DOCUMENTI

ASSR

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

Sede provvisoria Napoli - CAMERA DI COMMERCIO
Palazzo Borsa

Napoli, 6 Maggio 1947

AVV. MICHELE CIFARELLI
DIRETTORE UFFICIO REGIONALE
DEL LAVORO - NAPOLI

Carissimo Direttore,

la ringrazio vivamente di quanto mi ha comunicato con la cortese sua nota del 2 u.s.

La noticina per il bollettino va benissimo. Spero di avere presto qualche altra notizia sui Convegni indetti dal Centro di Bari ed in particolare sulla Conferenza Trasporti.

Come avrà già saputo, il Convegno dei Lavori Pubblici si terrà nei giorni 17, 18 e 19 c.m. : spero di poterla incontrare in quei giorni per un più aggiornato scambio di idee. -

Con viva cordialità.

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

NAPOLI — Palazzo BORSA

La S. V. è invitata a prender parte al "Convegno Lavori Pubblici nel Mezzogiorno" che, ad iniziativa di questo Centro, e con l'autorevole intervento del Ministro dei LL. PP. On. dott. Emilio Sereni, si svolgerà in Napoli nel salone del Banco di Napoli in Via Roma nei giorni 17, 18 e 19 maggio 1947.

Con distinti saluti.

Il Segretario Gen.le
avv. GIUSEPPE RUSSO

Il Presidente
on. avv. GIUSEPPE PARATORE

CENTRO ECONOMICO
ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO
NAPOLI

Al .....

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

Sede provvisoria Napoli - CAMERA DI COMMERCIO
Palazzo Borsa

AVV. MICHELE CIFARELLI
DIRETTORE UFF.REG. DEL LAVORO
VIA DUOMO,219

N A P O L I

NAPOLI
14-5
10 · V
1947
ARR. DIR. TRIBUTARIA

7

Bari, 25.8.1947

Signor Sindaco di
B a r i

Data la Sua assenza da Bari, non ho potuto rimetterLe prima il conto delle spese sostenute per il mio soggiorno a Napoli in occasione del Convegno pei Lavori Pubblici nel Mezzogiorno (18-19-20-21-22 luglio 1947). Mi affretto a farlo ora ed ho la speranza che Ella vorrà ritenerlo chiaro e completo, sì da valere come definizione dell'impiego da me fatto dei fondi anticipatimi dal Comune per la mia partecipazione a detto Convegno in rappresentanza della città di Bari.

La ossequio,

t

Viaggio Bari-Napoli	L.	1.580,—
Viaggio Napoli-Bari	".	1.580,—
Conto albergo per quattro giorni	".	3.040,—
Spese per vitto per cinque giorni	".	7.500,—
Spese varie	".	1.300,—
Totale	L.	15.000,—

082 Docs 8

« LA VOCE »

QUOTIDIANO DEI LAVORATORI DEL MEZZOGIORNO

L. 0691

Direzione Redazione, Amministrazione
Via Medina, 72 – NAPOLI

Ricevuto dal Sig. avv. Vito

Zuccarini

la somma di Lire [illegible]

per abbonamento Sostenitore - ordinario - annuale - semestrale - trimestrale

al giornale « LA VOCE »

dal 10/11/945 *al* 9/11/942

Napoli li 8/11/945

L'AMMINISTRATORE

ATT1

1947

L.o.

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

CONFERENZA

TRASPORTI DEL MEZZOGIORNO

NAPOLI

11 - 12 - 13 GENNAIO 1947

La sede del Comitato Ordinatore è presso la Segreteria del Centro Economico Italiano per il Mezzogiorno in Napoli Camera di Commercio - Piazza G. Bovio (Pal. Borsa).

COMITATO ORDINATORE

Presidente:

Ing. IVO VANZI - Presidente Sez. Comunicazioni del C.E.I.M.

Membri:

1) Ing. MORANDO MORANDI - Capo Compartimento Napoli FF. SS.
2) Ing. GUIDO MARINELLI – Compartimento FF. SS.
3) Ing. MAURO DI MAURO – » » »
4) Dott. PIETRO IOVINELLI – Sindacato Ferrovieri Italiani.
5) Ing. FERRUCCIO VEZZANI - Ispettore Gener. Tec. dell'Ispettorato Gen. della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione.
6) Ing. MANLIO COSENZA – Direttore Gener. Associazione Centro Meridionale Trasporti.
7) Ing. MICHELE COSTA - Circolo Ferroviario Napoli.
8) Sig. ARTURO DINI – Camera Commercio Napoli.
9) Dott. ETTORE CERIANI – Unione Industriali Napoli.
10) Comm. CESARE RICCIARDI – Commiss. Gen. Banco Napoli
11) Dott. RICCARDO SCOTTI – Direttore Ufficio Provinciale Industria e Commercio.
12) Comandante PASQUALE MAZZELLA – Presidente Sezione Marittima C.E.I.M.
13) Comm. Avv. UMBERTO RICCIUTI – Presidente Tirrenia.
14) Sig. ALBERTO DE LUCA – Agente Marittimo.
15) Sig. GIOVANNI GALISE – Spedizioniere.
16) Dott. MESSINA BALDASSARRE - Federaz. Gente del Mare.
17) Dott. FILIPPO CARACCIOLO di MELITO – Pres. A.C.I.
18) Sig. SEVERINO MASSARELLI – Presid. Ass. Autotrasporti
19) Dott. GIOVANNI AMALFITANO – Direttore A.C.I. Napoli.
20) Prof. ENZO CARLEVARO-Soprain. Az. Autofiloviam. Napoli.
21) Dott. Ing. LUIGI ACAMPORA.
22) Ing. FERDINANDO BONIFACIO – Presidente dell' Assoc. Italiana di Aerotecnica.
23) Comand. AMEDEO NATALUCCI – Sindac. Gente dell'Aria.
24) Prof. LUIGI TOCCHETTI – Ist. Costr. Strad. e Ferroviarie.
25) Dott. ALBERTO IMBRUGLIA - Pres. Sottosez. Assic. C.E.I.M.

Segretario:

Avv. GIUSEPPE RUSSO

PROGRAMMA

Nello sviluppo del suo programma di propulsione e coordinamento delle attività dirette alla rinascita e all' affermazione di una sana e moderna economia meridionale, è apparso al Centro Economico Italiano per il Mezzogiorno, come problema tra i più notevoli da affrontare, quello dei trasporti, il quale per l' incidenza che ha in tutti i settori della nostra economia, assume particolare importanza.

Nell'indire, pertanto, la Conferenza Trasporti del Mezzogiorno, il Centro ha inteso offrire agli Enti ed agli interessati un punto d'incontro con la messa a fuoco dei vari problemi nei diversi settori di trasporti (ferroviario, marittimo, aereo, automobilistico).

All'iniziativa è già stata data l'alta adesione del Ministro dei Trasporti il quale, compenetrandosi della gravità del problema, ha promesso di assumere direttamente la Presidenza della Conferenza stessa.

Nella preparazione del lavoro, preziosa è stata la collaborazione delle Camere di Commercio, che hanno forniti dati precisi sulle varie situazioni locali e per singoli settori, avanzando rilievi e sottoponendo proposte.

RELAZIONI, DISCUSSIONI, CONCLUSIONI

Alla Conferenza verranno presentate:

1) – Una relazione FF. SS. affidata all'Ing. Morando Morandi.
2) – Una relazione FF. in Conces. affidata all'Ing. Ivo Vanzi.
3) – Una relazione Tramvie affidata al Prof. Enzo Carlevaro.
4) – Una relazione Trasporti Marittimi affidata al Comandante Achille Lauro.
5) – Una relazione sul Porto di Napoli affidata al Comandante Pasquale Mazzella.
6) – Una relazione Trasp. Aerei affidata all'Ing. Luigi Acampora
7) – Una relazione Autotrasp. cose affidata al Sig. Arturo Dini.
8) – Una relazione Autotrasporti persone affidata al Generale G. Ancillotti.
9) – Una relazione sull'Assicurazione Trasporti affidata al Dott. Alberto Imbruglia.
10) – Una relazione sulla condizione delle strade nell'Italia Meridionale affidata al Dott. Luigi Tocchetti.
11) – Una relazione «Trasporti e Commercio» affidata al Gr. Uff. Ercole Avella.
12) Una relazione su «Napoli ed i Traffici Aerei» affidata all'Ing. Ferdinando Bonifacio.

Sulle relazioni sarà aperta la discussione da parte dei partecipanti alla Conferenza.

La formulazione delle conclusioni e dei voti della Conferenza, sarà affidata al Prof. Ing. Luigi Tocchetti.

REGOLAMENTO

1. – Possono iscriversi alla Conferenza tutti coloro, Enti e Privati, che si interessano al problema dei trasporti.
2. – Gli Enti dovranno essere rappresentati dal Presidente o da altro Membro delegato.
3. – Alla Conferenza si discuteranno solo le relazioni in programma. Potranno, partecipare alla discussione, solo coloro che sono regolarmente iscritti alla Conferenza. Per l'iscrizione è sufficiente l'invio tempestivo della propria adesione alla Segreteria del Comitato Ordinatore.
4. – Prima di iniziare i lavori, la Conferenza eleggerà l'Ufficio di Presidenza composto da un Presidente, due Vice-Presidenti un Segretario e due Vice-Segretari.
5. – L'andamento delle discussioni sarà regolato dalla Presidenza della Conferenza.

Alloggi. — *Data la difficoltà di provvedere in Napoli ad adeguati alloggi, i partecipanti alla Conferenza, dovranno preavvisare del loro intervento e prenotare le stanze, rivolgendosi alla Segreteria del Comitato Ordinatore a mezzo della acclusa cartolina.*

BOZZE DI STAMPA

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

Conferenze trasporto del Mezzogiorno

Napoli, 11 - 12 - 13 Gennaio 1947

TRASPORTI AEREI

NEL MEZZOGIORNO D'ITALIA

Relazione dell'Ing. LUIGI ACAMPORA

1. — *Fattori di produttività*

L'Italia Meridionale ed Insulare è palesemente una delle regioni che hanno un più spiccato interesse a vedere sviluppati i servizi aerei, perchè nella configurazione naturale di essa esiste una prevalenza di mare e di montagne che ostacolano il progresso dei mezzi rapidi « di superficie »; e da ciò nasce oggi per la regione un diritto di natura ad essere servita dai mezzi di comunicazione aerea. Sull'Appennino ,ovvero per raggiungere la Sardegna o la Sicilia, sono inattuabili rettifili di centinaia di chilometri, su autostrada o su strada ferrata, che altrove accorciano le distanze con sommo vantaggio della ripresa economica.

Nel Mezzogiorno bisogna per tanto orientarsi decisamente verso un intenso sviluppo dei trasporti aerei; si consideri — fra l'altro — che la preparazione del loro esercizio richiede non laboriose e costose costruzioni di vie, ma solamente un aeroporto di partenza ed uno di arrivo: nel caso delle rotte aeree, rispetto alle ferrovie, alle autostrade, ai canali, sono di gran lunga minori la mole di lavori e l'immobilizzo di capitali occorrenti a preparare la via, mentre, rispetto alla navigazione marittima, non solo i porti — a parità di categoria — costano meno degli aeroporti, ma lo scarto di velocità del velivolo stesso rispetto al treno, anche senza tenere conto dei casi in cui la rotta della nave è costretta a contornare la terraferma laddove la rotta aerea la taglia.

Ciò non vuol dire che l'aeroplano potrà sostituirsi ai mezzi di trasporto che possono dirsi «di superficie»: tutt'altro: le linee aeree costituiranno sempre più la integrazione degli altri mezzi di comunicazione, e dovranno gareggiare con questi ultimi per ravvicinare le genti, prossime e lontane, agevolando le trasmissioni del pensiero, accelerando la circolazione degli uomini, stimolando i traffici del commercio.

Non abbonda il nostro Mezzogiorno di intelligenze forti, di lavoratori apprezzati, di prodotti speciali, di pittoresche zone turistiche, ossia di

potenziali di ricchezza e di progresso che si possono tanto meglio valorizzare quanto più si accorciano le distanze che separano da altre intelligenze, da altri centri economici, dalle popolazioni che c'invidiano il nostro sole, il clima e le bellezze di natura uniche al mondo?

E' un compito assai seducente.

Rudyard Ripling, che si formò eccellente scrittore viaggiando i continenti, ebbe una frase felice quando identificò la civiltà con i mezzi di trasporto: « transportation is civilization », egli scrisse: e la fisonomia del mondo odierno gli dà ragione più che mai. In questo travagliato dopo guerra, assistiamo in fatti ad una fervida ripresa dell'aviazione civile, che sembra un lieto auspicio per favorire la migliore comprensione reciproca fra le genti lontane, per stimolare l'incremento dei traffici, per creare nella convergenza degli interessi la gioia del lavoro e il disarmo degli spiriti. Così voglia Iddio.

E poichè siamo fra studiosi di un centro Economico, sia consentito menzionare che la ricchezza aumenta particolarmente quando l'uomo con il proprio lavoro rende produttive le ore della giornata: in altri termini, la diminuzione delle ore improduttive è potente fattore di prosperità generale. Or bene l'acceleramento delle comunicazioni è uno dei mezzi più efficaci per eliminare appunto le ore improduttive ed i ritardi nocivi. Ogni dirigente di industria o di banca ed ogni professionista conoscono i danni economici rilevanti che derivano sovente dal ritardo di un piroscafo, dal ritardo di un materiale atteso in fabbrica. Se si potessero registrare tutte le ore produttive, tutte le energie che oggi si disperdono a causa di disguidi o lentezze di comunicazioni, la somma dei danni economici del genere ammonterebbe senza dubbio ad un totale sorprendentemente elevato.

Ebbene, nel preparare il rinnovamento economico del nostro Mezzogiorno, siano dunque sviluppati i servizi aerei come fattori di produttività giacchè la configurazione della regione ostacola — come si è visto — il progresso dei mezzi più rapidi di « superficie ».

2. — *Movimento aereo nell'anteguerra*

Il concetto ora espresso non pretende affatto di rappresentare qualche scoperta. Nell'anteguerra (1938-1939) avevamo già una discreta rete di linee aeree nel Mezzogiorno, incluse le Isole: in fatti, Napoli, Brindisi, Catania, Siracusa, Palermo, Marsala, Cagliari e Sassari (Alghero) erano direttamente collegate con Roma e fra loro stesse dal velivolo, ed attraverso Roma con il resto d'Italia e con tutte le principali città d'Europa; da Cagliari e dalla Sicilia le rotte aeree si prolungano verso il continente africano: e da Brindisi si prolungavano verso la Grecia ed il Medio Oriente.

