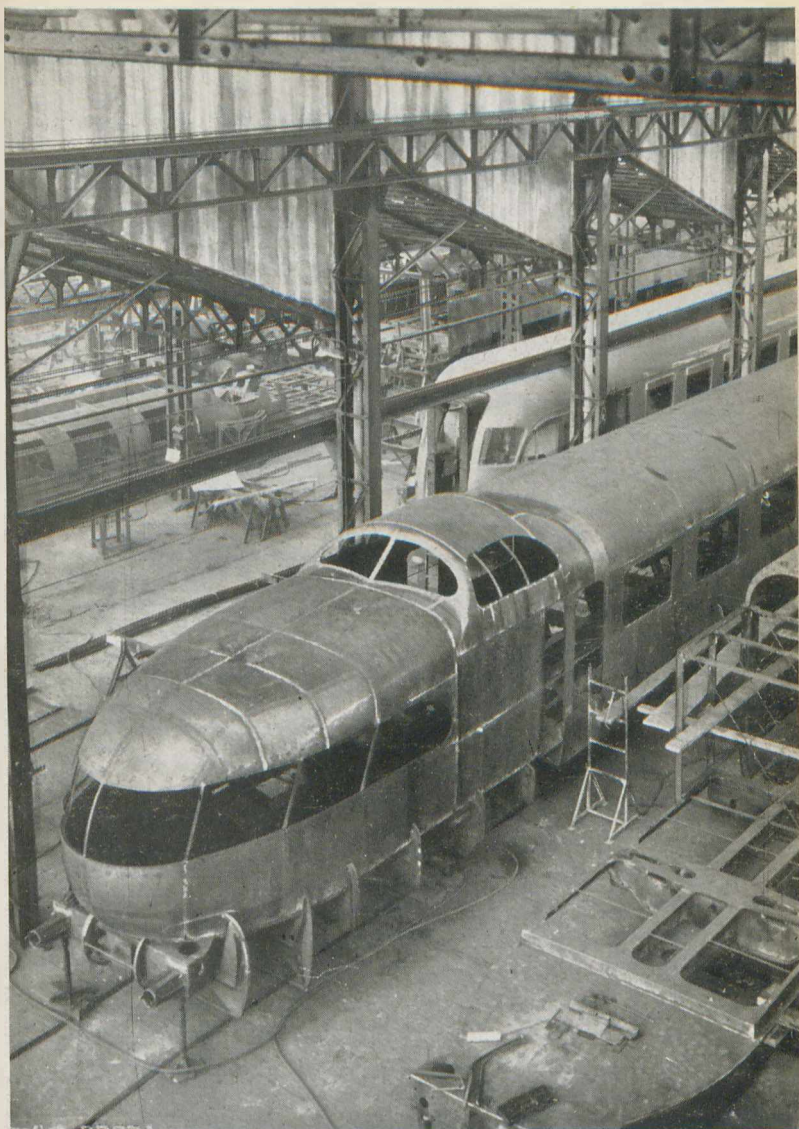
Dal 1945 ad oggi si sono dovuti impiegare per la ricostruzione circa 477 miliardi di lire e per gli investimenti patrimoniali circa 104 miliardi di lire. In complesso circa 580 miliardi di lire, in poco più di 5 anni. La somma corrisponde ad un impiego di mano d'opera del valore totale di circa 350 miliardi di lire e annuale di circa 70 miliardi di lire, ossia all'occupazione fissa di circa 100.000 operai per oltre 5 anni.

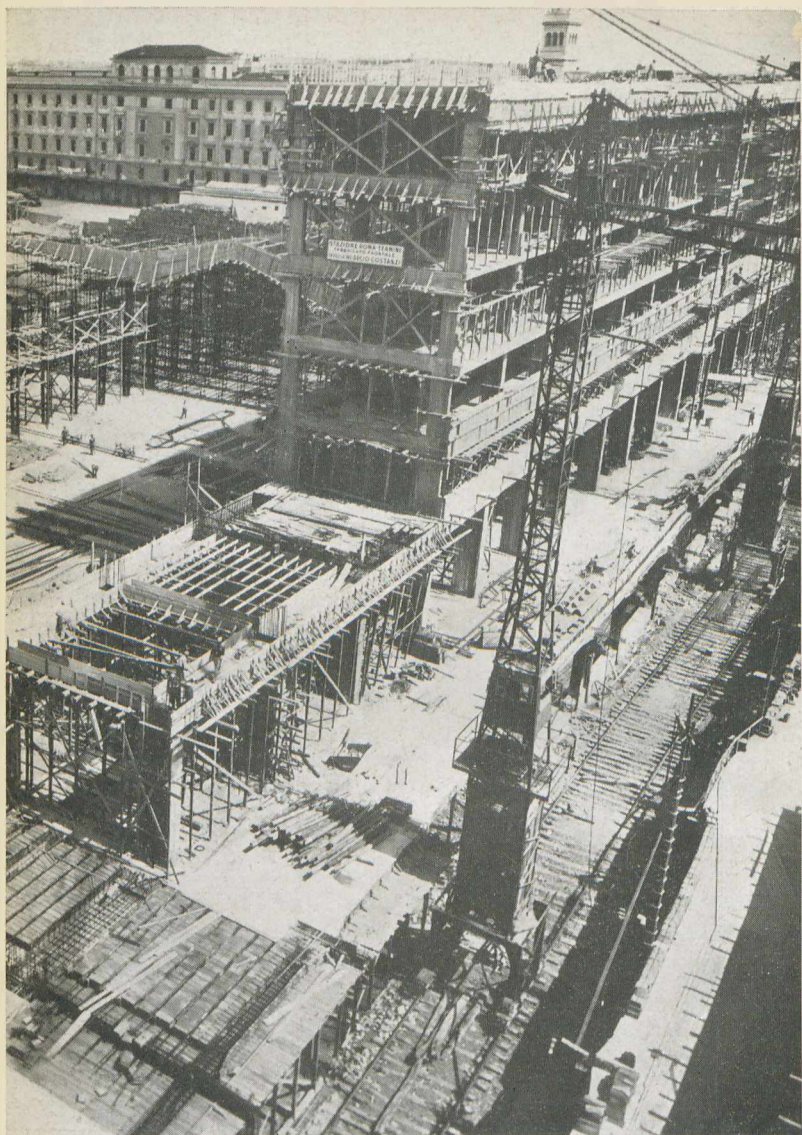
Come si vede il contributo che le Ferrovie dello Stato danno all'attività industriale e il lavoro che esse alimentano sono veramente importanti.