Non è superfluo riassumere in pochi dati il movimento che presentava il traffico commerciale, nell'ultimo anno dell'anteguerra (1938), sulle nove linee italiane che sorvolavano il Mezzogiorno e le Isole. La seguente tabellina dà le cifre più significative

	Passeggieri	Posta e giornali	Merci
Roma-Napoli-Palermo-Catania (km. 865)	N. 1.770	Kg. 640	Kg. 4.654
Roma-Cagliari (km. 470)	» 6.288	» 11.715	» 4.956
Roma-Alghero-Cagliari (km. 756)	» 2.072	» 842	» 4.882
Genova-Alghero-Cagliari-Tunisi (km. 1083)	» 1.248	» 613	» 1.810
Roma-Marsala-Tripoli (km. 1.102)	» 3.066	» 35.719	» 13.404
Roma-Napoli-Palermo-Tunisi (km. 1.030)	» 4.232	» 3.240	» 9.635
Roma-Brindisi-Tirana-Salonicco (km. 1.085)	» 3.954	» 9.167	» 27.018
Roma-Brindisi-Atene-Rodi (km. 1.675)	» 2.849	» 14.126	» 15.422
Trieste-Brindisi-Atene-Rodi-Haifa	» 2.950	» 18.180	» 5835

Per dare un'idea più completa della fisonomia del suddetto traffico, aggiungo i dati del movimento negli Aeroporti e Idroscali del Mezzogiorno e delle Isole, con avvertenza che trattasi del movimento complessivo — in partenza, in arrivo ed in transito — sempre per l'anno 1938:

	Velivoli	Passeggieri	Posta e giornali	Merci
Brindisi (Aeroporto)	N. 1.226	N. 5.508	Kg. 18.753	Kg. 32.658
Brindisi (Idroscalo)	» 768	» 2.114	» 14.960	» 1.920
Cagliari	» 1.356	» 7.685	» 10.484	» 6.674
Catania	» 44	» 31	» 27	» 32

	Velivoli	Passeggieri	Posta e giornali	Merci
Napoli (Aeroporto)	» 1.136	» 4.699	» 3.461	» 10.811
Napoli (Idroscalo)	» 614	» 3.142	» 50.743	» 22.784
Palermo	» 818	» 4.249	» 3.545	» 10.685
Sassari (Alghero)	» 1.026	» 2.963	» 893	» 4.972
Siracusa	» 1.960	» 8.493	» 251.404	» 101.851

(N. B. - Mancano i dati di Marsala e Trapani).

Potendo interessare, per un confronto, di conoscere un indice del movimento presso altri Aeroporti Italiani nel 1938, ne do la indicazione come appresso in base al numero dei velivoli in partenza, in arrivo ed in transito per gli Aeroporti che ne hanno avuti più di mille:

1. Roma (Aeroporto): Velivoli N. 4.468
2. Roma (Idroscalo): » » 3.063
3. Milano (Linate): » » 2.459
4. Venezia (Lido): » » 2.039
5. Siracusa: » » 1.960
6. Trieste: » » 1.808
7. Torino: » » 1.385
8. Venezia (S. Andrea): » » 1.358
9. Cagliari: » » 1.356
10. Brindisi (Aeroporto): » » 1.226
11. Napoli (Aeroporto): » » 1.136
12) Sassari (Alghero): » » 1.026

E per chi desiderasse — in vista dell'affinità — un raffronto, sia pure sommario, con il movimento dei nostri porti marittimi, si può accennare che, sempre nel 1938, a Napoli il movimento del porto registrò 18.949 navi, fra arrivi e partenze, con 1.229,087 viaggiatori, fra sbarcati ed imbarcati; a Genova, 10.770 navi con 182.270 viaggiatori; a Palermo 8.587 navi con 145.818 viaggiatori; a Brindisi, 2960 navi con 54.973 viaggiatori:

a Cagliari, 3057 navi con 20.684 viaggiatori; a Terranova Pausania, 2.447 navi con 244.305 viaggiatori; ecc.

Dalle cifre che precedono si può anche rilevare che la navigazione aerea non è ancora una concorrente pericolosa per quella marittima.

3. — *I « Corrieri Militari »*

Nella presente fase transitoria di « Armistizio », in pendenza della stipulazione del Trattato di Pace e della imminente rinascita dell'Aviazione Civile Italiana, gli Alleati hanno autorizzato sin dal 1. luglio 1944 un servizio aereo di «Corrieri Militari», di cui può usufruire a pagamento anche il pubblico ,sebbene con qualche limitazione.

Detto servizio viene effettuato con ammirevole regolarità dallo Stormo Trasporti dell'Aeronautica Militare, e comprende attualmente nel Mezzogiorno cinque linee, cioè: Roma-Palermo; Roma-Cagliari; Roma-Alghero; Roma-Napoli-Bari-Lecce; e Roma-Napoli-Catania.

Per i viaggiatori paganti, il biglietto costa intorno a lire undici al chilometro ,ad esempio: il biglietto Napoli-Roma (200 Km.) costa lire 2.195; Napoli-Lecce (368 Km.) costa lire 4.060; Roma-Palermo (Km. 443) costa lire 4.680.

Vale la pena di riportare i dati del traffico dei suddetti « Corrieri Militari » nel Mezzogiorno, cortesemente forniti dal T .Colonnello Virginio Reinero, comandante dello Stormo.

Anno 1945

LINEA	Durata media del volo	N. passeggeri	Kg. Posta	Kg. Merci	Incid.	Regolar.
Roma-Napoli-Bari Lecce	40' + 45' 30	2339	37.440	50.750	—	99%
Lecce-Bari-Napoli Roma	30' + 45' 40	2047	24.900	53.500	—	99%
Roma-Palermo	1h 40'	1738	21.150	40.200	—	100%
Palermo-Roma	1h 40'	1527	12.950	44.950	—	100%
Roma-Cagliari	1h 40'	1321	28.800	35.300	—	100%
Roma-Alghero	1h 30'	268	4.900	5.000	—	100%
Alghero-Roma	1h 30'	278	3.600	4.900	—	100%
TOTALI		10682	156.400	296.000		

Anno 1946 (11 mesi)

fino al 30 novembre

LINEA	Durata media del volo	N. passeggeri	Kg. Posta	Kg. Merci	Incd.	Regolar.
1. Roma-Napoli-Bari Lecce	40' + 45' 30'	1359	8.092	29.380	—	99%
Lecce-Bari-Napoli Roma	30'' + 45 + 30'	1218	3.650	25.276	—	99%
2. Roma-Alghero	1h 30'	1101	3.360	22.923	—	100%
Alghero-Roma	1h 30'	990	2.114	20.961	—	100%
3. Roma-Cagliari	1h 40'	2800	3.400	17.172	—	100%
Cagliari-Roma	1h 40'	2904	3.120	19.328	—	100%
4. Roma-Palermo	1h 40'	1916	4.803	42.002	—	100%
Palermo-Roma	1h 40'	1989	1.679	40.557	—	100%
5. Roma-Napoli-Catania	40' + 85'	1550	1.100	5.963	—	99%
Catania-Napoli-Roma	85' + 40'	1650	1.954	6.875	—	99%
TOTALI		17477	33.272	230.437		

Tra i pregi del servizio, merita di essere segnalato il fatto — già apprezzato da molti competenti esteri — che nei due anni e mezzo di esercizio nessun incidente si è verificato sulle linee dei «Corrieri Militari».

4. — *Programma* 1947

Molto più esteso si presenta il programma di linee aeree che attualmente (15 dicembre 1946) è in corso di decisione da parte del Ministero dell'Aeronautica, e che si prevede di realizzare gradualmente ma sollecitamente nel 1947.

L'annesso grafico indica i percorsi proposti per il Mezzogiorno dalle diverse Società di navigazione aerea; e siccome l'importanza di codesto programma 1947 sta non solamente nel fatto di voler collegare i maggiori centri del Mezzogiorno e delle Isole fra loro e con l'Italia Centrale e Settentrionale, ma quanto nella praticabilità di inserirsi nel sistema del traffico aereo europeo e mondiale, non è fuori di luogo dire qui poche parole sullo sviluppo che va assumendo cotesto traffico internazionale. Vedremo subito, in tal modo entrambi gli aspetti dell'Aviazione Civile che interes-

sano il Mezzogiorno ,cioè le linee aeree interne e le possibilità di allacciamento con le grandi arterie del traffico aereo mondiale.

La posizione geografica dell'Italia la fa trovare sul tracciato delle più importanti rotte aeree, ossia quelle intercontinentali, i cui capisaldi obbligati sono costituiti dai capilinea sui due oceani Atlantico e Pacifico, capilinea che — in base alla esperienza pratica dell'anteguerra — sono già fissati a Manila ed a San Francisco sul Pacifico, a Lisbona (eventualmente Londra) ed a New York sull'Atlantico. Per quanto riguarda l'Italia, ogni rotta che da Lisbona ovvero da Londra, vada verso Manila difficilmente può passare fuori dell'Italia, tanto più dopo che al Cairo si è organizzato uno dei principali nodi del traffico Internazionale. Anche la variante Cairo-Bengasi-Tripoli-Tunisi-Algeri-Lisbona, a parte altre considerazioni, implica il passaggio attraverso l'Italia di diramazioni importanti.

Una tale situazione offre imponenti opportunità e si traduce in una potentissima ragione di più per indurre il nostro paese a sviluppare una rete razionale ed efficiente di servizi aerei, in guisa che le grandi linee intercontinentali trovino negli Aeroporti d'Italia la migliore capacità d'irradiazione di comunicazioni per i proseguimenti e gli apporti di traffico. E' ovvio che dette diramazioni sono in direzione dei centri europei in cui si svolge la maggiore attività economica e che non occorre di elencare; quindi il vantaggio per noi di usufruire agevolmente del più moderno e rapido mezzo di trasporto essendo inseriti direttamente nel sistema intercontinentale ed europeo delle grandi arterie di traffico aereo.

Il Mezzogiorno parteciperà ai sopraccennati benefici mediante le linee aeree che stanno per iniziarsi nel 1947.

La Direzione Generale dell'Aviazione Civile presso il Ministero dell'Aeronatica aveva delineato da tempo un piano teorico di «linee necessarie» e «linee utili», che comprende le rotte di più saliente interesse per il Mezzogiorno, quali i collegamenti di Roma e Napoli con gli altri centri meridionali ed insulari e con il Settentrione. Fra le «linee necessarie», sono annoverate: una longitudinale da Milano e Bologna a Bari e Brindisi; una linea Milano-Roma-Napoli; una Torino-Moma-Napoli; una Napoli-Bari-Brindisi; una Napoli-Catania; una Napoli-Palermo; una Napoli-Cagliari; una Roma-Sassari; una Venezia-Bologna-Roma-Napoli; ed una Palermo-Catania. Su dodici «linee necessarie» dieci interessano il Mezzogiorno.

Fra le «linee utili» sono annoverate: una Milano-Torino-Alghero-Cagliari; ed una Palermo-Catania-Reggio Calabria-Cotrone-Bari. Altre tre «linee utili» riguardano l'Italia Centrale e Settentrionale.

Quando il piano teorico fondamentale del Ministreo fu reso noto, le numerose iniziative private e quelle semi-statali autorizzate con l'apposita legge del 4 settembre c. a. (n. 88) elaborarono una serie di proposte che hanno considerevolmente ampliato il piano di cui si è fatto cenno, ed in

tal modo, dopo una prima selezione, il programma 1947 per il quale — ripeto — alla data di cui vengono scritte queste pagine (15 dicembre 1946) sono in corso le decisioni ministeriali, si presenta come segue:

A) *Collegamenti del Mezzogiorno con la Capitale ed il Nord:*

1. — Roma-Napoli-Bari-Lecce, e Bari-Brindisi.
2. — Roma-Napoli-Palermo-Catania.
3. — Roma-Napoli-Cagliari.
4. — Roma-Bari-Lecce.
5. — Roma-Brindisi-Reggio Calabria
6. — Roma-Catania.
7. — Roma-Palermo.
8. — Roma-Cagliari.
9. — Roma-Sassari (Alghero)-Cagliari.
10. — Roma-Pescara.
11. — Roma-Benevento-Foggia-Lecce-Reggio Calabria-Catania.
12. — Milano-Genova-Napoli-Palermo.
13. — Milano-Genova-Napoli-Palermo.
14. — Milano-Cagliari.
15. — Milano-Pescara-Foggia-Bari-Brindisi.
16. — Milano-Palermo.
17. — Milano-Rimini-Bari-Palermo.
18. — Torino-Cagliari.
19. — Genova-Sassari (Alghero).
20. — Genova-Porto Conte-Cagliari-Palermo-Catania-Reggio Calabria-Bari-Ancona-Venezia.
21. — Bologna-Firenze-Napoli-Bari.
22. — Venezia-Cagliari.
23. — Venezia-Ancona-Pescara-Brindisi-Catania.

24 — Firenze-Roma-Reggio Calabria.

25. — Bologna-Firenze-Napoli-Bari.

B) *Collegamenti interni del Mezzogiorno e delle Isole*

(oltre quelli risultanti dalle linee sopra indicate).

1. — Napoli-Cagliari.

2. — Napoli-Pescara.

3. — Napoli-Cotrone-Vibo Valentia-Reggio Calabria.

4. — Palermo-Reggio Calabria-Taranto-Bari.

5. — Palermo-Catania-Reggio Calabria-Napoli.

6. — Trapani-Palermo-Catania-Reggio Calabria.

7. — Palermo-Trapani-Cagliari.

8. — Palermo-Catania-Gela (o Comiso)-Trapani-Palermo.

9. — Palermo-Trapani-Pantelleria.

10. — Cagliari-Palermo.

Il semplice elenco delle trentacinque linee aeree in totale, interessanti il Mezzogiorno e le Isole, rivela un programma d'insieme molto cospicuo, il quale si prevede che, con qualche modifica, farà oggetto di prossime « Concessioni » alle diverse Società di Navigazione Aerea, fra cui si notano le tre costituite da un gruppo napoletano, da un gruppo sardo e da un gruppo siciliano rispettivamente.

La preparazione di quasi tutte le linee sopra elencate sta procedendo alacramente: e l'entusiasmo che i promotori hanno dedicato alla organizzazione dei servizi promette una loro realizzazione entro breve termine a partire dalla data in cui saranno perfezionate le relative « Concessioni » da parte del Ministero dell'Aeronautica.

Non va escluso che durante la fase organizzativa, si addivenga ad ulteriori accordi ed aggiustamenti per rendere più omogenea la rete delle comunicazioni aeree, ed eventualmente integrarla con altri tronchi a vantaggio di provincie che risultino servite meno bene.

E' prevista la convocazione al momento propizio di una «Conferenza-Oraria » per coordinare l'attuazione pratica delle linee aeree fra loro, e con i trasporti « di superficie ». In quella sede, gli esponenti degli'interessi lo-

cali potranno proficuamente prospettare i loro «desiderata», dopo avere studiati i dettagli della rete definitiva quale sta per essere decisa dal Ministero dell'Aeronautica.

5. — *L'avvenire*

Sono ,dunque, in vista numerose inaugurazioni di linee aeree a cominciare dai primi mesi del 1947. Ma inaugurarle non basta: bisognerà farle prosperare perchè rimangano in esercizio.

All'uopo, va messo innanzi tutto in evidenza il fatto che il governo italiano ha stabilito di abolire le « sovvenzioni» statali nell'anteguerra corrisposte alle linee aeree; e pertanto il mantenimento nel futuro dei progettati servizi rimane inevitabilmente subordinato alla esistenza di un adeguato traffico commerciale — in passeggieri paganti, posta e merci — che permetta di portare la industria dei trasporti aerei su di un piano di rendimento economico intrinseco. Se il traffico non sarà abbastanza intenso da coprire il costo dei servizi ,vi è da temere che linee locali smetteranno l'esercizio, mentre quelle in transito diminuiranno le fermate, tanto più che il progresso tecnico tende a far allungare le tappe in relazione ai continui aumenti di velocità.

Potrebbe bensì un giorno il governo italiano riesaminare la sua decisione di abolire le « sovvenzioni»; ma nessuno potrebbe oggi ragionevolmente impostare il calcolo delle probabilità di un simile ipotetico quesito; ed in ogni caso, un bilancio di «sovvenzioni», anche se di limitata entità, comporterebbe una riduzione delle rotte nel Mezzogiorno — come altrove — ad un numero di linee inferiori forse a quelle gestite nell'anteguerra.

E' saggia direttiva, dunque, il prevedere che le Società di Navigazione Aerea dovranno compiere ogni sforzo per ricavare dal traffico di passeggieri, posta e merci i proventi che occorrono per giustificare la loro esistenza di fronte al capitale azionario. E da parte degli interessati del Mezzogiorno bisognerà evitare che per le linee aeree si ripeta la situazione per la quale èstato affermato che le ferrovie del Mezzogiorno costarono una spesa d'impianto superiore a quella delle ferrovie dell'Italia Settentrionale e viceversa è inferiore nel Sud rispetto al Nord il rendimento commerciale delle ferrovie. Non sarebbe qui appropriato il discutere le ragioni per cui le ferrovie meridionali rendono meno di quelle settentrionali: vediamo piuttosto qualche aspetto della cooperazione che può essere data dalle provincie servite dalle linee alla produttività economica di queste ultime.

Le Camere di Commercio del Mezzogiorno e delle Isole sono gli enti

più idonei a studiare i problemi inerenti allo sviluppo del traffico aereo, poichè nessun ente meglio di loro è in grado di sentire il polso della rispettiva zona e dedurne se essa possiede il potere di acquisto dei servizi che le Società di Navigazione Aerea si accingono ad offrire sotto la forma di quintali-chilometro velocissimi.

Le Camere di Commercio vorranno nella loro competenza considerare che nel primo paragrafo di questa memoria abbiamo notato che, dal punto di vista tecnico, la configurazione geo-fisica del Mezzogiorno consiglia l'impianto dei servizi aerei; d'altra parte ai fini della ripresa economica essi hanno la maggiore capacità di potenziare le risorse locali, di avvicinare gli utenti ai centri dei loro affari, di agevolare l'afflusso d'interessi lontani; ma tutta questa rispettabile teoria crollerebbe miseramente il giorno in cui gli aeroplani inviati a servire il Mezzogiorno e le Isole si trovassero a viaggiare irrimediabilmente vuoti, o quasi, di carico pagante.

Orbene, la utilizzazione dei servizi aerei da parte del pubblico dipende molto dalla loro sicurezza e puntualità, dalle combinazioni di coincidenze, dal livello delle tariffe; ma molto vi influisce anche la mentalità locale, e questa può essere guidata da una opportuna ed insistente propaganda.

Quanto alle tariffe ,ho già accennato che per i viaggiatori delle attuali linee provvisorie dei « Corrieri Militari » esse furono fissate intorno a lire undici al chilometro: al medesimo tempo, la media in Italia del prezzo di trasporto di un viaggiatore in autopulmann si aggirava sulle lire otto e cinquanta al chilometro, ed in ferrovia con vagone-letto sulle lire otto e quaranta al chilometro: tenuto conto del forte risparmio di tempo rispetto ai mezzi «di superficie», il prezzo del trasporto aereo non era certamente sproporzionato; eppure alcuni servizi dell'Italia Meridionale non hanno offerti i risultati di utilizzazione che si attendevano. Può darsi che generalizzando la frequenza giornaliera delle linee aeree, si verificherà anche per esse l'ammesso principio che dal miglioramento dei mezzi di trasporto deriva un aumento dei traffici ;ma bisognerà vigilare intelligentemente ed assiduamente per individuare le cause di scarsa utilizzazione e rimediarvi.

Un capitolo di proventi considerevoli ai fini dell'autonomia economica dei servizi aerei dovrebbe essere quello dei trasporti postali di corrispondenza, giornali e pacchi. Sfortunatamente però, e non soltanto in Italia, le amministrazioni postali non hanno mai tenuto un atteggiamento razionale nei confronti delle linee aeree, poichè dette amministrazioni hanno cercato innanzi tutto di procurare a se stesse delle entrate supplementari attraverso le sopratasse di posta aerea, come se non incassassero già la tassa di affrancatura ordinaria. In molti casi, la posta aerea ha esordito con tariffe proibitive di fronte a risparmi di tempo solamente teorici, e per

ciò il pubblico non era invogliato a servirsi della posta aerea. Per giunta, dell'ammontare della sopratassa aerea una ben piccola frazione va al trasportatore aereo. La grossolana illogicità di simile metodo finisce per risolversi in danni per la economia generale, per gli utenti, e per le linee aeree.

Anche su questo punto gioverebbe una azione da parte delle Camere di Commercio, intesa ad ottenere che le tariffe siano inizialmente basse allo scopo di abituare il pubblico a servirsi della posta aerea, che le distribuzioni siano rapide, e che i proventi delle sopratasse siano interamente versati ai trasportatori aerei, visto che le amministrazioni postali incassano già la francatura ordinaria.

Il suddetto problema non è di particolare carattere per il Mezzogiorno d'Italia, ma di carattere generale; tuttavia non poteva rimanere sotto silenzio oggi che le linee aeree debbono vivere senza sovvenzioni statali, e quindi chi ha interesse — come si ha nel Mezzogiorno — a non vederle fallire, ha interesse altresi' a vederle giustamente retribuite dei servizi che esse hanno capacità di rendere al pubblico.

Va accennato in fine per le merci che il loro trasporto aereo è conveniente solo in circostanze di speciali urgenza o deperibilità, combinate con la possibilità di assicurarsi il carico di ritorno se la quantità è notevole; ma i campioni e pacchi postali hanno dato a molte linee un apporto non trascurabile di proventi.

Un'ultima considerazione riguarda la concorrenza. In questa fase del dopoguerra, in cui i trasporti « di superficie » sono deficienti in numero e qualità e non brillano per cooordinamento — fatte le debite eccezioni —, la loro concorrenza non è sensibile nei confronti delle linee aeree; ma nei prossimi anni la detta concorrenza darà molto da pensare alle Società di Navigazione Aerea. Queste ultime, in sostanza, vendono velocità: la velocità pratica non è quella dell'aeroplano in volo, bensì quella che si misura dalla porta dell'abitazione o ufficio dell'utente alla porta di destinazione del suo viaggio: sotto questo punto di vista, l'automobile può essere molte volte preferibile dopo che oggi una « Alfa Romeo » ha sfiorato i duecento chilometri all'ora sul chilometro lanciato, ed una « Fiat 1100 » ha superati i centosessantaquattro sul percorso Roma-Ostia. Tutto ciò è da tenersi presente da parte degli interessati nel sollecitare estensioni di servizi aerei ovvero nel suggerire modifiche onerose.

In conclusione, senza addentrarci in altri dettagli vietati da esigenze di brevità, gli accenni che precedano valgono a segnalare che l'avvenire dei trasporti aerei nel Mezzogiorno — come altrove — dipende molto dalle abilità organizzative dei concessionari allo scopo di aumentare il valore pratico delle linee aeree e diminuirne il costo per l'utente; per altro, la

interdipendenza con lo sviluppo economico della regione è intuitivo; ma molto dipende altresì dalla mentalità del pubblico e dalla costruttiva collaborazione degli enti locali allo scopo di utilizzare la capacità di carico pagante che viene offerta, e di contribuire con ogni mezzo al rendimento economico delle linee aeree. All'uopo bisognerebbe anche lanciare una campagna contro la piaga dei passeggieri gratuiti, che danneggia non poco il rendimento ora detto ed ostacola la riduzione delle tariffe.

6. — *Attività saltuarie*

A fianco dei trasporti regolari di passeggieri paganti, posta e merci, altre numerose attività saltuarie rientrano nella categoria dei trasporti aerei, e qualcuna di esse può utilmente svilupparsi nel Mezzogiorno.

In primo luogo, augurandoci che Napoli ed altri porti del Mezzogiorno riprendano ben presto la loro preminente importanza per il servizio viaggiatori della Marina Mercantile, vi saranno da organizzare appositi servizi aerei in coincidenza con i maggiori piroscafi in arrivo od in partenza.

Si può rammentare, in proposito, il buon rendimento economico che otteneva da circa venti anni fa, la « Luft Hansa » facendo trovare pronti a Bremenhaven i suoi capaci trimotori ad ogni arrivo di piro-cafi transatlantici, per servire i passeggeri che avevano prenotati i loro proseguimenti aerei da bordo a mezzo radiotelegramma.

I « taxi aerei » sono un'attività affine e potranno svilupparsi, fra l'altro per lavoro turistico, la cui opportnità è tanto evidente nel Mezzogiorno che sarebbe davvero superfluo spendervi molte parole. Non vi è nessun motivo per cui, all'auspicata ripresa delle industrie del forestiero, il viaggiatoer che, per esempio, arriva a Napoli, a Palermo, o a Brindisi, non debba leggere sui giornali degli annunzi economici come quelli che, senza andare tanto lontano, abbondano oggi a Londra: taxi aereo per tre passeggieri, uno scellino e mezzo per miglio; per cinque passeggieri, due scellini e mezzo; per sei passeggeri, tre scellini (Aeroplani sempre disponibili telefonando al tale numero).

E poichè Napoli gode la tradizione di essere in prima linea in quanto a « celebrità » nel campo delle scienze mediche e chirurgiche, sia lecito fare menzione dell'incremento ch ha ricevuto dapertutto durante l'ultima guerra il servizio medico aereo, in Italia già promosso ed attuato nell'anteguerra dal professore Bastianelli e da altri valorosi dottori. Detto servizio fu istituito su larga base nel Queensland (Australia) sin dal 1928 ed ha avuto immenso successo: un « flying doctor » è sempre « di guardia », nei centri prestabiliti, insieme con l'assistente, e con la necessaria attrezza-

tura già pronta sull'aeroplano, per accorrere ad ogni chiamata. Non si contano più i casi in cui, accorrendo in volo, un « dottore volante » ha salvata la vita di infortunati o infermi gravi, in località eccentriche o prive di quel particolare medico specialista. Ecco un'attività aeronautica saltuaria che pure merita considerazione.

Si può menzionare in fine il lavoro della pubblicità aerea come una delle attività complementari, diciamo, in un'impresa di aerotaxi.

7. — *Voti del convegno*

Perchè l'interesamento del Convegno al problema dei Trasporti Aerei nel Mezzogiorno — problema cui spetterebbe un'assai più vasta trattazione se il tempo consentisse — abbia un'utile eco, si potrebbe emettere un voto nei termini approssimativi che si propongono come segue:

« Il Convegno, preso atto con compiacimento del programma di ser-
« vizi aerei, interessanti il Mezzogiorno e le Isole, che si prevede attuare
« nel 1947 a seguito delle imminenti « Concessioni » preannunziate dal
« Ministero dell'Aeronautica, fa voti che:

« 1. — le linee aeree progettate abbiano inizio al più presto possi-
« bile, previo il necesario coordinamento con i mezzi di trasporto « di su
« perficie »;

« 2. — siano tenute presenti dalle Autorità governative le aspira-
« zioni del Mezzogiorno per vedere inseriti vantaggiosamente gli Aero-
« porti della regione nel traffico aereo europeo ed intercontinentale;

« 3. — le Camere di Commercio, gli Aero Clubs, e tutti gli Enti econo-
« mici del Mezzogiorno e delle Isole svolgono attiva ed insistente opera di
« studio,di propaganda e di collaborazione con la Società di Navigazione
« Aerea, allo scopo di perfezionare i servizi in base alle giustificate esi-
« genze degli utenti, e di intensificare la utilizzazione delle linee aeree con
. carico pagante.

« 4. — il Ministero delle Comunicazioni disponga una revisione delle
« tariffe di posta aerea e del metodo di distribuzione, con l'intento di in-
« vogliare il pubblico ed abituarlo a servirsi della posta aerea; e disponga

« inoltre un riesame dei rapporti amministrativi con le Società di Navi-
« gazione Aerea per favorire il rendimento economico delle loro linee, che
« è condizione sine qua non per il mantenimento dei servizi;

« 5. — siano incoraggiate concretamente dalle Autorità competenti
« le particolari attività aeree che servano a completare l'attrezzatura tu-
« ristica del Mezzogiorno e delle Isole, per non lasciarla a livello inferiore
« alle moderne esigenze delle industrie turistiche il che riuscirebbe di grave
discapito dell'economia locale e nazionale.

ASSR

31

Bozze di stampa

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

Conferenza Trasporti del Mezzogiorno

Napoli, 11-12-13 Gennaio 1947

Situazione e Necessità della Rete Automobilistica Meridionale

Relazione del Gen.
G. ANCILLOTTI

Napoli - Tip. R. Vecchione - Via Leopoldo Rodinò, 9

32

SITUAZIONE E NECESSITÀ
DELLA RETE AUTOMOBILISTICA MERIDIONALE

I.

Per dare a Cesare quel che è di Cesare, in una relazione sull' Italia Meridionale agli effetti delle vie di comunicazione e dei trasporti, con speciale riguardo agli automobilistici, è necessario anzitutto intendersi sui confini tra Mezzogiorno e Italia centrale.

Ora, se dobbiamo stabilire questi confini in base alla ripartizione dell'Italia in regioni nel senso amministrativo – il che ci sembra tanto più opportuno oggi che il regionalismo è in auge – è certo che dobbiamo considerare come appartenenti all'Italia centrale il Lazio a ovest, gli Abruzzi e il Molise a est, cosicchè l'Italia meridionale avrebbe come sue regioni estreme a nord la Campania e le Puglie, per continuare poi verso sud colla Lucania e la Calabria, mentre le fanno degna corona la Sicilia e la Sardegna, separate dal mare ma unite dalla sventura e dalla comune aspirazione a risorgere.

Da tutte queste regioni considereremo noi come costituito il Mezzogiorno d'Italia, non senza avvertire però che le statistiche compilate prima della guerra dal Ministero delle Comunicazioni, ed oggi da quello dei Trasporti che gli è subentrato, comprendono nell'Italia meridionale anche gli Abruzzi e il Molise.

Prima della guerra avevamo nell'Italia meridionale continentale, secondo le statistiche del Ministero delle Comunicazioni, 17.000 km. circa di linee automobilistiche extraurbane, intendendo comprese in questa cifra le definitive, le provvisorie, le turistiche, le stagionali.

Questo sviluppo corrispondeva a km. 16,28 di linee per ogni 10000 abitanti ed a km. 23,17 per ogni 100 kmq. di territorio. I proventi risultavano di L. 1,69 per autobus-chilometro, e di L. 2,37 le spese.

Per la Sicilia i dati corrispondenti erano questi: km. 7396 di autolinee, 377 autobus, km. 18,29 di linee per ogni 10000 abitanti e km. 28,78

per ogni 100 kmq. Prodotto chilometrico L. 2,32: spesa media chilometrica L. 2,61.

Per la Sardegna: km. 5061 di linee, 195 autobus, km. 48 di linee per ogni 10000 abitanti e km. 21 per ogni 100 kmq. Prodotto medio chilometrico L. 2,12 e spesa media L. 3,04.

Se invece consideriamo, sulle stesse statistiche, tutta la Rete nazionale delle autolinee, troviamo un totale di 116579 km. di linee, con 6702 veicoli, e quindi km. 26,75 di linee per ogni 10000 abitanti e km. 37,58 per ogmi kmq. di territorio.

Lo sviluppo minimo dei servizi pubblici automobilistici nazionali si aveva perciò, sia rispette al numero degli abitanti che alla superficie servita, proprio nell'Italia meridionale, salvo per la Sicilia nei soli riguardi della proporzione fra abitanti ed estensione dei servizi. E nella stessa situazione siamo naturalmente anche oggi.

Quanto al numero delle Imprese esercenti la rete automobilistica meridionale, se ne contavano nel 1941 cinquantotto per la Campania, 39 per le Puglie, 12 per la Lucania, 77 per le Calabrie, 85 per la Sicilia e 16 per la Sardegna, in confronto colle 1186 esercenti tutte le Rete automobilistica italiana.

Ma, come il problema delle comunicazioni non può esser considerato a sè stante nella vita economica e politica di una Nazione, bensì come mezzo al raggiungimeoto di fini economici, demografici, sociali, ecc., così i servizi automobilistici nel Mezzogiorno vanno considerati nel quadro degli altri servizi pubblici ivi esistenti, cioè dei servizi ferroviari, tramviari, di navigazione interna e marittima, (trascurando gli aerei perchè prematuri) per determinare la loro più giusta funzione avvenire in un complesso organico che comprenda tutti questi servizi fra loro coordinati. Mi permetto quindi una breve disgressione in questo senso.