Queste considerazioni sulle attività industriali promosse dalle ferrovie presentano alcuni aspetti particolarmente interessanti dal punto di vista sociale. Ci riferiamo agli sforzi che vengono compiuti per dare alle commesse una distribuzione territoriale non soltanto il più possibile equa ma anche tale da promuovere il sorgere e l'affermarsi di fiorenti industrie nelle regioni centro-meridionali le quali sono notoriamente arretrate dal punto di vista economico-industriale.

È noto che le vigenti disposizioni di legge, che mirano appunto a favorire il progresso economico e industriale di tali regioni, impongono agli enti statali di assegnare alle industrie centro-meridionali almeno un quinto delle ordinazioni. Le Ferrovie dello Stato sarebbero obbligate ad osservare tali disposizioni soltanto per quanto riguarda la costruzione e la riparazione del materiale rotabile. Ciononostante le ferrovie, ben conscie della loro missione sociale, non soltanto hanno globalmente superato e superano tale limite nelle assegnazioni di commesse relative al materiale rotabile ma inoltre hanno cercato e cercano di raggiungerlo e di superarlo anche in altri

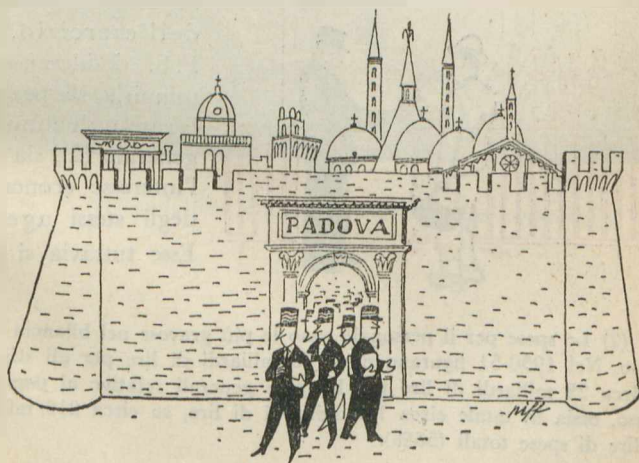




settori. E questo sarebbe ancora poco qualora potesse essere fatto senza onere finanziario. Senonché, siccome per un complesso di motivi derivanti specialmente dalla incompletezza dei cicli di produzione e dalla difficile reperibilità di alcune merci, parecchi prodotti vengono a costare, nelle regioni centro-meridionali, più che nelle regioni settentrionali, le ferrovie si assoggettano all'onere finanziario di pagare quei prodotti di più pur di assegnare le commesse alle industrie centro-meridionali, e a tale scopo esperiscono talvolta gare regionali anziché nazionali come di norma.

La popolazione di una metropoli.

Il personale delle Ferrovie Italiane dello Stato comprende attualmente circa 148.000 agenti esecutivi, addetti direttamente all'esercizio, e circa 19.000 agenti degli uffici; fra questi ultimi i dirigenti, cioè i funzionari di gruppo A (tecnici e amministrativi) sono circa 2.200 (1,3%). In complesso dunque il personale delle F. S. consta di circa 167.000 agenti. Detta cifra equivale, tanto per avere un termine di paragone, press'a poco all'intera popolazione della città di Padova. Ammettendo che

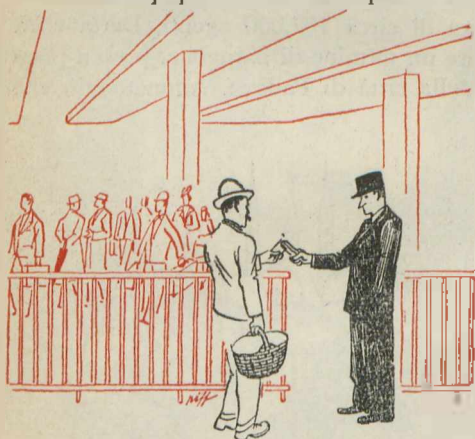


ad ogni ferroviere corrisponda in media un nucleo familiare di quattro persone (il ferroviere più 3 familiari) risulta un complesso di 668.000 persone, equivalente all'incirca all'intera popolazione della città di Genova.

A questa famiglia di ferrovieri veri e propri è aggregata una famiglia di quasi-ferrovieri e cioè gli assuntori con i loro coadiutori, i portieri delle case per ferrovieri e i dipendenti di imprese private appaltatrici di servizi: questi quasi-ferrovieri sono circa 35.000 e si può calcolare che con i loro nuclei familiari formino un gruppo di altre 140.000 persone.

Ai fini della valutazione dell'importanza delle ferrovie come datrici di lavoro, a questo complesso di ferrovieri e di quasi-ferrovieri con i loro nuclei familiari si devono aggiungere i 68.000 operai delle industrie che, come si è visto, lavorano per le ferrovie (soltanto per l'esercizio ordinario, escluso la ricostruzione e gli investimenti) con i relativi nuclei familiari e cioè altre 272.000 persone (la popolazione di Bari).

Si può quindi affermare che in totale circa 1.080.000 persone traggono, in modo diretto o indiretto, in tutto o in parte, alimento dalle Ferrovie dello Stato. Tale cifra equivale all'incirca alla popolazione di Napoli.



La consistenza attuale del personale (167.000 agenti) è tuttora esuberante rispetto alle necessità dell'esercizio. Le F. S. desiderano diminuirla, sia per realizzare un'economia generale (2), sia nell'interesse economico degli stessi agenti. Esse tuttavia si pro-

(2) Le spese per il personale sono le più gravose nel bilancio ordinario. Nel 1950-51 figurano circa 98 miliardi di lire per gli stipendi e circa 25 miliardi di lire per le spese generali relative al personale stesso, ossia in totale circa 123 miliardi di lire, su circa 219 miliardi di lire di spese totali (56%).



Il conduttore è uno dei ferrovieri più conosciuti...



... ma i ferrovieri appartengono a tutte le professioni.

pongono di conseguire tale diminuzione senza procedere ad alcun licenziamento ma soltanto perseverando oculatamente nella politica di limitare le assunzioni al minimo indispensabile e di favorire le uscite, politica che ha già permesso di ridurre in soli sei anni di circa 30.000 unità il numero degli agenti.