Quanto alle comunicazioni ferroviarie, e a giudicare dai km. di linea, sembrerebbe a prima vista che nel Mezzogiorno non fossimo in condizioni molto inferiori a quelle medie di tutta l'Italia, ma il confronto è illusorio, perchè nel sud le grandi linee ferroviarie dello Stato sono essenzialmente littoranee, corrono spesso ai piedi di un terreno montuoso al quale è difficile l'accesso, allacciano quindi malamente le regioni interne, sono normalmente ad un solo binario e raramente elettrificate, e le ferrovie private che vi accedano hanno per lo più uno scartamento ridotto che rende difficili e costosi i trasbordi delle merci. Lo stesso dicesi per le tramvie extraurbane, che d'altra parte hanno nel mezzogiorno uno sviluppo molto limitato.

Da ciò consegue che il traffico delle merci sulle ferrovie statali del Mezzogiorno è assai scarso, e precisamente nella proporzione di uno a tre rispetto al resto d'Italia, mentre si tratta di regioni eminentemente agricole che avrebbero bisogno di esser collegate più agevolmente coi mercati nazionali e mondiali per esportare i loro prodotti ed importare ciò che serve all'agricoltura.

Il rimedio a queste deficienze sta senza dubbio nello sviluppare la rete stradale ordinaria, che nel Mezzogiorno difetta molto, anche perchè trascurata da chi lo governò prima del 1860, e che dovrebbe collegare alle ferrovie nuovi autoservizi per viaggiatori ed autotrasporti di merci, congiungere i mercati di produzione a quelli di consumo, avvicinare le campagne alle città.

Mancano sopratutto le strade comunali. Naturalmente, le nuove strade dovrebbero essere automobilistiche tanto nella costruzione quanto nella manutenzione, e dovrebbero evitare la costruzione di nuove ferrovie che riuscirebbero troppo onerose, mentre il trasporto automobilistico specie in regioni come il Mezzogiorno, è il trasporto dell'avvenire.

Non è il caso di parlare, per il Mezzogiorno, di vie fluviali di navigazione, dato il regime torrentizio pressochè generale dei corsi d'acqua, e la natura orografica della regione. Ma poichè esso è ampiamente circondato dal mare su ogni lato, le vie acque marittime possono ben rispondere, sotto ogni riguardo, alle sue esigenze economiche.

Occorrono però anche nuovi porti, o per lo meno approdi minori, ma un porto od un approdo non debbono essere fine a sè stessi: bensì occorre preoccuparsi del retroterra al quale debbono servire. I porti debbono rappresentare lo sbocco di un territorio ampio ed organizzato con un sistema di trasporto avviati verso il mare, in modo che la merce vi discenda agevolmente. Lo studio primo, pertanto, deve essere rivolto alla determinazione di siffatti retroterra, dopodichè si stabilirà l'ubicazione del porto, il quale deve essere come la bocca di un organismo vitale che esso alimenta e dal quale è alimentato.

Comunicazioni ferroviarie, stradali e marittime debbono quindi essere anche nel Mezzogiorno coordinate, migliorando il servizio ferroviario, costruendo strade ove mancano, facendole convergere alle ferrovie e ai porti, istituendovi servizi pubblici tanto per i viaggiatori che per le merci, sistemando i porti attuali, costruendo approdi e facendo affluire a questi porti ed a questi approdi i prodotti dei più ampi retroterra possibili.

Rimandiamo chi volesse meglio approfondire il coordinamento delle

varie vie di comunicazione del Mezzogiorno all'ottimo volume di Vittorio Mezzatesta intitolato « *I trasporti nella vita economica della Nazione* » e precisamente al primo capitolo di esso, in cui l'Autore sviscera colla eccezionale competenza che tutti gli riconoscono « *la politica delle comunicazioni nell'Italia meridionale* ».

E torniamo ai servizi automobilistici, cioè al legittimo campo della nostra trattazione.

II.

Quando gli Alleati sbarcarono dalla Sicilia nell'Italia meridionale le requisizioni regolari effettuate delle nostre Autorità militari e quelle irregolari operate prepotentemente dalle Divisioni Tedesche vi avevano ridotto il numero degli autobus esistenti presso le Imprese esercenti autolinee al cinquanta per cento in media delle dotazioni che esse possedevano al principio della guerra, e naturalmente le macchine requisite o asportate furono le più efficienti e le più capaci. Quelle requisite dalle Autorità italiane vennero pagate ai prezzi irrisori di requisizione, ma il peggio è che non si sono potute poi riscattare, cosicchè il danno sofferto dagli esercenti, dati i prezzi attuali di autobus equivalenti, è stato ben grave, e ad esso si è aggiunto il danno delle popolazioni, rimaste prive di servizi di vitale importanza.

Quanto alle macchine asportate dai tedeschi, esse non furono in generale pagate, e il danno è stato ancora maggiore!

All'insufficienza del materiale rotabile si aggiunsero durante tutta la guerra e continuano tuttora le difficoltà nell'approvvigionamento di carburanti, lubrificanti, e gomme, e la penuria dei pezzi di ricambio necessari a mantenere in vita macchine ormai troppo invecchiate.

Molti fra gli autoservizi del Mezzogiorno si svolgono fra passi di montagna e le stazioni ferroviarie, scarsamente servite di treni; spesso ve ne è una sola coppia giornaliera e talvolta un unico treno passa oggi in un senso e domani nell'altro, cosicchè il traffico di queste autolinee è molto limitato e ben lontano dal permettere ai concessionari l'acquisto di materiale rotabile moderno in luogo di quello perduto, senza i provvedimenti governativi che illustreremo più avanti.

La situazione fu ancora più grave in Sicilia, dove alle requisizioni ed alle esportazioni si aggiunsero le distruzioni prodotte dai due schieramenti

avversari che la traversarono tutta dal sud al nord: gli autobus non ancora requisiti o asportati e gli impianti fissi furono alla mercè dei bombardamenti; ogni rifornimento venne iuterrotto ed ogni comunicazione automobilistica tacque insieme a quelle ferroviarie.

Meno gravi furono le conseguenze della guerra in Sardegna, dove la S. A. T. A. S. di Cagliari e la S. C. I. A. di Sassari avevano creati importanti reti di autoservizi, ma anche la Sardegna ebbe a soffrire un lungo isolamento e perciò l'assenza di ogni rifornimento, ed oggi essa invoca questi rifornimenti e la sistemazione della rete stradale.

III.

Riteniamo utile stralciare e riassumere in poche parole alcune segnalazioni fatte da qualche Camera di Commercio del Mezzogiorno sulle necessità della rete stradale e degli autoservizi nella rispettiva provincia, avvertendo che hanno interloquito anche talune Camere appartenenti all'Abruzzo, da noi per amor di precisione ritenuto più propriamente regione dell'Italia centrale.

Premettiamo che nel periodo più critico della guerra restarono in esercizio nell'Italia meridionale soltanto 251 linee automobilistiche, e precisamente nessuna nella Campania, 77 nelle Puglie, 1 nella Lucania, 6 nella Calabria, 91 nella Sicilia, 76 nella Sardegna.

Oggi esse hanno raggiunto il numero di 168 nella Campania, 119 nelle Puglie, 74 nella Lucania, 142 nella Calabria, 253 nella Sicilia, 104 nella Sardegna; totale 860 linee, secondo notizie gentilmente forniteci dall'Ispettorato Gen. M. C. e T. C., Divisione Servizi Automobilistici.

La Camera di Commercio di *Taranto* segnala che per la ripresa economica della regione Jonica-Salentina, Lucania e Calabria è indispensabile il sollecito ripristino della importante arteria costituita dalla Litoranea Jonica, che partendo da Taranto giunge fino a Reggio Calabria. Essa attende da gran tempo la classifica di strada statale, e intanto la manutenzione è abbandonata. Restaurata la litoranea, occorrerà l'integrale sistemazione delle strade provinciali che la allacciano colle regioni attraversate. Soprattutto occorrerà restaurare la strada Savelli–Umbriatico–Cirò–Marina di Cirò, che congiunge la Sila al Mare jonico.

La Camera di *Cagliari* riferisce che in Sardegna le linee automobilistiche vanno gradatamente riprendendo il servizio, ma che manca soprattutto l'approvvigionamento dei pneumatici.

La Camera di *Avellino* chiede l'istituzione di un autoservizio diretto Avellino-Napoli; l'aumento delle corse sull'autolinea Avellino-Benevento in coincidenza coi treni rapidi da e per le Puglie; il ripristino di tutti gli autoservizi preesistenti e nuovi servizi per l'allacciamento dei Comuni dalla provincia di Capolnogo.

La Camera di *Potenza* chiede la sistemazione della rete stradale, l'istituzione di autoservizi per tutti i comuni della provincia, l'aumento del numero degli autobus e delle corse, e il miglioramento del materiale automobilistico.

La Camera di *Teramo* chiede ai concessionari siano liquidati i danni di guerra, affinchè essi possano migliorare i servizi, e che siano loro forniti pneumatici di grande portata a prezzi di costo.

La Camera di *Chieti* lamenta l'insufficiente assegnazione di carburanti e di pneumatici.

La Camera di *Caserta* propone di incrementare con altre coppie di corse le autolinee esistenti, ed assolutamente insufficienti; di istituire varie altre linee o di ripristinare gli autoservizi che collegano i vari centri coi loro scali ferroviari.

La Camera di *Benevento* la segnala crisi prodotta nei trasporti dalla ingiusta concorrenza delle « *Gestioni Raggrappamenti Autocarri* » forti delle condizioni di privilegio in cui lavorano; e propone che questi Raggruppamenti siano sciolti, colla cessione del loro materiale ai privati.

La Camera di *Ragusa* chiede una nuova doppia corsa sulla linea Scoglitti-Ragusa, e un'intensificazione dell'autoservizio Ragusa-Catania, con materiale migliore.

La Camera di *Enna* segnala che la provincia ha una sola ferrovia: che perciò il suo traffico è affidato alla rete stradale ordinaria, ma che

39

questa è oltremodo infelice per tracciato e manutenzione, onde logorio di macchine e gomme, sciupio di carburanti, velocità ridotte.

Raccomanda che siano bitumate le strade; che si assegnino più largamente carburanti, lubrificanti e pneumatici: che sia classificata come statale (121 bis) la Pirato-Catania, importantissima per il traffico interno dell'Isola e oggi mantenuta da ben quattro Enti con criteri diversi e fondi insufficienti.

La Camera di *Campobasso* prevede che il prolungamento del servizio ferroviario Ancona-Lecce fino a Benevento, e poi fino a Veirano-Caianello, e quindi fino a Roma, non si avrà fino all'estate prossima. Perciò occorre fare assegnamento sui servizi automobilistici. Ma è insufficiente anche la rete stradale, che va perciò ampliata. Mancano le strade di collegamento colle altre provincie, e il Molise è così quasi isolato. 51 Comuni su 132 non hanno ancora un servizio automobilistico; mancano carburanti e pneumatici.

La Camera di *Pescara* osserva che occorre ricostruire il ponte sul Pescara per decongestionare il traffico sulla litoranea adriatica.

La Camera di *Reggio Calabria* nota che occorre sistemare l'impraticabile litoranea Jonica Reggio-Taranto e classificarla statale; che i trasporti su strada sono in crisi per mancanza di carburanti e gomme; che in genere gli autobus in servizio sono in cattivo stato di manutenzione; che occorre un'antolinea Reggio-Palmi-Vibo Valentia-Catanzaro.

La Camera di *Siracusa* rileva la necessità di sistemare varie strade.

Dal complesso di queste segnalazioni risultano le deficienze del servizio ferroviario nel Mezzogiorno, la necessità di sistemare la rete stradale di istituire nuovi servizi automobilistici, di aumentare le corse su quelli esistenti, di migliorare il materiale rotabile, di aiutare i concessionari nell'opera di ricostruzione, di tutelarli contro ingiuste concorrenze. Quanto alle deficienze del servizio ferroviario, è degna di nota una dichiarazione fatta dal Presidente del Consiglio De Gasperi nel discorso tenuto l'8 dicembre 1946 a Milano, e cioè che le ferrovie potranno nel 1950 raggiungere le condizioni del 1938, ma occorrerà un ulteriore spesa di 400 miliardi.

IV.

Ma affinchè i servizi automobilistici di linea possano continuare a sviluppare la loro benefica funzione di collaboratori della ferrovia, specialmente in un periodo come l'attuale in cui il servizio ferroviario è per effetto della guerra così deficiente, occorre sgombrare il terreno dal pregiudizio che l'automobile sia il nemico numero uno della rotaia, dimendicando perfino che subito dopo le distruzioni belliche degli impianti ferroviari esso costituì la principale risorsa di tante piaghe rimaste priv di ogni altro mezzo di trasporto, e dimendicando sopratutto che esso è stato sempre ed è il principale apportatore di traffico alle ferrovie, e che solo in casi eccezionali ne ha loro sottratto e ne sottrae una minima parte.

Il pregiudizio nacque quando, intorno al 1930, l'autobus raggiunse il suo pieno sviluppo, ma non si pose mente che la vera e grande sottrattrice di traffico all'azienda ferroviaria era ed è l'antomobile privata e quella di noleggio, ed in praporzioni minori l'autocarro. Si volle correre allora ai ripari, e si emanò perfino il R. D. L. 21 dicembre 1931, n. 1575, che permetteva alle ferrovie di invadere il campo degli autoservizi di linea, ma il progresso non si distrugge, e lentamente si fecero strada più sani criteri, fra i quali quello che si deve anzitutto considerare come preminente l'interesse del pubblico, analizzare il movimento, appurare se per una certa corrente di traffico sia più conveniente l'automobile o la ferrovia, tenere per fermo che se un certo mezzo di trasporto è preferito vuol dire che esso è più conveniente; stabilire se ed entro quali limiti dipercorrenza l'auto soddisfi meglio della ferrovia alle necessità del pubblico e sia più economica. E si concluse fra i competenti che alla ferrovia doveva essere riservato il trasporto di grandi masse e di grandi distanze, mentre se queste ultime erano inferiore ai km. 200 conveniva il trasporto automobilistico.

Se ne dedusse anche che la rete ferroviaria doveva essere sfrondata delle brevi linee a scarso traffico, a vapore, a scartamento ridotto, mal costruite e peggio servite, e molte infatti se ne sostituirono vantaggiosamente con servizi automobilistici; si introdusserero per il servizio locale sulle ferrovie di lungo percorso le automotrici, ma si riconobbe antieconomico affidare

le linee automobilistiche alle amministrazioni ferroviarie, in base alla massima che ciascuno deve fare il proprio mestiere.

Si auspicò alla collaborazione ed al coordinamento fra il mezzo ferroviario ed il mezzo automobilistico e si istituì la *Commissione delle concorrenze*, più che sufficiente a decidere nei rari casi in cui la coesistenza di servizi ferroviari ed automobilistici paralleli sia veramente un inutile duplicato.

Molto ha scritto in difesa dei sani criteri che abbiamo qui sopra enunciato l'Ispettore Generale Tecnico del Ministero Trasporti ing. Ferruccio Vennani, a tutti noto come appassionato e competentissimo studioso dei trasporti, e specialmente nel suo libro *« I trasporti terrestri »* al quale rimandiamo chi desideri approfondire la questione della presunta concorrenza fra ferrovie e automobile. Noi ci auguriamo qui soltanto che non accenni a risorgere nella riorganizzazione dei trasporti meridionali, come qualche invadenza fa temere, la tendenza delle ferrovie ad assumere servizi automobilistici, sia direttamente, sia per interposto Istituto.

Collaborazione sì, quanta se ne vuole, ma inframettenza no, e tanto meno una nazionalizzazione che nel caso speciale ci sembrerebbe grottesca.

V.

Sarebbe invece stato utile, tanto per il Mezzogiorno quanto per il resto d'Italia, un piano regolatore della rete nazionale automobilistica, che, come ognuno sa, si formò a spizzico, senza nessun criterio di organicità, senza nessuna omogeneità, senza nessuna unicità di funzionamento, almeno per molti anni.

Nel 1912, in un modesto volume che fu un mio peccato di gioventù e che intitolai « I servizi pubblici automobilistici » io scrivevo a pag. 17 che era soprattutto da augurarsi la formazione di un piano regolatore delle linee da concedersi, in modo che le concessioni rispondessero a necessità organiche di traffico: che questo venisse incanalato verso le sue foci naturali e che cessassero fra l'altro le concessioni di linee elettorali (allora le autolinee d'Italia non giungevano a 250).

Nello stesso anno fu iniziato presso il Ministero dei Lavori Pubblici, auspici il compianto avv. Carlo Tonti e l'avv. Francesco La Farina, lo

studio di questo piano regolatore, ma la guerra 1915-18 lo interruppe ed esso non fu più ripreso.

Oggi l'impresa sarebbe ardua ed occorrerebbe limitarsi a stabilire per ogni zona e senza troppo legarsi a divisioni amministrative, ma avendo principalmente di mira le correnti del traffico, il piano organico degli autoservizi di maggiore utilità fra quelli già concessi come fra quelli da concedere, tutti opportunamente coordinati fra loro e colla rete ferroviaria e tramviaria: concedere in esercizio sussidiato preferibilmente le linee ammesse nel piano organico e concederle all'impresa che nella zona d'influenza del piano avesse già il maggior numero di chilometri in esercizio, sempre su linee da comprendersi nel piano stesso.

Dobbiamo peraltro riportare qui in merito, perchè può essere utile qualora ad un piano organico per gli autoservizi del Mezzogiorno si voglia addivenire, un parere un po' diverso dal nostro, cioè quello del già citato dott. Mezzatesta: parere tratto anche questo dal volume «I trasporti nella vita economica della nazione».

Osserva l'Autore che un piano regolatore deve avere un carattere di stabilità, un fondo ad una tendenza statiche, e non deve riferirsi alle strade ma alle finalità dei servizi che vi si svolgono. Ora, secondo il dott. Mezzatesta, il piano di un traffico futuro non è facile nè sicuro a stabilirsi, perchè le correnti di questo traffico possono variare col tempo in seguito a fatti nuovi.

Si può invece, secondo lui, far luogo ad una sistemazione degli autoservizi esistenti, laddove il loro traffico sia notevolmente denso, quindi sicuro e perciò da disciplinarsi per parte dello Stato in modo coordinato ed armonico, secondo la legge del minimo mezzo. Anche questo è vero, ma è pur vero che i piani regolatori degli autoservizi, cioè servizi essenzialmente mutevoli, possono modificarsi secondo le nuove necessità. Comunque, riteniamo che laddove un piano possa attuarsi sia utile il farlo, almeno per frenare le tendenze anarchiche della rete automobilistica nazionale!

VI.

Ciò che più importa è peraltro esaminare i provvedimenti necessari per rendere la Rete automobilistica dell'Italia meridionale continentale e delle sue Isole maggiori molto più efficiente di quanto essa non sia oggi,

tenuto conto anche delle deficienze che si lamentano nelle altre vie di comunicazione.

Noi auspichiamo una rete forte, rigogliosa, organica, tecnicamente perfetta, finanziariamente solida, ricca di mezzi, ferrovie senza rotaie anzichè diligenza senza cavalli, capace di completare, e se del caso sostituire, le comunicazioni ferroviarie e tramviarie passive. E per quanto lo Stato possa spendere in una rete automobilistica efficiente, esso spenderà molto meno che mantenendo l'esercizio di ferrovie e tramvie sorpassate o costruendone di nuove.

I provvedimenti che noi proponiamo sono molti, e perciò ci limiteremo ad una illustrazione molto breve di ciascuno, tanto più che la nostra Relazione è destinata a competenti, ai quali bastano poche parole per valutare di ogni problema l'importanza, e giudicare quale sia la miglior soluzione per conseguire nel Mezzogiorno lo scopo di una rete automobilistica molto diversa dell'attuale.

1. - *Miglioramento della rete stradale.* - Abbiamo già accennata alla deficienza di strade, specialmente comunali, nell'Italia meridionale. Mentre nella settentrionale lo sviluppo stradale si avvicina a un chilometro di strada per ogni kmq. di territorio, nella Lucania, Sardegna e Sicilia lo stesso sviluppo non raggiunge neppure un quarto di chilometro. Occorrono quindi nuove strade, che permetteranno nuovi servizi automobilistici affluenti alla rete ferroviaria; ma occorre anche trasformare quelle di tracciato all'antica e con manutenzione a *macadam* all'acqua in istrade a tracciato moderno e con manto superficiale bituminoso - e ciò anche per diminuire le spese di trazione - semprechè gli oneri relativi a tale trasformazione risultino inferiori alle economie annue che gli utenti della strada realizzeranno nel costo degli autotrasporti.

2. - *Riforma della legislazione.* - Occorre sopratutto riformare la legge 28 settembre 1939, n. 1822, sulla disciplina degli autoservizi di linea. Essa li disciplina burocraticamente, ma le manca la spina dorsale, cioè quello spirito innovatore e vivificatore per il quale essa doveva tendere e costituire una rete nazionale veramente integrativa della ferroviaria, coordinata con questa, con opportuni raggruppamenti secondo le correnti del traffico, non anarchica come l'attuale, ma organica, ricca di mezzi e tale da estendere fino alle plaghe più remote quella circolazione venosa, sanguigna,

capillare che le proviene dalle arterie ferroviarie, e da svolgere altrettanto felicemente la circolazione inversa.

Le concessioni debbono avere una durata molto maggiore per consentire l'ammortamento di impianti fissi molto più efficienti degli attuali; la riconferma deve costituire un diritto quale era nella legge 12 luglio 1908, n. 444: il diritto di esclusività deve tornare ad essere legato alla strada, o per lo meno il concessionario di una linea deve aver diritto di preferenza per le nuove linee che alle sue si sovrappongano, per le intensificazioni del servizio su linee proprie, per linee da istituire nella sua zona d'influenza. Debbono riconoscersi come sussidiabili quante volte occorra i tratti di strada comuni a più linee; sussidiabili i servizi in esperimento o periodici, come lo erano nell'art. 277 del T. U. 9 maggio 1912, n. 1447: definitivi secondo legge i servizi provvisori dopo oltre due anni di esercizio. Deve ammettersi l'esproprio per pubblica utilità dei terreni necessari alla costruzione di autorimesse, oltrechè per le stazioni di servizio; ammettersi la concessione di speciali sussidi per il Mezzogiorno, come era previsto dall'art. 285 del T. U. sopracitato, ecc.

3. – *Ripristino delle concessioni definitive sospese.* – Ma naturalmente, finchè non si riformi una legge occorre preoccuparsi di ben applicare quelle esistenti in materia.

Fra queste ve ne è una del 5 dicembre 1941, n. 1409, che permise di prorogare fino a sei mesi dopo la guerra tutte le concessioni definitive di autolinee scadute o da scadere nel periodo bellico. In realtà, per ragioni di sussidio, esse divennero tutte o quasi tutte provvisorie, e lo sono ancora, colla grave conseguenza che i loro concessionari, privi di ogni sicurezza nell'avvenire, esitano ad impegnare milioni in nuovo materiale rotabile. Intanto i noti avventurieri dell'industria cercano con ogni mezzo e con materiale di fortuna – e di disgrazia per il pubblico – di subentrare ad essi. Giustizia ed interesse generale vogliono che le concessioni definitive scadute nel periodo bellico tornino ormai, con effetto immediato ad essere definitive ed esclusive, fossero esse sussidiate o meno.

Resta la questione del sussidio, che evidentemente richiede nuove disposizioni per equipararlo al mutato valore della moneta, ma alla sua provvisoria mancanza può supplirsi mediante tariffe più elevate. E poichè per molto tempo ancora sarebbe difficile stabilire preventivamente sussidi giustamente integrativi per un novennio, proponiamo una forma di sussidio già favorevolmente discussa, e che si accorda egregiamente colla variabi-

lità dei costi d'esercizio: assegnare cioè una quota per vettura-chilometro, variabile di anno in anno e pari alla differenza fra la spesa media ammessa per quell'anno secondo i casi più tipici, e il provento medio accertato; spesa e provento che lo Stato può modificare mercè sgravi fiscali, agevolazioni doganali, variazioni nei programmi d'esercizio e nelle tariffe.

4. – *Concessionari ultraprovvisori.* – In seguito alle distruzioni, alle requisizioni ed alle spoliazioni di cui molti concessionari definitivi furono vittime durante la guerra, varie linee furono forzatamente sospese, e subito i soliti avventurieri dell'industria chiesero – *non certo per altruismo* – di subentrare ad essi con materiale di qualunque specie e provenienza. Lo ottennero col patto che avrebbero dovuto ritirarsi non appena il legittimo titolare del servizio fosse in grado di riattivarlo, ma quando quest'ultimo chiede di riprendere il proprio posto trova che il concorrente vi ha messo salde radici ed allega diritti da concessionario definitivo. Contro queste amare sorprese confidiamo nella tutela ministeriale, sopratutto poichè la sospensione per cause di forza maggiore non fa decadere l'antico titolare dei propri diritti sulla concessione.

5. – *Autoservizi abusivi.* – Così confidiamo in questa tutela contro l'eterna piaga di quei cosiddetti *pirati della strada* che sia con autocarri, sia con autovetture di rimessa, sia con autobus non autorizzati, rastrellano ovunque il traffico delle linee legittime, senza nessuna regolarità di servizio e senza nessuna garanzia nei riguardi della responsabilità civile. Per gli autocarri, purtroppo, una circolare ministeriale n. 10603 del 22 dicembre 1945 autorizzò contro legge il trasporto di viaggiatori nei ritorni a vuoto, adducendo le scarsità generale dei mezzi di trasporto, ma i camionisti ne approfittarono per ottenere anche nei viaggi col carico di merce il massimo provento del trasporto di persone, ed oggi che la Circolare non ha più ragione di essere, il rispetto alla legalità vuole che, tanto per essi quanto per i noleggiatori di rimessa, si torni ad applicare quell'art. 81 del Codice stradale che la guerra ha fatto mettere nel dimenticatoio. Ma ancora più sfacciato è l'abuso di quelle ditte che eserciscono con ben visibili autobus apparentemente in regola, e talvolta sull'identico percorso di servizi già concessi, linee per le quali non hanno avuto nessuna autorizzazione; ciò senza neppure preoccuparsi delle diffide che ricevono dall'Ispettorato.

6. – *Concorrenza di grandi Aziende.* – La concorrenza a danno degli

autoservizi di linea ha purtroppo allettato anche Aziende che per la loro levatura e la loro dignità dovrebbero astenersene: fenomeno questo che si spiega soltanto colla generalizzatasi convinzione che in periodi eccezionali ciascuno possa fare ciò che vuole, tanto più se l'Autorità statale si dimostra disposta ad accettare il fatto compiuto.

Così le Ferrovie dello Stato, giustamente convinte in un primo tempo di dovere assicurare il servizio dei viaggiatori e delle merci su tratti ferroviari interrotti in seguito ad eventi bellici, hanno più tardi esteso questo servizio, direttamente o per il tramite dell'Istituto Nazionale Trasporti, a linee che colle interruzioni ferroviarie non avevano nulla a che fare, sovrapponendosi a private Imprese di autolinee perfettamente funzionanti: così i *Truck-Pools*, divenuti ora *« Gestioni raggrappamento Autocarri »* stanno impiantando senza nessuna autorizzazione governativa veri e propri servizi di linea per il trasporto di persone con autocarri, sempre a danno di regolari concessionari preesistenti, in ciò facilitati da agevolazioni di carattere fiscale e tributario e da larghe assegnazioni di carburante e di gommo a prezzi speciali, mentre compiono trasporti antieconomici perchè con veicoli di piccola portata e di forte consumo.

Ci pare qui il caso di rimettere in onore l'art. 1 della legge 28 settembre 1939, n. 1821, che è la più recente e che esige per gli autoservizi di linea una concessione governativa e riserva le concessioni a ditte private.

7. – *Concorsi finanziari dello Stato.* – Poichè è rimasta finora lettera morta per gli industriali quella legge del 1940 che prometteva ai danneggiati della guerra il risarcimento dei danni sofferti, i concessionari di autolinee salutarono con gioia il D. L. L. 15 ottobre 1944, n. 346, che ammetteva prestiti senza interesse a favore di coloro che avessero subito la perdita, la distribuzione o il deterioramento di immobili o di materiale rotabile; ma nonostante le laboriose pratiche da essi svolte a questo scopo, nulla hanno ottenuto, mentre è evidente che tali prestiti, per non rappresentare *« soccorso di Pisa »*, dovevano essere materialmente concessi prima della ricostruzione. Oggi essi permetterebbero ancora di rimpiazzare quelli fatti ad alto interesse, e perciò è da augurarsi che il decreto del 1944 abbia finalmente immediato vigore.

8. – *Costi d'esercizio e tariffe.* – Le nostre tariffe non seguono purtroppo i costi di esercizio, come voleva l'art. 3 del D. L. L. 7 settem-

bre 1944, n. 344, che d'altra parte, secondo il suo art. 1, è decaduto, perchè aveva vigore fino a sei mesi dopo la cessazione dello stato di guerra. Questo decreto, teoricamente bene studiato come basi di tariffe, si dimostrò praticamente inapplicabile per la sua complicatezza, salvo molti adattamenti, ed ha confermato che occorre tornare all'antico, stabilendo soltanto una tariffa massima per vettura-chilometro. Comunque, con D. M. 18 maggio 1945 ottenemmo un aumento dell'80 % sulla tariffa nazionale originaria, ma da allora sono cominciati con un ritmo sempre più accelerato ed in misura sempre più impressionante i miglioramenti a favore del personale, fino a quelli per noi eccessivamente gravi contenuti in un contratto nazionale che si sta perfezionando, e per i quali questo personale ci costerà con effetto retroattivo sei volte quello che ci costava nel 1944. Intanto già siamo alle cinque volte.

Poichè le tariffe erano già inadeguate ai costi, chiedemmo il loro aumento il 29 dicembre 1945, lo sollecitammo il 25 aprile 1946 e il 17 ottobre scorso, rilevando che gli ultimi aggravi a favore dei nostri dipendenti erano già entrati in vigore dal 1. ottobre e che intanto tutti i prodotti siderurgici erano stati aumentati almeno del 30 %. Infatti un autobus Fiat 626 RN costa oggi L. 3.800.000 ed un Fiat 666 RN costa L. 5.500.000. E di fronte all'ammortamento di questi autoveicoli, all'interesse del capitale impiegato, a ciò che corrispondiamo al nostro personale, al continuo aumento in ogni voce di spesa, non vi è tariffa rimunerativa se non è quasi doppia dell'attuale.

Ma poichè le tariffe troppo alte contraggono il traffico, dobbiamo limitare gli aumenti, e il 30 % sulle tariffe in vigore ci sarebbe bastato. Raccomandammo soltanto, data l'evidenza della necessità, che esso non fosse concesso subordinatamente all'accertamento di questa necessità azienda per azienda, mentre la casa bruciava.

Invece abbiamo soltanto ottenuto, e caso per caso, fino al 100 % sulle tariffe 1944, il che significa solo l'11 % sulle tariffe precedenti, perchè queste erano quelle del 1944 coll'aumento dell'80 %. Ciò mentre, il 27 novembre scorso, sulle tariffe delle ferrovie e tramvie concesse e delle linee di navigazione interne venivano autorizzato un aumento fino al 30 % sulle tariffe in vigore al 1. novembre, e non su tariffe del 1944.