Secondo recenti studi il fabbisogno attuale di personale sarebbe di circa 163.000 agenti, con un aumento, rispetto al 1939, di circa 25.000 agenti, aumento dovuto specialmente ad intervenute disposizioni di carattere sociale (orario unico negli uffici, più lungo periodo di congedo annuale, turni di servizio meno gravosi, maggior trattamento di malattia, ecc.).

Ma se si tiene conto che in tale cifra sono compresi circa 6.400 mutilati e invalidi di guerra assunti per legge e soltanto parzialmente idonei al servizio, nonché circa 2.500 ferrovieri inidonei che l'Amministrazione trattiene in servizio e circa 3.000 agenti assenti dal servizio per motivi diversi (distaccati presso altre amministrazioni, in servizio militare, ecc.) cioè complessivamente circa 9.000 agenti che, per ovvie ragioni, non possono essere utilizzati in pieno e circa 3.000 che non possono essere utilizzati affatto, si può stimare che, in relazione alle necessità dell'esercizio, il fabbisogno di agenti pienamente idonei al servizio si aggiri intorno alle 155.000 unità. Risulta quindi che l'attuale consistenza numerica di circa 167.000 agenti presenta un'eccedenza di circa 12.000 unità. Tenendo conto che ciascun agente delle categorie più modeste costa all'Amministrazione, compresi gli oneri indiretti, non meno di 700.000 lire all'anno, risulta un'eccedenza dell'onere finanziario annuo per il personale di circa 8 miliardi di lire.

Anche questo è un contributo dato alla collettività per motivi sociali.

Almeno 59 miliardi.

Come tirare le somme degli oneri finanziari che pesano sul bilancio delle F. S. per le accennate azioni e concessioni di carattere sociale che vengono compiute a beneficio della collettività? Abbiamo visto che alcune di esse non possono essere valutate neanche approssimativamente e che per altre bisogna accontentarsi di valutazioni o stime approssimate.

Trascurando gli oneri dovuti alla necessità di disporre di impianti e mezzi capaci di smaltire rapidamente le più alte punte del traffico e di far fronte ad eccezionali esigenze; tralasciando le spese che vengono sostenute per assicurare la continuità del servizio in tutte le circostanze; trascurando i minori introiti dovuti al basso livello medio delle tariffe base, alla accentrata differenziazione e alla caratteristica *ad valorem*; trascurando anche le maggiori spese per favorire alcune attività industriali; considerando cioè soltanto le spese e i minori introiti derivanti dall'esercizio delle linee non redditizie (20 miliardi) e dalle concessioni tariffarie speciali 31 miliardi), nonché quelle derivanti dal dovere sociale di tenere un personale numericamente esuberante rispetto alle esigenze dell'esercizio (8 miliardi), risulta un onere per l'Amministrazione delle F. S. a vantaggio della collettività, di circa 59 miliardi di lire all'anno.



PER IL PROPRIO PERSONALE

Se l'azione sociale compiuta dalle ferrovie verso la collettività, cioè verso l'esterno dell'azienda ferroviaria, è, come si è visto, importante sia per la molteplicità delle sue manifestazioni, sia per la vastità del suo campo d'applicazione, sia infine per l'entità dei suoi riflessi economici e finanziari, non meno importante dal punto di vista morale ed anche, in proporzione, dal lato economico, è l'azione sociale che le ferrovie compiono a favore del proprio personale, ossia l'azione diretta verso l'interno dell'azienda stessa.

Per la stabilità dell'impiego.

Prima della seconda guerra mondiale, nel 1939, il personale delle F. S. comprendeva circa 120.000 agenti di ruolo, ossia stabili e circa 18.000 agenti non di ruolo, ossia temporanei. In totale dunque circa 138.000 agenti.

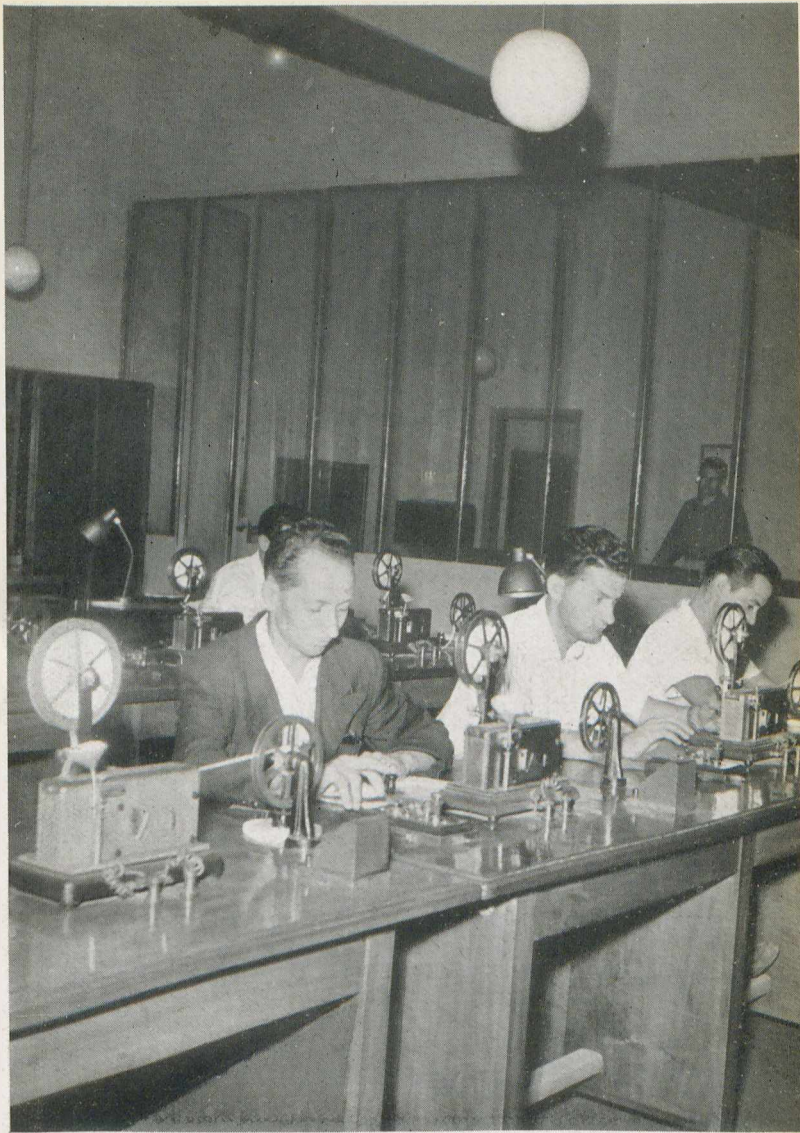
Le eccezionali circostanze verificatesi durante la guerra e subito dopo di essa hanno fatto aumentare enormemente il numero degli agenti nella categoria non di ruolo. Nella maggior parte dei casi le assunzioni furono fatte per motivi di solidarietà umana e sociale: si trattava di orfani, o di congiunti di com-

battenti, o di pensionati riassunti, o di giovani da salvare dai rastrellamenti, o di reduci dalla guerra e dalla Resistenza.