Di fronte a questa situazione i concessionari di autolinee confidano in un provvedimento urgente che permetta loro semplicemente di vivere nel pubblico interesse, e per l'avvenire troverebbero giusta una *«scala mobile»* delle tariffe, proporzionata ai costi del mercato.

Ma poichè essi preferiscono tariffe basse per evitare la contrazione del traffico, si permettono di rilevare che i costi d'esercizio si ridurrebbero se il Governo riducesse ancora per la nostra industria il prezzo dei carburanti e lubrificanti, provvedesse al rifornimento totale delle gomme a prezzo ugualmente ridotto, e ci venisse incontro mediante sgravi fiscali, fra i quali una minore imposta di R. M. sull'industria, oggi calcolata nella iperbolica misura del 25 °/₀ sugli incassi attuali, senza tenere alcun conto delle spese, mentre l'Ispettorato, nei suoi piani finanziari di concessione, la calcola in quella del 20 °/₀ sull'interesse 5 °/₀ del capitale d'impianto!

9. – *Responsabilità nei trasporti di cose.* – Occorre anche precisare la responsabilità degli esercenti autoservizi di linea per viaggiatori nel caso di smarrimento o avaria di bagagli o pacchi merci.

A nulla valgono infatti, quantunque giuste – dice il paragrafo 706 della Relazione al vigente Codice Civile – le limitazioni che il vettore può porre a questa responsabilità, se non consacrate in un provvedimento legislativo. Appunto perciò la responsabilità delle Ferrovie dello Stato nei trasporti di cose è stata sempre precisata mediante decreti di cui l'ultimo è quello del 25 gennaio 1940, n. 9. E noi abbiamo proposto nel gennaio 1946 al Ministero dei Trasporti il testo di un decreto che precisi anche per le autolinee queste responsabilità, ad evitare incresciose contestazioni e liti giudiziarie.

10. – *Sopraccarico sugli autobus.* – Nell'attuale deficienza di materiale rotabile il sopraccarico è oggi normale su ogni mezzo di pubblico trasporto, ed anche sulle autolinee esso si verifica in certi tratti ed in giornate di punta, tanto più che le requisizioni e le ruberie hanno ad esse lasciato in prevalenza autobus di piccola capacità, e per di più la scarsità dei carburanti costringe a ridurre il numero delle corse. Intanto la Polizia della strada, quantunque esorbitando dai propri poteri, eleva contravvenzioni a carico dei proprietari di autobus che marcino in sopraccarico. Abbiamo perciò proposto nello scorso novembre all'Ispettorato Generale, con ragioni tecniche che non ripeteremo qui, l'ammissione di un sopraccarico fino al 30 °/₀ del carico normale, finchè le attuali circostanze di fatto lo rendano necessario, e abbiamo dimostrato che il provvedimento sia scevro di inconvenienti. Lo raccomandiamo perciò alla approvazione dell'Autorità competente.

VII.

Questo decalogo di provvedimenti da noi suggeriti, o meglio invocati per il risorgere della Rete automobilistica meridionale si applica naturalmente a tutta l'Italia, che noi persistiamo a considerare ed auspicare *una*, nonostante la sua tendenza al regionalismo. E sarebbe inconcepibile che provvedimenti ritenuti essenziali al progresso di questa Rete avessero attuazione nel Mezzogiorno e non la avessero nell'Italia centrale e settentrionale. Naturalmente, nell'Italia meridionale la loro necessità è più sentita in proporzione della maggiore deficienza in tutte le comunicazioni.

Ma non vorremmo che, sia per il Nord che per il Sud, si continuasse a coltivare il pregiudizio che gli autoservizi di linea non hanno bisogno di aiuti governativi in quanto una pletora di richiedenti aspira ad impiantarne. Contro questo pregiudizio è bene proclamare altamente che occorre nettamente distinguere fra servizi di ventura, cioè diligenze senza cavalli, che hanno soltanto la spesa di trazione di un autobus sgangherato e guidato dal proprietario, e servizi organizzati come ferrovie senza rotaie, quali noi li concepiamo e quali debbono essere in un'Italia finalmente rinnovata.

Questi ultimi non possono sussistere senza una legislazione più giusta, senza una maggiore tutela, senza il riconoscimento dei loro diritti, senza eventuali sussidi integrativi, senza tariffe adeguate ai costi, senza protezione contro la concorrenza, senza capitali per la ricostruzione, senza una rete stradale ben mantenuta a vantaggio dell'economia nazionale.

Circa la funzione degli autoservizi di linea ha scritto l'ing. Vezzani molti anni addietro, cioè nel 1925, sugli *Annali dei Lavori Pubblici*.

1. – che dove le ferrovie secondarie o tramvie superino un certo massimo di sovvenzione conviene in molti casi dare invece maggiori sussidi ai servizi automobilistici, mettendoli in grado di sostituire, sia pei viaggiatori che per le merci, le ferrovie o tramvie locali;

2. – che i servizi automobilistici debbono essere messi in grado di servire un traffico molto più importante dell'attuale, ma che a tal uopo occorre sopprimere la tassa e il dazio sulla benzina e sugli altri olii minerali; migliorare la manutenzione stradale, prolungare la durata delle concessioni per dare il tempo al concessionario di ammortizzare impianti

più completi degli attuali; adottare veicoli più spaziosi, più confortevoli, più celeri; moltiplicare le corse, portare il massimo dei sussidi a L. 2000 al Km. ove occorra, (e si noti che si trattava di duemila lire del 1922!).

Per parte nostra ci limiteremo ad aggiungere che una rete di trasporti non porterà mai un utile a sè stessa prima di aver necessariamente portato un utile alla collettività; che il concessionario ha per sè soltanto una minima parte di questo utile; che è lo Stato quegli che trae vantaggio dell'attività privata rivolta ai trasporti, assicurandosi un nuovo profitto collettivo; che le aziende di trasporto pongono il capitale a servizio della Nazione per delega di esse nell'interesse della collettiva utilità; che è questo il concetto da porre a base di nuovi provvedimenti legislativi, e che deve sopratutto essere più esattamente valutata *la figura di associato* che lo Stato ha presso le imprese di trasporto.

E chiudiamo coll'augurio che il Ministero dei Trasporti si consideri come l'associato delle aziende nella ricostruzione della Rete automobilistica del Mezzogiorno.

BOZZE DI STAMPA

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

Conferenza trasporti del Mezzogiorno

Napoli, 11 - 12 - 13 Gennaio 1947

TRASPORTI E COMMERCIO

NEL MEZZOGIORNO D'ITALIA

Relazione del Gr. Uff. ERCOLE AVELLA

A considerare, anche sommariamente, i problemi dei trasporti, quali si presentano sotto il punto di vista degli interessi dei traffici del Mezzogiorno, ci sarebbe da restare perplessi, se non scoraggiati, innanzi alla vastità, alla complessità e alla gravità delle esigenze cui bisgna rispondere.

Anche a tralasciare impostazioni di carattere generale, non si possono omettere in queste brevi note due considerazioni fondamentali: e cioè che i traffici delle regioni meridionali, ancor prima dell'ultima guerra, erano già meno efficienti di quelli delle altri parti del Paese in conseguenza della notoria minore capacità della rete ferroviaria, dei servizi secondarii e della viabilità; e che, alla fine delle operazioni belliche sul territorio italiano, la rete del Mezzogiorno aveva subito una serie di distruzioni e danneggiamenti disgraziatamente più gravi che nelle altre regioni italiane.

Di conseguenza, la distanza che separa la rete meridionale dalla normalizzazione, è molto maggiore di quella che si deve colmare nelle altre regioni, e quindi più solleciti e più generosi dovrebbero essere gli sforzi da compiere per riparare quanto dev'essere riparato, ricostruire quanto è distrutto, integrare tutto ciò che è stato rovinato e disperso.

La prima necessità del Mezzogiorno, da Napoli a Siracusa e da Palermo a Bari, è di disporre dei mezzi necessari per il trasporto verso i mercati interni ed esteri delle ingentissime masse di derrate e degli altri prodotti del suolo che ne costituiscono la principal ricchezza.

Si pensi che solo per il settore ortofrutticolo e agrumario si muovevano in passato dalle varie zone del Mezzogiorno verso i mercati esteri e interni oltre duecentomila carri ferroviari ogni anno, per considerare quanto cammino si deve ancora percorrere prima di riavvicinarsi alla normalità. A questo fine, le due principali necessità, come è ovvio, consistono nella disponibilità di carri chiusi e nella ricostruzione degli impianti fissi. Non basterà quindi riportare il doppio binario al punto che si era con tanta fatica raggiunto prima della guerra, ma estenderlo a tutte le linee di grande comunicazione.

A poco ciò però servirebbe se la rete della Sicilia non venisse adeguata a quella della terraferma; pertanto, avendo di mira l'elettrificazione della rete dell'isola (auspicando che ciò sia reso possibile dall'impianto del cavo aereo sullo stretto di Messina), bisognerebbe, come primo passo, realizzare almeno il doppio binario sulle due costiere Palermo-Messina e Siracusa-Messina.

Pochi anni or sono, il trasporto dei prodotti più deperibili era assicurato da un servizio ferroviario con una perfezione che oggi sembra incredibile. Non destava, allora, alcuna preoccupazione la spedizione, anche durante la più calda stagione, di migliaia di vagoni di pomidoro dalla lontana Ragusa, di insalata da Milazzo, di uvo e ciliege da Bisceglie e da Napoli; oggi, anche durante l'inverno, non un prodotto può essere spedito senza le più gravi ansie per la durata e la regolarità del trasporto. Ed infatti, se si tiene conto della grande distanza del Mezzogiorno, sia dai valichi di frontiera che dagli stessi maggiori mercati interni di consumo, si vedrà come la questione dei trasporti possa dirsi davvero il problema n. 1 dell'economia meridionale.

Alla riorganizzazione dei trasporti ferroviari principali dovrà naturalmente accompagnarsi quella della rete secondaria, come pure della rete stradale, e in un primo tempo almeno per quei tratti che interessano gli scali (tanto della rete principale come di quella secondaria) in cui si ha un maggior movimento di merci. Sembra superfluo rilevare l'importanza che riveste — sia agli effetti dei costi, che per la stessa buona presentazione dei prodotti — il trasporto delle merci dal loro primo movimento dalle contrade di produzione, che com'è noto sono frazionate e sparse un po' dappertutto, ai centri di lavorazione e infine agli scali per la spedizione verso i mercati esteri e interni.

Sotto tale aspetto non si può nemmeno trascurare la necessità dei trasporti autocarrati, che se hanno d'ordinario un carattere integrativo, sono oggi, in molti casi, completamente sostitutivi dei trasporti ferroviari, anche a grandi distanze. Occorre quindi che siano rappresentate in sede competente le esigenze effettive delle nostre zone in materia di gomme e carburanti, e ciò almeno finchè le importazioni dei carburanti e la fabbricazione delle gomme saranno soggette ai vincoli attuali.

Si è accennato alle esigenze della Sicilia. Questa bella e generosa regione italiana da troppi anni ormai soffre d'una insufficienza di mezzi di trasporto che è causa di pregiudizio sempre più grave per la sua ripresa economica, già tanto ostacolata dai duri colpi subiti durante tre anni di guerra nel Mediterraneo.

Il solo collegamento razionale e conveniente, regolare e continuativo, fra l'isola e la terraferma è il «ferry-boat». Tutti gli altri sono puri espedienti, assai difficili, costosi e problematici, che rendono spesso avventu-

roso il traffico dei prodotti.

L'amministrazione ferroviaria, certamente considera il problema del traffico nello stretto di Messina con la più ampia visione del domani, ma non può nè deve tralasciare oggi alcun mezzo per risolvere, anche in questo settore, i più improrogabili problemi attuali. Sforzi grandissimi vengono compiuti in questo senso dalle FF. SS. e noi esprimiamo il voto che ancor più, se possibile, si faccia, affinchè il grave problema sia risolto prima che il serio disagio che turba già la Sicilia e i suoi traffici, non si aggravi maggiormente.

Non certo alle FF. SS. si devono chiedere ancora dimostrazioni di buona volontà, chè anzi esse hanno addirittura dato prova di abnegazione. E il sottoscritto non vuol lasciar passare questa occasione senza attestare la riconoscenza delle classi commerciali per la normalizzazione e la moralizzazione che si sono potuti riscontrare da quando, finalmente, le autorità ferroviarie hanno ripreso sotto la propria diretta responsabilità la delicata materia dell'assegnazione dei carri. Ma in Sicilia la situazione è, a questo riguardo, ancora piuttosto complessa. Tuttavia, anche in tal caso, è doveroso riconoscere la comprensione dimostrata dalle FF. SS., le quali hanno accettato l'offerta fatta loro dalle categorie per un'assegnazione di carri coordinata da commissioni provinciali di esperti.

La progressiva normalizzazione dei servizi ferroviari renderà possibile il ripristino delle tradotte derrate per i vari transiti e per i grandi mercati interni. Ma è da ritenere che, come già si è lodevolmente cominciato a fare, in alcuni casi, altre tradotte — tanto lungo la linea tirrenica, quanto lungo l'adriatica — possano essere istituite sin d'ora, a sollievo delle esigenze sempre più impellenti non solo e non tanto delle categorie commerciali, quanto della produzione e degli stessi consumatori. La regolarità degli orari di spedizione e consegna è vantaggiosa, infatti, sopratutto per chi sta all'inizio e alla fine del ciclo economico dei prodotti.

Così pure, sarebbe utile ripristinare il sistema di agganciare i vagoni derrate ,sia pure con adeguati supplementi di tariffa, ai treni diretti, ed infine, nella distribuzione alle varie zone dei carri delle diverse specialità tecniche (carri refrigeranti, carri-ghiacciaia, carri a sagoma inglese) bisognerebbe evitare l'errore compiuto nella scorsa campagna, quando detti carri vennero ripartiti in ragione inversa della distanza dei prodotti dai mercati, e della loro possibilità di conservazione. Sembra equo, infatti, che cioè i carri-ghiacciaia e quelli a sagoma inglese) siano assegnati con prefe i mezzi di trasporto che garantiscono il minor deperimento delle merci (e renza ai trasporti che devono compiere un più lungo percorso e partenti dalle zone meno attrezzate per la conservazione.

Altra lacuna gravissima che occorre al più presto colmare è di dotare gli scali ferroviari di bilici automatici al fine di permettere la pesatura in

partenza del contenuto dei carri spediti per dare la dimostrazione documentata dei quantitativi di prodotti realmente caricati. Con ciò si eviterebbe finalmente la incresciosa e grave situazione attuale delle immancabili contestazioni di peso che lo speditore italiano non riesce in alcun modo a risolvere soddisfacentemente.

Non si può non sollevare sin d'ora la questione delle tariffe. I prodotti del suolo italiani, per riprendere le loro posizioni sui mercati di sbocco, dovranno affrontare le più aspre concorrenze. Già ora comincia ad avvertirsi il grave onere delle spese di trasporto, che ad esempio per le esportazioni verso i mercati inglesi, si sono dimostrate in qualche caso superiori allo stesso ricavo dei prodotti. Naturalmente di ciò è causa principale l'elevato costo (per ragioni di cambio) del trasporto nei territori esteri, ma anche le tariffe italiane sensibilmente inasprite hanno una notevole influenza sulla situazione. Se si vuole che l'esportazione dei prodotti dell'Italia Meridionale dia all'economia nazionale il contributo che è nelle sue grandi possibilità, occorre aver l'audacia di dare alle spedizioni del Mezzogiorno un incoraggiamento effettivo a mezzo di tariffe preferenziali per i trasporti diretti dal Sud verso il Nord. Ciò non sarà solo ragione di minori difficoltà per il Mezzogiorno, ma di alleviamento pure dello sbilancio commerciale che il nostro Paese dovrà inevitabilmente affrontare nell'immediato avvenire.

Per quanto si riferisce ai trasporti marittimi, altri relatori indubbiamente tratteranno il ponderoso problema della ricostruzione del porto di Napoli.

Qui ci limiteremo ad accennare alla necessità che siano assicurati a Napoli le teste di linea, o quanto meno gli scali delle linee marittime che collegano il nostro Paese con l'oltremare, nonchè la istituzione nel nostro porto, da parte delle compagnie di navigazione, delle rispettive sedi di armamento e di rifornimento.

Analoga legittima aspirazione si deve manifestare per quanto riguarda il traffico aereo, essendo evidente l'utilità di istituire regolari servizi in partenza e arrivo a Napoli tanto per l'interno che per l'estero. Questi servizi saranno poi tanto più utili in quanto agevoleranno i viaggiatori provenienti dalla via del mare i quali potranno sollecitamente proseguire via aerea il loro viaggio.

Infine, le necessità del movimento dei passeggeri meritano un breve cenno anche in questa sede, essendo innegabile il legame che unisce i bisogni del traffico mercantile e il movimento delle persone. Occorre innanzi tutto aumentare le coppie dei diretti Roma-Napoli e Roma-Reggio Calabria, nonchè le coppie dei diretti che, attraverso Napoli, collegano Roma con le Puglie. Occorrerebbe inoltre ripristinare le vetture dirette per collegare Napoli con Bari-Lecce-Brindisi, con Reggio Calabria, con Messina-

Siracusa e Messina-Palermo e infine con Milano e con Torino. Non dovrebbe poi essere ancora rinviato il ripristino del rapido per Milano e si dovrebbe rendere nuovamente giornaliero il prezioso postale marittimo Napoli-Palermo che tanto contribuiva ad alleggerire il traffico passeggeri e merci della rete ferroviaria.

Con tali brevi osservazioni, formulate in base alla esperienza diretta e alle vive esigenze del traffico, si è voluto dare il contributo delle categorie commerciali alla trattazione dei problemi economici del Mezzogiorno. Il commercio opera con fiducia, con fervore, con passione. Risolvere, o almeno avviare a soluzione i problemi dei trasporti, significa non aumentare ma addirittura moltiplicare le possibilità del commercio di contribuire alla ripresa economica del Mezzogiorno e dell'intero Paese.

BOZZE DI STAMPA

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

Conferenza trasporti del Mezzogiorno

Napoli, 11 - 12 - 13 Gennaio 1947

TRASPORTI E COMMERCIO

NEL MEZZOGIORNO D'ITALIA

Relazione del Gr. Uff. ERCOLE AVELLA

A considerare, anche sommariamente, i problemi dei trasporti, quali si presentano sotto il punto di vista degli interessi dei traffici del Mezzogiorno, ci sarebbe da restare perplessi, se non scoraggiati, innanzi alla vastità, alla complessità e alla gravità delle esigenze cui bisgna rispondere.

Anche a tralasciare impostazioni di carattere generale, non si possono omettere in queste brevi note due considerazioni fondamentali: e cioè che i traffici delle regioni meridionali, ancor prima dell'ultima guerra, erano già meno efficienti di quelli delle altri parti del Paese in conseguenza della notoria minore capacità della rete ferroviaria, dei servizi secondarii e della viabilità; e che, alla fine delle operazioni belliche sul territorio italiano, la rete del Mezzogiorno aveva subito una serie di distruzioni e danneggiamenti disgraziatamente più gravi che nelle altre regioni italiane.

Di conseguenza, la distanza che separa la rete meridionale dalla normalizzazione, è molto maggiore di quella che si deve colmare nelle altre regioni, e quindi più solleciti e più generosi dovrebbero essere gli sforzi da compiere per riparare quanto dev'essere riparato, ricostruire quanto è distrutto, integrare tutto ciò che è stato rovinato e disperso.

La prima necessità del Mezzogiorno, da Napoli a Siracusa e da Palermo a Bari, è di disporre dei mezzi necessari per il trasporto verso i mercati interni ed esteri delle ingentissime masse di derrate e degli altri prodotti del suolo che ne costituiscono la principal ricchezza.

Si pensi che solo per il settore ortofrutticolo e agrumario si muovevano in passato dalle varie zone del Mezzogiorno verso i mercati esteri e interni oltre duecentomila carri ferroviari ogni anno, per considerare quanto cammino si deve ancora percorrere prima di riavvicinarsi alla normalità. A questo fine, le due principali necessità, come è ovvio, consistono nella disponibilità di carri chiusi e nella ricostruzione degli impianti fissi. Non basterà quindi riportare il doppio binario al punto che si era con tanta fatica raggiunto prima della guerra, ma estenderlo a tutte le linee di grande comunicazione.

A poco ciò però servirebbe se la rete della Sicilia non venisse adeguata a quella della terraferma; pertanto, avendo di mira l'elettrificazione della rete dell'isola (auspicando che ciò sia reso possibile dall'impianto del cavo aereo sullo stretto di Messina), bisognerebbe, come primo passo, realizzare almeno il doppio binario sulle due costiere Palermo-Messina e Siracusa-Messina.

Pochi anni or sono, il trasporto dei prodotti più deperibili era assicurato da un servizio ferroviario con una perfezione che oggi sembra incredibile. Non destava, allora, alcuna preoccupazione la spedizione, anche durante la più calda stagione, di migliaia di vagoni di pomidoro dalla lontana Ragusa, di insalata da Milazzo, di uvo e ciliege da Bisceglie e da Napoli; oggi, anche durante l'inverno, non un prodotto può essere spedito senza le più gravi ansie per la durata e la regolarità del trasporto. Ed infatti, se si tiene conto della grande distanza del Mezzogiorno, sia dai valichi di frontiera che dagli stessi maggiori mercati interni di consumo, si vedrà come la questione dei trasporti possa dirsi davvero il problema n. 1 dell'economia meridionale.

Alla riorganizzazione dei trasporti ferroviari principali dovrà naturalmente accompagnarsi quella della rete secondaria, come pure della rete stradale, e in un primo tempo almeno per quei tratti che interessano gli scali (tanto della rete principale come di quella secondaria) in cui si ha un maggior mavimento di merci. Sembra superfluo rilevare l'importanza che riveste — sia agli effetti dei costi, che per la stessa buona presentazione dei prodotti — il trasporto delle merci dal loro primo movimento dalle contrade di produzione, che com'è noto sono frazionate e sparse un po' dappertutto, ai centri di lavorazione e infine agli scali per la spedizione verso i mercati esteri e interni.

Sotto tale aspetto non si può nemmeno trascurare la necessità dei trasporti autocarrati, che se hanno d'ordinario un carattere integrativo, sono oggi, in molti casi, completamente sostitutivi dei trasporti ferroviari, anche a grandi distanze. Occorre quindi che siano rappresentate in sede competente le esigenze effettive delle nostre zone in materia di gomme e carburanti, e ciò almeno finchè le importazioni dei carburanti e la fabbricazione delle gomme saranno soggette ai vincoli attuali.

Si è accennato alle esigenze della Sicilia. Questa bella e generosa regione italiana da troppi anni ormai soffre d'una insufficienza di mezzi di trasporto che è causa di pregiudizio sempre più grave per la sua ripresa economica, già tanto ostacolata dai duri colpi subiti durante tre anni di guerra nel Mediterraneo.

Il solo collegamento razionale e conveniente, regolare e continuativo, fra l'isola e la terraferma è il «ferry-boat». Tutti gli altri sono puri espedienti, assai difficili, costosi e problematici, che rendono spesso avventu-

roso il traffico dei prodotti.

L'amministrazione ferroviaria, certamente considera il problema del traffico nello stretto di Messina con la più ampia visione del domani, ma non può nè deve tralasciare oggi alcun mezzo per risolvere, anche in questo settore, i più improrogabili problemi attuali. Sforzi grandissimi vengono compiuti in questo senso dalle FF. SS. e noi esprimiamo il voto che ancor più, se possibile, si faccia, affinchè il grave problema sia risolto prima che il serio disagio che turba già la Sicilia e i suoi traffici, non si aggravi maggiormente.

Non certo alle FF. SS. si devono chiedere ancora dimostrazioni di buona volontà, chè anzi esse hanno addirittura dato prova di abnegazione. E il sottoscritto non vuol lasciar passare questa occasione senza attestare la riconoscenza delle classi commerciali per la normalizzazione e la moralizzazione che si sono potuti riscontrare da quando, finalmente, le autorità ferroviarie hanno ripreso sotto la propria diretta responsabilità la delicata materia dell'assegnazione dei carri. Ma in Sicilia la situazione è, a questo riguardo, ancora piuttosto complessa. Tuttavia, anche in tal caso, è doveroso riconoscere la comprensione dimostrata dalle FF. SS., le quali hanno accettato l'offerta fatta loro dalle categorie per un'assegnazione di carri coordinata da commissioni provinciali di esperti.

La progressiva normalizzazione dei servizi ferroviari renderà possibile il ripristino delle tradotte derrate per i vari transiti e per i grandi mercati interni. Ma è da ritenere che, come già si è lodevolmente cominciato a fare, in alcuni casi, altre tradotte — tanto lungo la linea tirrenica, quanto lungo l'adriatica — possano essere istituite sin d'ora, a sollievo delle esigenze sempre più impellenti non solo e non tanto delle categorie commerciali, quanto della produzione e degli stessi consumatori. La regolarità degli orari di spedizione e consegna è vantaggiosa, infatti, sopratutto per chi sta all'inizio e alla fine del ciclo economico dei prodotti.

Così pure, sarebbe utile ripristinare il sistema di agganciare i vagoni derrate ,sia pure con adeguati supplementi di tariffa, ai treni diretti, ed infine, nella distribuzione alle varie zone dei carri delle diverse specialità tecniche (carri refrigeranti, carri-ghiacciaia, carri a sagoma inglese) bisognerebbe evitare l'errore compiuto nella scorsa campagna, quando detti carri vennero ripartiti in ragione inversa della distanza dei prodotti dai mercati, e della loro possibilità di conservazione. Sembra equo, infatti, che cioè i carri-ghiacciaia e quelli a sagoma inglese) siano assegnati con prefe i mezzi di trasporto che garantiscono il minor deperimento delle merci (e renza ai trasporti che devono compiere un più lungo percorso e partenti dalle zone meno attrezzate per la conservazione.

Altra lacuna gravissima che occorre al più presto colmare è di dotare gli scali ferroviari di bilici automatici al fine di permettere la pesatura in

partenza del contenuto dei carri spediti per dare la dimostrazione documentata dei quantitativi di prodotti realmente caricati. Con ciò si eviterebbe finalmente la incresciosa e grave situazione attuale delle immancabili contestazioni di peso che lo speditore italiano non riesce in alcun modo a risolvere soddisfacentemente.

Non si può non sollevare sin d'ora la questione delle tariffe. I prodotti del suolo italiani, per riprendere le loro posizioni sui mercati di sbocco, dovranno affrontare le più aspre concorrenze. Già ora comincia ad avvertirsi il grave onere delle spese di trasporto che ad esempio per le esportazioni verso i mercati inglesi, si sono dimostrate in qualche caso superiori allo stesso ricavo dei prodotti. Naturalmente di ciò è causa principale l'elevato costo (per ragioni di cambio) del trasporto nei territori esteri, ma anche le tariffe italiane sensibilmente inasprite hanno una notevole influenza sulla situazione. Se si vuole che l'esportazione dei prodotti dell'Italia Meridionale dia all'economia nazionale il contributo che è nelle sue grandi possibilità, occorre aver l'audacia di dare alle spedizioni del Mezzogiorno un incoraggiamento effettivo a mezzo di tariffe preferenziali per i trasporti diretti dal Sud verso il Nord. Ciò non sarà solo ragione di minori difficoltà per il Mezzogiorno, ma di alleviamento pure dello sbilancio commerciale che il nostro Paese dovrà inevitabilmente affrontare nell'immediato avvenire.

Per quanto si riferisce ai trasporti marittimi, altri relatori indubbiamente tratteranno il ponderoso problema della ricostruzione del porto di Napoli.

Qui ci limiteremo ad accennare alla necessità che siano assicurati a Napoli le teste di linea, o quanto meno gli scali delle linee marittime che collegano il nostro Paese con l'oltremare, nonchè la istituzione nel nostro porto, da parte delle compagnie di navigazione, delle rispettive sedi di armamento e di rifornimento.

Analoga legittima aspirazione si deve manifestare per quanto riguarda il traffico aereo, essendo evidente l'utilità di istituire regolari servizi in partenza e arrivo a Napoli tanto per l'interno che per l'estero. Questi servizi saranno poi tanto più utili in quanto agevoleranno i viaggiatori provenienti dalla via del mare i quali potranno sollecitamente proseguire via aerea il loro viaggio.

Infine, le necessità del movimento dei passeggeri meritano un breve cenno anche in questa sede, essendo innegabile il legame che unisce i bisogni del traffico mercantile e il movimento delle persone. Occorre innanzi tutto aumentare le coppie dei diretti Roma-Napoli e Roma-Reggio Calabria, nonchè le coppie dei diretti che, attraverso Napoli, collegano Roma con le Puglie. Occorrerebbe inoltre, ripristinare le vetture dirette per collegare Napoli con Bari-Lecce-Brindisi, con Reggio Calabria, con Messina-

Siracusa e Messina-Palermo e infine con Milano e con Torino. Non dovrebbe poi essere ancora rinviato il ripristino del rapido per Milano e si dovrebbe rendere nuovamente giornaliero il prezioso postale marittimo Napoli-Palermo che tanto contribuiva ad alleggerire il traffico passeggeri e merci della rete ferroviaria.

Con tali brevi osservazioni, formulate in base alla esperienza diretta e alle vive esigenze del traffico, si è voluto dare il contributo delle categorie commerciali alla trattazione dei problemi economici del Mezzogiorno. Il commercio opera con fiducia, con fervore, con passione. Risolvere, o almeno avviare a soluzione i problemi dei trasporti, significa non aumentare ma addirittura moltiplicare le possibilità del commercio di contribuire alla ripresa economica del Mezzogiorno e dell'intero Paese.

BOZZE DI STAMPA

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

Conferenze trasporto del Mezzogiorno

Napoli, 11 - 12 - 13 Gennaio 1947

TRASPORTI URBANI

Relazione del Prof. ENZO CARLEVARO

Molto opportunamente il Centro Economico del Mezzogiorno ha impostato tra i primi problemi che richiedono una immediata ed illuminata soluzione quello dei trasporti. Essi sono base essenziale per la rinascita e mezzo efficace di esercizio delle nuove attività.

Tra gli altri problemi non piccola importanza ha la ripresa dei trasporti urbani e di quelli di Napoli in particolare, che sono stati danneggiati più che in qualunque altra città d'Italia.

Su di un totale di 771 vetture circolanti (rimorchiate comprese) nell'anteguerra abbiamo solo oggi 258 vetture; meno di un terzo, mentre la popolazione che dovrebbe viaggiare è sicuramente aumentata rispetto all'anteguerra, anche per la riduzione delle automobili private in circolazione.

Basta questa osservazione per comprendere che qualunque problema riguardante l'esercizio, la prestazione, la disciplina, il bilancio è, allo stato, irresolubile.

1.°) PROBLEMI ECONOMICI

Nei riguardi del bilancio in particolare, alla sproporzione tra l'accrescimento modesto delle entrate, rispetto all'anteguerra, e l'accrescimento assai maggiore delle spese, sproporzione che si verifica in tutte le aziende, si aggiunge nel caso particolare la grave diminuizione del numero delle vetture, che obbliga la maggior parte dei possibili utenti a rimanere a terra.