Nel 1944 la situazione del personale risultava la seguente: circa 106.800 agenti di ruolo e circa 94.600 agenti non di ruolo; in totale circa 201.400 agenti. Essa era dunque molto inflazionata nella categoria non di ruolo.

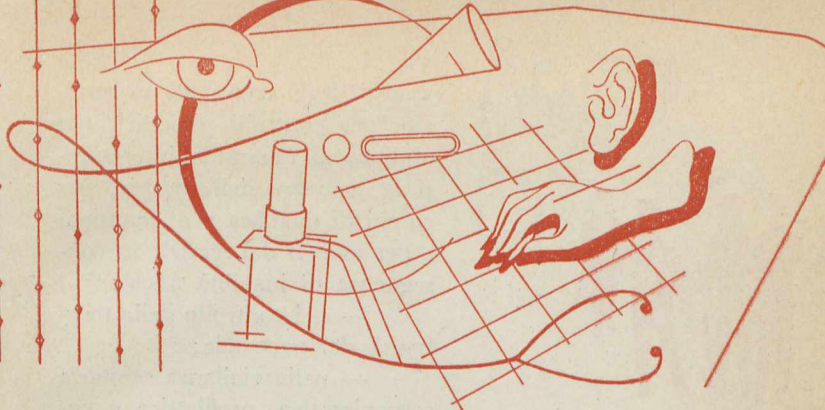
Quando, negli anni 1946 e 1947, accanto alla campagna per la ricostruzione materiale degli impianti e dei mezzi venne iniziata anche quella per il risanamento economico dell'Azienda, si vide subito che uno dei problemi più gravi era il far rientrare la consistenza numerica del personale nei limiti delle necessità dell'esercizio. Qualunque azienda privata non avrebbe esitato a procedere a vasti licenziamenti. Le ferrovie invece, malgrado la loro difficilissima condizione finanziaria, non soltanto non hanno fatto ricorso a licenziamenti, sebbene ciò non avrebbe nociuto al servizio, ma al contrario hanno provveduto a sistemare a ruolo, cioè stabilmente, gran parte del personale temporaneo e precisamente poco meno di 80.000 agenti provenienti dalle categorie dei sussidiari e dei contrattisti, le quali sono state praticamente abolite.







I ferrovieri vengono selezionati mediante accurate prove psicotecniche.



Servizi sanitari; assistenza sanitaria; sussidi.

Come si addice a una grande azienda moderna, le F. S. attribuiscono grande importanza e dedicano ingenti spese ai servizi sanitari e all'assistenza sanitaria al proprio personale. I servizi sanitari sono compiuti dall'Ufficio Sanitario delle stesse F. S.; l'assistenza sanitaria è invece eseguita dall'Ente Nazionale Previdenza e Assistenza Statali (*ENPAS*) cui le F. S. sono collegate. Entrambe queste attività si propongono fini sociali.

I servizi sanitari compiuti dall'Ufficio Sanitario delle F. S. consistono:

— nell'assistenza sanitaria gratuita (visite domiciliari e in ambulatori, cure mediche e chirurgiche, cure fisioterapiche ed altre cure speciali, ricoveri in ospedale, ecc.) agli agenti ed ai loro familiari che ne hanno titolo a carico dell'Amministrazione e cioè gli agenti infortunati sul lavoro o impossibilitati a lavorare per causa di servizio o per malattie professionali o per malaria ed alle persone di famiglia affette da malaria (negli altri casi l'assistenza sanitaria è devoluta per legge all'*ENPAS*);

— nell'organizzazione dei mezzi di soccorso e nell'effettuazione dei soccorsi sanitari d'urgenza;

— nella prevenzione e lotta contro le malattie sociali, gli infortuni sul lavoro, le malattie professionali e la malaria;

— nella cura dell'igiene del lavoro e dei trasporti;

— nella selezione del personale, mediante esami somatici, radiologici e psicotecnici (sia per l'assunzione, sia, nei ri-



guardi degli agenti già in servizio, per controlli periodici, per abilitazioni a mansioni interessanti la sicurezza dell'esercizio, per cambi di qualifica o di mansioni e per esoneri dal servizio in conseguenza di inabilità fisica);

— nel controllo della morbosità del personale;

— nella vigilanza sanitaria (organizzativa, profilattica e curativa) nei collegi e nelle colonie estive per i figli e per gli orfani dei ferrovieri;

— nella consulenza all'Opera di Previdenza (per le concessioni di assegni alimentari, sussidi, ecc.);

— nell'esecuzione di studi di medicina applicata alle ferrovie e dei relativi rilevamenti statistici.

L'Ufficio Sanitario è articolato in un Centro dirigente e in 18 Ispettorati Sanitari Compartimentali, ciascuno dei quali dispone di gabinetti medici, psicotecnici e radiologici modernamente attrezzati. Esso opera mediante 90 propri funzionari medici coadiuvati da circa 150 infermieri e mediante circa 1.710 medici fiduciari liberi professionisti di cui 45 consulenti, 72 specializzati e 1.593 medici di reparto.

La maggior parte dei suddetti servizi sanitari viene compiuta più nell'interesse dei singoli e della collettività che in quello dell'Amministrazione: quando, attraverso un accurato esame medico o psicotecnico, un aspirante all'assunzione viene dichiarato non idoneo oppure quando un agente viene disabilitato a determinati servizi o infine quando si prendono determinate misure sanitarie di sicurezza, si agisce a vantaggio più degli interessati che dell'Amministrazione: impegnarsi infatti in un impiego o in un lavoro per il quale non si è adatti può significare, oltre che esporsi al pericolo di infortuni, anche assoggettarsi a lavorare per lunghi anni in condizioni sia materiali che di spirito insoddisfacenti. I servizi sanitari delle F. S. tendono a mettere ciascun uomo nel posto di lavoro per il quale è adatto e a creare intorno a lui e alla sua famiglia condizioni di lavoro e di vita soddisfacenti affinché egli possa lavorare e vivere serenamente.



Disinfezione di vetture.



Il costo vivo di questi servizi sanitari si aggira sui 150 milioni di lire all'anno, escluse le spese per il personale dell'Ufficio Sanitario.

La comune assistenza sanitaria ai ferrovieri e ai loro familiari a carico (moglie e figli fino all'età di 18 anni) viene compiuta, come si è accennato, dall'Ente Nazionale Previdenza e Assistenza Statali (*ENPAS*) che, come dice lo stesso nome, è un'organizzazione comune a tutti i dipendenti statali ed alla quale anche le F. S. aderiscono.

L'assistenza che, in caso di malattia dell'agente e dei suoi familiari a carico, viene assicurata da tale Ente, si esplica prevalentemente in forma indiretta e cioè mediante il rimborso, entro certi limiti, delle spese di cura, lasciando all'assistito libertà di scelta del medico e del sistema curativo. L'Ente tuttavia mette a disposizione gratuita degli assistiti ambulatori e specialisti nonché case di cura convenzionate.

Per l'assicurazione obbligatoria all'*ENPAS* ciascun dipendente versa l'1,5% dello stipendio ed altrettanto viene versato dall'Amministrazione da cui egli dipende. L'onere che le F. S. sostengono per assicurare questa assistenza sanitaria ai propri dipendenti ammonta annualmente a circa 1.280 milioni di lire.

Infine le F. S., per venire incontro alle necessità più impellenti del loro personale, specialmente nei casi di malattie o di disgrazie familiari e indipendentemente dall'assistenza dell'*ENPAS*, sono solite elargire oblazioni e sussidi di varia entità. Nel 1950-51 hanno speso a tale scopo 47 milioni di lire.

Le pensioni.

Sebbene il trattamento di pensione agli agenti che hanno lasciato il servizio attivo faccia in un certo senso parte del contratto di lavoro, sia comune a tutte le amministrazioni statali e sia previsto anche da molti impieghi privati, tuttavia quello attuato dalle F. S. merita, per certi suoi aspetti, particolare attenzione.

Il Fondo Pensioni delle F. S. provvede alle pensioni dirette agli agenti in quiescenza, a quelle indirette o di reversibilità



alle famiglie degli agenti deceduti nonché ai sussidi che vengono corrisposti nei casi in cui l'agente va a riposo senza aver titolo alla pensione.

Il servizio delle pensioni è alimentato dagli interessi sul patrimonio del Fondo Pensioni, dalle ritenute ordinarie e straordinarie cui viene assoggettato il personale in servizio e dai contributi annuali dell'Amministrazione ferroviaria e del Tesoro.

Il costo annuale delle pensioni ferroviarie è di circa 32 miliardi di lire.

L'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e contro le malattie professionali.

Nel campo dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro le F. S. esplicano una funzione del tutto speciale rivestendo la duplice veste di *datore di lavoro* e di *istituto assicuratore*. Esse infatti applicano tutte le disposizioni di legge vigenti in materia a favore dei lavoratori dell'industria senza alcuna ingerenza da parte dell'Istituto Nazionale Infortuni ed in regime di piena autonomia.

Tutto il personale esecutivo delle F. S., sia di ruolo che non di ruolo, comprese le donne e il personale subalterno degli uffici, è assicurato permanentemente ed automaticamente a cura ed a totali spese dell'Amministrazione, senza alcun contributo da parte del personale stesso. Il rimanente personale degli uffici (tecnico ed amministrativo) è anch'esso assicurato automaticamente ed a totale carico dell'Amministrazione, quando eserciti attribuzioni spettanti normalmente al personale esecutivo e quando venga a trovarsi, per necessità del servizio, eccezional-

mente esposto agli stessi rischi e pericoli cui è esposto il personale esecutivo.

Pertanto le F. S. corrispondono ai ferrovieri infortunati o colpiti da malattia professionale, nei limiti citati, le indennità di legge in caso di inabilità temporanea, le rendite in caso di inabilità permanente parziale o totale, e le rendite ai familiari in caso di morte dell'agente, senza, come si è detto, alcun contributo del personale assicurato.

L'onere finanziario che le F. S. sostengono spontaneamente per contribuire in tal modo a dare tranquillità di lavoro e di vita al proprio personale è di circa 275 milioni di lire all'anno. A tale spesa si aggiunge quella che le F. S. sostengono per i servizi sanitari nel campo infortunistico di cui si è parlato in altro paragrafo.

Le assicurazioni sociali a vantaggio del personale non di ruolo.

Mentre, come abbiamo visto, il personale di ruolo delle F. S. è assicurato direttamente dalla stessa Amministrazione ed è assistito sanitarimente tramite l'ENPAS, il personale non di ruolo, ossia temporaneo, viene assicurato, a cura e a totali spese delle F. S., tramite l'Istituto Nazionale per la Previdenza Sociale (INPS), per la costituzione di una pensione in caso d'invalidità e vecchiaia, per un sussidio temporaneo in caso di disoccupazione involontaria e contro le malattie tubercolari (compresi i familiari conviventi a carico).

La spesa sostenuta dalle F. S. per tali assicurazioni è stata, nel 1950-51, di circa 675 milioni di lire.

Le F. S. assicurano inoltre allo stesso INPS i portieri delle case che esse forniscono ai ferrovieri e rimborsano agli Assuntori di stazioni, fermate e passaggi a livello, le spese che essi sopportano per assicurare, allo stesso INPS, i loro coadiutori, sostenendo in tal modo una spesa annua di altri 30 milioni di lire circa.

Gli alloggi.

In un precedente paragrafo abbiamo accennato alle necessità che le ferrovie hanno, per assicurare la regolarità e la continuità dell'esercizio nonché la prontezza degli interventi in casi eccezionali, di fornire ai propri agenti alloggi in prossimità degli impianti ferroviari. È evidente che tali alloggi vengono forniti prevalentemente nell'interesse del servizio.

Le F. S. tuttavia svolgono un'attività edilizia che va molto al di là di tale finalità.

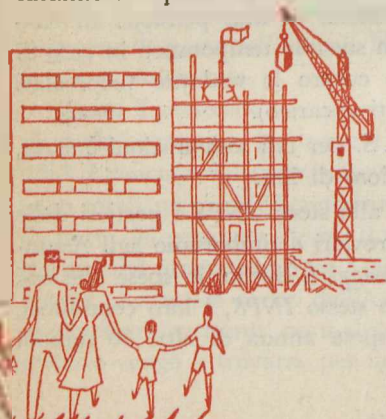
Esse infatti, oltre a dette case, mettono a disposizione dei propri agenti anche altri alloggi che vengono concessi prevalentemente per finalità sociali.

Possono considerarsi prevalentemente concessi nell'interesse del servizio circa 37.000 alloggi per complessivi 123.000 vani, e prevalentemente concessi per finalità sociali circa 20.000 alloggi per complessivi 72.000 vani.

In totale dunque 57.000 alloggi per 195.000 vani, il che significa che poco meno d'un terzo degli agenti gode di un alloggio dell'Amministrazione.

Un particolare cenno meritano anche le abitazioni INA-Casa che l'Amministrazione sta realizzando nell'ambito del Piano Fanfani. Entro il 1952 saranno costruiti 1.760 alloggi, per un totale di 7.375 vani, da assegnarsi esclusivamente a ferrovieri. Le aree occorrenti per questi alloggi sono state fornite gratuitamente dalle F. S. con un onere di 200 milioni di lire. Un primo gruppo di abitazioni è già stato assegnato ed altre lo saranno nei prossimi mesi.

Volendo considerare soltanto i 72.000 vani concessi prevalentemente per fini sociali risulta che il loro valore patrimoniale può valutarsi intorno ai 29 miliardi di lire cui corrisponde una quota annua per ammortamento e interessi di circa 1 miliardo e 300 milioni di lire e una quota per manutenzione e varie





Circa 20.000 alloggi sono concessi ai ferrovieri prevalentemente per finalità sociali.



Nel 1950 oltre 14.000 figli di ferrovieri sono stati ospitati in colonie marine e montane.

di circa L. 580.000.000 : in totale circa L. 1.880.000.000, mentre dalle relative pigioni le F. S. ricavano circa 524 milioni di lire e cioè un importo inferiore alle sole spese strettamente necessarie per manutenzione e varie.

In taluni casi eccezionali l'Amministrazione concede ad agenti assegnatari di alloggi di rimanervi anche dopo che è cessato, per raggiunti limiti di età, il loro servizio attivo, assoggettandosi, per sostenere tale generoso atteggiamento, a maggiori spese d'esercizio per l'impossibilità di realizzare una razionale distribuzione del personale in servizio fra gli impianti.

L'Opera di Previdenza.

L'Opera di Previdenza per il personale delle F. S. è un Ente giuridico pubblico istituito nel 1913.

Con una gestione che è alimentata principalmente dai contributi del personale di ruolo (che viene iscritto d'ufficio all'Ente fin dalla sua nomina in prova) e da quelli dell'Amministrazione Ferroviaria (stabiliti gli uni e gli altri nella misura paritetica del 3% degli stipendi, degli assegni personali e degli assegni ex combattenti), l'Opera provvede:

— a liquidare un'indennità di buonuscita agli agenti stabili all'atto dell'esonero, od alle famiglie nei casi di morte in servizio dell'agente;

— a corrispondere ai congiunti bisognosi ed inabili al lavoro di agenti morti in servizio o in pensione assegni alimentari vitalizi o temporanei;

— a concedere sussidi di vario genere *una tantum* agli ex agenti e congiunti di agenti defunti, versanti in stato di bisogno per circostanze eccezionali, o al verificarsi di determinati eventi stabiliti dalla legge;

— a sussidiare fino al 18° anno di età gli orfani di agenti morti in attività di servizio o in pensione e corrispondere



loro al termine del sussidiamento un congruo assegno finale;
— a concedere borse di studio agli orfani ed ai figli di agenti ed ex agenti che frequentano le scuole di ogni ordine e grado;

— a ricoverare in istituti di educazione e di istruzione un certo numero di orfani di ferrovieri;

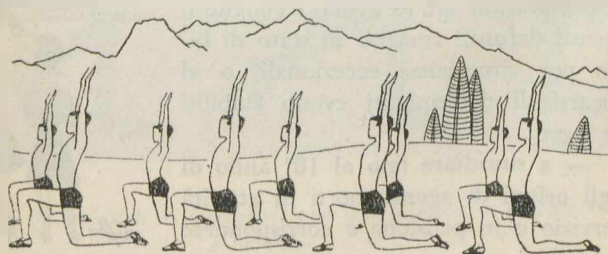
— a gestire colonie estive marine e montane per orfani e figli di agenti ed ex agenti.

L'attività sociale e benefica dell'*Opera* è davvero imponente: in media essa liquida annualmente oltre un miliardo di lire per buonuscite ad agenti esonerati (nel 1950 oltre 2 miliardi).

Nel 1950 essa ha liquidato inoltre circa 40 milioni di lire per assegni alimentari a congiunti di agenti defunti, circa 105 milioni di lire per sussidi ad orfani minori di 18 anni e circa 50 milioni di lire per altri sussidi; inoltre ha erogato 12 milioni di lire per 960 borse di studio ed ha ospitato gratuitamente 900 orfani di ferrovieri nei suoi 5 collegi spendendo 155 milioni di lire, e circa 14.350 figli e orfani di ferrovieri in colonie marine e montane spendendo oltre 135 milioni di lire; infine ha speso circa 145 milioni di lire per assegni giornalieri di malattia.

Il valore patrimoniale degli edifici e delle attrezzature dei collegi e delle colonie di proprietà dell'*Opera* è calcolato in 2 miliardi e 200 milioni di lire. Per la loro manutenzione essa spende circa 30 milioni di lire all'anno. Un programma di ampliamenti e nuove costruzioni prevede l'investimento di altri 700 milioni di lire.

L'onere che le F. S. incontrano per sostenere la benefica attività dell'*Opera di Previdenza* ammonta annualmente a circa 900 milioni di lire.



La Provvida.

La Gestione Speciale Viveri *La Provvida* fu creata nel 1925 con lo scopo di facilitare i ferrovieri nell'acquisto di generi alimentari di largo consumo. Successivamente la facoltà di fare acquisti presso gli spacci de *La Provvida* venne estesa al personale di tutte le amministrazioni statali nonché di enti parastatali, comunali, ecc. Durante l'ultima guerra l'attività della Gestione venne ampliata, oltre che ai viveri, ai tessuti e alle calzature e, in alcuni Compartimenti, anche ad altri oggetti. In alcune città *La Provvida* collabora anche con gli enti locali di assistenza sociale eseguendo distribuzioni sotto costo di generi alimentari.



Attualmente *La Provvida* gestisce 300 spacci viveri e circa 20 spacci tessili nonché alcuni carri distributori viaggianti; la sua bilancia commerciale si aggira sui 5 miliardi di lire all'anno.

La Provvida è una gestione interna dell'Amministrazione ferroviaria, dalla quale riceve i mezzi finanziari, una parte del personale, facilitazioni tariffarie nei trasporti e tutto l'appoggio dell'organizzazione delle F. S. le quali sostengono in tal modo un onere complessivo valutabile, per l'ultimo esercizio, in circa 300 milioni di lire.

Altre facilitazioni.

Il personale delle F. S. è ammesso a beneficiare anche di altre facilitazioni minori che completano il quadro delle provvidenze di carattere sociale che l'Amministrazione dedica, con proprio sacrificio finanziario, al benessere dei suoi agenti.

Ne citeremo alcuni:

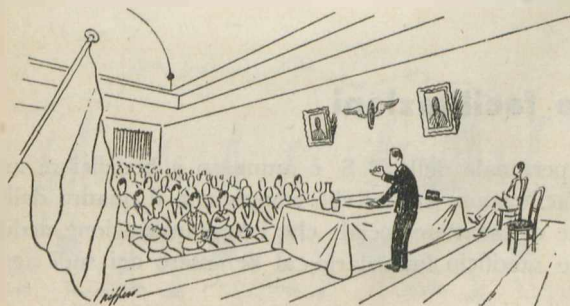
Combustibili per uso domestico e particolarmente per riscaldamento invernale (carbonella, legna da ardere e carbone fossile di ottima qualità) vengono ceduti dall'Amministrazione ai propri agenti a prezzi nettamente inferiori a quelli del mercato libero, corrispondenti a un semplice rimborso di spese, tra le quali non vengono nemmeno computate quelle di trasporto e manipolazione.

Mutui quinquennali vengono concessi dall'Amministrazione ai propri agenti nei limiti delle disponibilità del fondo assegnato con apposita gestione al modesto interesse del 5% a scalare (in confronto dell'8-9% che pretendono gli istituti privati). La quota del 0,50% che l'Amministrazione riscuote per spese generali copre soltanto in minima parte le spese stesse.

Anticipazioni sullo stipendio scomputabili in sei rate mensili vengono concesse dall'Amministrazione ai propri agenti per motivate necessità, senza alcuna trattenuta per interessi o spese.

Per le organizzazioni sindacali.

Nelle principali sedi ferroviarie esistono organizzazioni sindacali formate dai rappresentanti del personale. L'Amministrazione delle F. S., conscia che tali organizzazioni, nel curare gli interessi dei loro aderenti, contribuiscono al progresso della Azienda, le aiuta mettendo a loro disposizione locali e mezzi ed assumendo a suo carico l'onere degli stipendi e dei viaggi per gli agenti distaccati.





Per le attività dopolavoristiche.

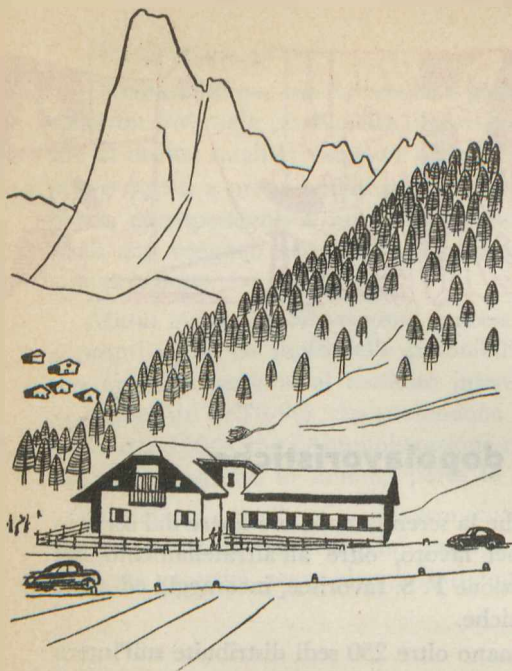
Nella convinzione che la serenità delle ore libere dal servizio giovi al rendimento nel lavoro, oltre all'affratellamento del personale, l'amministrazione F. S. favorisce, incoraggia ed aiuta le attività dopolavoristiche.

Attualmente funzionano oltre 250 sedi distribuite sull'intera rete ferroviaria, presso le quali gli agenti hanno la possibilità di frequentare corsi culturali e professionali, biblioteche, laboratori, manifestazioni artistiche e varie sia come spettatori, sia prendendo parte attiva a complessi filodrammatici, filolirici, musicali, ecc.

144 mense, 7 asili d'infanzia, 55 cinematografi o sale di spettacolo, 7 stabilimenti balneari, 40 impianti sportivi (piste, campi, palestre, piscine, rifugi alpini, sedi nautiche, ecc.), alberghi diurni, soggiorni montani e marini accolgono giornalmente migliaia e migliaia di ferrovieri e rispettive famiglie soddisfacendo così le particolari esigenze e tendenze individuali, anche rispetto alla diversità di sesso e di età.

Lo sport e il turismo, favorevolmente accolti e seguiti dal personale, sono curati in modo particolare mediante l'organizzazione di numerosissime manifestazioni a carattere nazionale ed internazionale.

Tale multiforme attività, diretta a sviluppare ed elevare le capacità fisiche, culturali e morali degli associati, crea, ovviamente, grossi problemi di ordine organizzativo, economico e finanziario, con conseguenti ingenti oneri.



Il valore patrimoniale degli immobili dati in uso al Dopolavoro, trascurando quello relativo alle attrezzature, è di oltre 900 milioni di lire.

L'interesse alla organizzazione è chiaramente dimostrato dal numero sempre crescente degli iscritti (specie familiari), i quali attualmente ammontano a circa 150.000.

Circa 37 miliardi.

La valutazione complessiva delle spese di carattere sociale per il personale dell'azienda è difficile perché, come si è visto, quelle corrispondenti ad alcune attività non sono valutabili neanche approssimativamente ed altre lo sono solo con larga approssimazione. Trascurando del tutto gli oneri corrispondenti agli aiuti concessi alle organizzazioni sindacali e dopolavoristiche e considerando soltanto quelli relativi ai servizi sanitari, alla assistenza sanitaria e ai sussidi (1,48 miliardi); alle pensioni (32 miliardi); alle assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro (0,27 miliardi); alle assicurazioni sociali per il personale non di ruolo (0,70 miliardi); agli alloggi concessi prevalentemente per motivi sociali, all'aiuto dato all'*Opera di Previdenza* (0,90 miliardi) e a *La Provvida* (0,30 miliardi), risulta un totale di circa 37 miliardi all'anno.

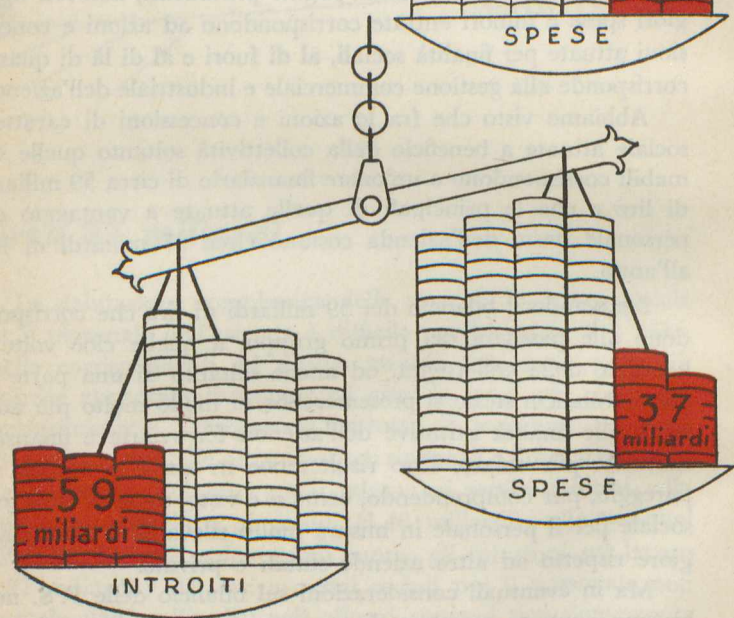
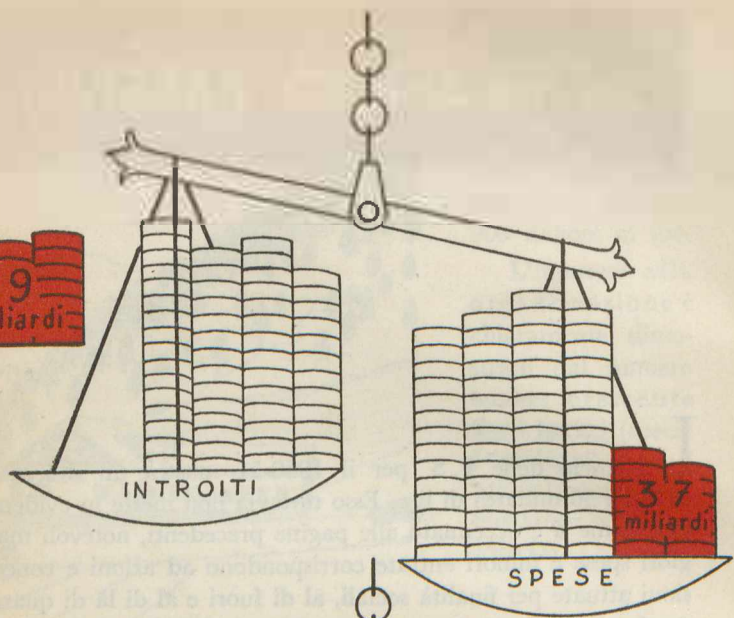
UN BILANCIO PASSIVO ?

Il bilancio delle F. S. per il 1950-51 mostra un disavanzo di circa 50 miliardi di lire. Esso tuttavia non mette in evidenza che, come si è accennato alle pagine precedenti, notevoli maggiori spese e minori entrate corrispondono ad azioni e concessioni attuate per finalità sociali, al di fuori e al di là di quanto corrisponde alla gestione commerciale e industriale dell'azienda.

Abbiamo visto che fra le azioni e concessioni di carattere sociale attuate a beneficio della collettività soltanto quelle stimabili corrispondono a un'onere finanziario di circa 59 miliardi di lire e che le principali di quelle attuate a vantaggio del personale stesso dell'azienda costano circa 37 miliardi di lire all'anno.

Sgravando il bilancio dei 59 miliardi di lire che corrispondono alle passività del primo gruppo, a quelle cioè volte a beneficio della collettività, od anche soltanto di una parte di essi, il bilancio stesso si presenterebbe in modo molto più aderente alle finalità istitutive dell'azienda ferroviaria e finanziariamente più chiaro. Esso risulterebbe in attivo o almeno in pareggio, pur comprendendo, come si è visto, spese di carattere sociale per il personale in misura molto rilevante e forse maggiore rispetto ad altre aziende statali e private.

Ma in eventuali considerazioni sul bilancio delle F. S. non bisogna neppure omettere di tener conto che, nell'attuale periodo, le spese di esercizio sono ancora anormalmente elevate in conseguenza della guerra sia perché, la ricostruzione non essendo ultimata, l'esercizio non può svolgersi normalmente su



tutta la rete (130 rallentamenti giornalieri, di cui 5 con pilotaggio, con un onere annuo di circa 1,2 miliardi di lire), sia perché la non completa disponibilità del materiale rotabile dell'anteguerra obbliga ad assoggettare quello in circolazione e gli impianti a una maggiore usura con conseguente maggiore spesa di manutenzione, sia infine perché le condizioni ancora non perfette degli impianti e della vita impediscono più rapide manovre e più elevate percorrenze.

L'ammodernamento degli impianti, dei mezzi e dei sistemi di esercizio (binari, segnali, locomotive, elettromotrici, automotrici ecc.) giova a conseguire notevoli vantaggi economici. Esso infatti agisce sia direttamente permettendo di conseguire economie nei consumi di lavoro e di materie, sia indirettamente contribuendo ad incrementare il traffico: per esempio l'elettificazione rende possibile realizzare rilevanti economie nelle spese d'esercizio, con ammortamento delle spese d'impianto in un tempo relativamente breve e d'altra parte, offrendo al pubblico treni più veloci, più agili e più puliti, attira nuovo traffico.

Perciò si spera che, attraverso una chiarificazione del bilancio ed una maggior comprensione del carattere e delle funzioni dell'azienda ferroviaria, questa possa ottenere le disponibilità finanziarie che occorrono per attuare i piani di ammodernamento tecnico che ha predisposto.



PUBBLICATO DALLA DIREZIONE GENERALE DELLE
FERROVIE DELLO STATO - SEZIONE DOCUMENTAZIONE - ROMA

TESTO DI G. ROBERT

ILLUSTRAZIONI DI L. PIFFERO

STADERINI • ROMA • 1952