Di fronte ad un introito giornaliero di poco meno di tre milioni si verifica una spesa quasi di 5 milioni con un disavanzo pauroso di due milioni al giorno per fare fronte quasi esclusivamente al bilancio ordinario, essendo ridottissimo l'aggravio attuale per la ricostruzione, necessariamente lenta, e per la manutenzione straordinaria, anche per mancanza di fondi.

Questo disavanzo che fino a qualche mese fa veniva colmato dal Governo Alleato, viene ora a gravare in misura preoccupante sul bilancio co-

munale, già deficitario di per sè stesso, e quindi grava in definitiva sullo Stato.

Vale a dire il costo del viaggio in tram viene pagato per circa metà da chi viaggia, il resto viene pagato dalla collettività. Parimenti gravano sulla collettività alcuni servizi interurbani ad autobus, molto dispensiosi e pur favoriti da tariffe basse e concessioni. Ora se questo è il portato, speriamo transitorio, delle circostanze politiche ed economiche attuali, occorre che sia posto urgentemente sul tappeto il problema del bilancio e dell'autoinsufficienza dell'Azienda.

Il problema si presenta in minore o maggiore misura in tutte le Aziende tramviarie d'Italia; ma a Napoli si riscontrano le più gravi condizioni dovute appunto alla più radicale distruzione del materiale rotabile: è giusto quindi che da Napoli parta un primo contributo allo studio del risanamento economico delle Aziende Tramviarie Italiane.

La soluzione del problema va impostata in parte sul risarcimento dei danni di guerra da parte dello Stato, previsto dalla legge 26 ottobre 1940 N. 1543. Fortunatamente a Napoli per varie circostanze non si sono avuti gravi danni alle stazioni di conversione.

Hanno notevolmente sofferto invece i depositi, le officine (circa 300 milioni) la rete aerea e quella sotterranea (circa 33 milioni), ma sopratutto è stata grave ed irreparabile la distruzione del materiale rotabile.

La ripartizione di 359 vetture tramviarie, di 125 autobus, richiesta solo per raggiungere il livello del traffico d'anteguerra importa la spesa di circa 850 milioni. Balza subito all'occhio la sproporzione tra l'enorme disavanzo del bilancio ordinario, ammontante a circa 700 milioni annui causata fondamentalmente dalla scarsità delle vetture circolanti e la spesa relativamente moderata per ripristinare le vetture stesse. E scaturisce in conseguenza la soluzione logica nell'interesse comune dell'Azienda, della popolazione e dello Stato stesso.

Se il disavanzo è sopportato in definitiva dal bilancio statale in quanto lo Stato impone un prezzo politico al biglietto tramviario, vi è tutta la convenienza da parte dello Stato di soccorrere con estrema urgenza l'Azienda per la ricostruzione del materiale mobile con l'erogazione immediata e diretta di 900 milioni, per risparmiare l'erogazione annua del disavanzo di 700 milioni per molto tempo ancora e cioè fino a quando non sarà lentamente e faticosamente eseguita la ricostruzione.

Senonchè a ciò si oppone una interpretazione restrittiva che il Ministero dei LL. PP. dà alla legge 26 ottobre 1940 N. 1543 assumendo che la dicitura « beni degli Enti Pubblici locali » si riferisca solo ai beni immobili. La causa di tale interpretazione restrittiva è da ricercare principalmente nella mancanza di fondi da destinare alla ricostruzione del materiale rotabile, ma occorre sviluppare ogni azione nel senso di sollecitare

la ricerca dei fondi per questa ricostruzione, assai più urgente della copertura di qualche capannone finora concessa dal Provveditore alle OO. PP., perchè tale ricostruzione delle vetture rappresenta la vita stessa delle Aziende. E, come abbiamo visto, la ricostruzione immediata può ridurre radicalmente la spesa annua che lo Stato deve in ogni caso accollarsi per colmare il disavanzo causato dal prezzo politico del biglietto tramviario.

2.°) RIDUZIONE DELLE SPESE.

Il risanamento del bilancio che, a causa del continuo aumento delle spese di personale, tende ad allontanarsi sempre più dal pareggio, deve naturalmente realizzarsi attraverso ben studiate economie, accompagnate da unaradicale riduzione delle concessioni di viaggi gratuiti ed a tariffe ridotte. Molte concessioni non hanno ragione di sussistere perchè non rappresentano oggetto di scambio. Le facilitazioni offerte ad impiegati di varie amministrazioni, ed agli stessi mutilati di guerra, dovranno in avvenire gravare sulle rispettive amministrazioni: queste ultime sul Ministero della Guerra. Non è giusto che i benefici economici concessi ad impiegati di altre Aziende o le benemerenze dei mutilati ed invalidi per la causa nazionale vadano ad aggravare il bilancio di un'azienda di trasporto anch'essa mutilata e dissestata per le distruzioni belliche.

Un'ulteriore diminuzione di spese potrà conseguirsi con lo svecchiamento del personale e con l'eliminazione di quello esuberante in taluni servizi, contenendo poi in limiti ridottissimi le nuove ammissioni.

3.°) APPROVVIGIONAMENTI.

Qualora fosse risolto il problema del finanziamento per la ricostruzione, garantito da un rimborso statale, anche dilazionato, dei danni di guerra, o da un piano di ammortamneto basato su di un equo prezzo dei biglietti, rimane oggi ancora preoccupante il problema degli approvvigionamenti. Il blocco tuttora esistente sulla gomma, sui metalli, sui vetri, sui combustibili, sull'energia elettrica, la scarsa disponibilità di alcune materie prime rendono problematica l'anzidetta rapida ricostruzione del materiale rotabile.

A ciò si aggiungono le difficoltà burocratiche che nelle Aziende Municipalizzate si frappongono agli approvvigionamenti, e le lungaggini procedurali che in periodo di rapida ascesa dei prezzi si concludono inevitabilmente con uno spreco inutile di danaro.

Altre difficoltà vengono dalla grande incertezza del mercato, che causa la rarefazione di alcuni generi, dallo scarso concorso di fornitori alle gare,

dalle forti divergenze tra le offerte delle disparate ditte concorrenti, dall'impossibilità di eseguire dei preventivi attendibili, e così via.

Ma sopratutto preoccupa il continuo aumento dei prezzi il che conferma la necessità di provvedere con estrema urgenza alla ricostruzione immediata delle vetture con ogni mezzo; sia riparando in officina quelle che hanno meno sofferto della guerra, sia acquistando vetture nuove preferibilmente costruite da industrie locali.

In queste condizioni sarebbe di grande utilità la instaurazione di un sistema di amministrazione continuativo, non influenzato dal susseguirsi delle varie amministrazioni comunali, il quale, pur essendo responsabile di fronte al Comune, avesse una più ampia libertà d'azione rispetto all'attuale, e potesse ispirarsi a concetti più industriali che burocratici.

E' necessario sopratutto che gli approvvigionamenti correnti non siano vincolati alla preventiva approvazione della Giunta Provinciale Amministrativa, se non per questioni di importanza finanziaria considerevole. Av. viene spesso che l'esito di una gara e l'approvazione dello stanziamento relativo vengano deliberati dall'autorità tutoria dopo più di un mese dalla gara, quando per l'aumento dei prezzi sul mercato non è più possibile usufruire dei risultati precedenti, e si debba quindi bandire una nuova gara a prezzi maggiorati, e così via.

Solo con una più snella amministrazione si potrà ottenere il massimo effetto col minimo dispendio e contemporaneamente accelerare la ricostruzione ,con i benefici che esso può portare. I fondi per la ricostruzione che dovrebbero essere, come si è detto, messi in qualunque modo a disposizione il più presto possibile, devono formare un capitolo separato del bilancio e non entrare nella parte ordinaria che comporta un pareggio tra entrate e spese.

Nelle condizioni attuali quando la ricostruzione, pur modesta, in corso è affidata alle entrate ordinarie avviene dolorosamente che i fornitori non possono ricevere che piccoli acconti sproporzionati alla entità delle forniture, creando intorno all'Azienda una atmosfera di inadempienza e diffidenza che un Ente di tale importanza non dovrebbe avere.

E' urgente quindi che il problema della gestione del fondo speciale destinato alla ricostruzione venga studiato di pari passo a quello del finanziamento perchè non venga frustrato lo scopo a cui questo è destinato.

4°) PROBLEMI ACCESSORI

I problemi di tariffe speciali e di facilitazioni (biglietti orari, di andata e ritorno, libretti a tagliandi ecc.) potranno adottarsi solo quando l'aumentato numero di vetture al triplo od al quadruplo di quello attuale permetterà un più facile e sicuro controllo da parte degli ispettori. Attua'-

mente queste facilitazioni sono state soppresse per le possibilità di evasione che esse offrono ,data la difficoltà di controllo. Per il momento alle pressanti richieste del pubblico non si può rispondere che con promesse per il futuro.

A sanare il più possibile la grave deficienza di vetture circolanti, si sono presi accordi con la Gestione Raggruppamenti Autocarri (G.R.A.) per la fornitura in fitto di autocarri per qualche servizio extra urbano e per la gestione in proprio di vere e proprie linee pubbliche sui tratti di rete ancora non serviti dalla tramvia, od in parallelo con tratti troppo carichi, per alleviare i danni di un eccessivo affollamento sulle vetture.

Ciò nonostante le condizioni dei trasporti urbani e degli allacciamenti con le frazioni sono assolutamente inadeguati, e lo saranno per lungo tempo.

5.°) PIANO REGOLATORE

Oltre alla ricostruzione del materiale rotabile assume grande importanza la ricostruzione degli impianti fissi che non dovrà necessariamente svolgersi sulla stessa falsariga dell'antico. Le distruzioni create dalla guerra permettono modificazioni anche radicali del vecchio impianto senza aggravare sensibilmente l'onere della ricostruzione. E' quindi il caso, in questa circostanza, di rivedere radicalmente le direttive generali dell'impianto ed apportare le modifiche che l'esperienza consiglia. Abbandonando in parte l'andamento tradizionale dei percorsi, conviene studiare ed adottare progressivamente un sistema imperniato su linee a forte traffico con treni numerosi, capaci e veloci, susseguentisi a brevissimi intervalli e con poche fermate, integrate da brevi linee longitudinali e trasversali di smistamento del traffico.

Le prime, costituite da vetture tramviarie molto capaci dovrebbero attraversare in varie direzioni la città nel senso della sua maggiore lunghezza e lungo le direttrici del maggior traffico. Dovrebbero essere riservati i filobus alle vie strette ed a quelle di forte pendenza. La seconda categoria, di linee di smistamento, potrebbe essere servita anche da filobus o autobus di minori dimensioni, o da brevi linee tramviarie.

Su queste basi conviene fin d'ora impiantare un progetto di sistemazione più razionale di trasporti che, offrendo concreti vantaggi alla cittadinanza, dia all'amministrazione un più cospicuo reddito.

Naturalmente questa sistemazione definitiva dell'impianto importa un onere superiore a quello anzidetto della pura e semplice ricostruzione del danno di guerra.

Ma poichè essa si tradurrà in definitiva in una maggiore efficienza dell'impianto ed in un più cospicuo introito dell'Azienda, sarà necessario

affrontarla, al più presto, come presupposto indispensabile al risanamento economico. Sotto questo punto di vista lo stanziamento iniziale per la ricostruzione potrà anche notevolmente superare quel preventivo di circa un miliardo che corrisponde ai danni di guerra dell'Azienda. Ma anche un sacrificio immediato notevole sarà sempre largamente compensato dalla riduzione del disavanzo da colmare.

6.) CONCLUSIONI

I problemi relativi al riassetto tecnico ed amministrativo dell'Azienda tramviaria sono strettamente legati all'orientamento politico generale. Le condizioni attuali non possono essere perpetuate. Occorre decisamente stabilire a priori se le Aziende Municipalizzate debbano alimentarsi col provento del traffico o se debbano essere mantenute dalla collettività per agevolare a spese di tutti la popolazione urbana ed in particolare alcune categorie (impiegati, operai ecc.). In ciascuno dei casi occorre un provvedimento legislativo urgente. In particolare per Napoli nel caso dell'autoinsufficienza è indispensabile un aumento immediato del biglietto tramviario in maniera ben maggiore che nelle altre città, data l'enormità delle distruzioni operate a Napoli dalla guerra.

Nel secondo caso occorre che lo Stato stanzii definitivamente in bilancio l'integrazione necessaria a sanare il deficit sempre maggiore dell'Azienda a causa dei sempre crescenti oneri salariali.

E' parimenti urgente che lo Stato in ogni caso riveda l'applicazione della legge sui danni di guerra estendendola ai beni mobili, perchè ciò ritorna in definitiva a suo vantaggio, e provveda a che la liquidazione sia rapidamente decisa anche se l'onere sia dilazionato nel tempo.

E' bene infine che si dia la possibilità in qualche modo alle Aziende di finanziare un'opera di ricostruzione e di adeguamento alle cresciute esigenze quanto più è possibile vasta e radicale con crediti o con mutui, anche perchè si possano realizzare a fianco ai nuclei della Azienda quelle più ampie opere sociali (abitazioni per i dipendenti, scuole, istituzioni benefiche ed educative) che non possono ormai essere trascurate in ogni industria anche di modesta importanza, ma che sono specialmente necessarie nelle Aziende tramviarie, ove è necessario che il personale sia educato all'ordine, alla responsabilità, alla disciplina ed alla correttezza verso il pubblico.

BOZZE DI STAMPA

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

Conferenze trasporto del Mezzogiorno

Napoli, 11 - 12 - 13 Gennaio 1947

TRASPORTI URBANI

Relazione del Prof. ENZO CARLEVARO

Molto opportunamente il Centro Economico del Mezzogiorno ha impostato tra i primi problemi che richiedono una immediata ed illuminata soluzione quello dei trasporti. Essi sono base essenziale per la rinascita e mezzo efficace di esercizio delle nuove attività.

Tra gli altri problemi non piccola importanza ha la ripresa dei trasporti urbani e di quelli di Napoli in particolare, che sono stati danneggiati più che in qualunque altra città d'Italia.

Su di un totale di 771 vetture circolanti (rimorchiate comprese) nell'anteguerra abbiamo solo oggi 258 vetture; meno di un terzo, mentre la popolazione che dovrebbe viaggiare è sicuramente aumentata rispetto all'anteguerra, anche per la riduzione delle automobili private in circolazione.

Basta questa osservazione per comprendere che qualunque problema riguardante l'esercizio, la prestazione, la disciplina, il bilancio è, allo stato, irresolubile.

1.°) PROBLEMI ECONOMICI

Nei riguardi del bilancio in particolare, alla sproporzione tra l'accrescimento modesto delle entrate, rispetto all'anteguerra, e l'accre-cimento assai maggiore delle spese, sproporzione che si verifica in tutte le aziende, si aggiunge nel caso particolare la grave diminuzione del numero delle vetture, che obbliga la maggior parte dei possibili utenti a rimanere a terra.

Di fronte ad un introito giornaliero di poco meno di tre milioni si verifica una spesa quasi di 5 milioni con un disavanzo pauroso di due milioni al giorno per fare fronte quasi esclusivamente al bilancio ordinario, essendo ridottissimo l'aggravio attuale per la ricostruzione, necessariamente lenta, e per la manutenzione straordinaria, anche per mancanza di fondi.

Questo disavanzo che fino a qualche mese fa veniva colmato dal Governo Alleato, viene ora a gravare in misura preoccupante sul bilancio co-

munale, già deficitario di per sè stesso, e quindi grava in definitiva sullo Stato.

Vale a dire il costo del viaggio in tram viene pagato per circa metà da chi viaggia, il resto viene pagato dalla collettività. Parimenti gravano sulla collettività alcuni servizi interurbani ad autobus, molto dispensiosi e pur favoriti da tariffe basse e concessioni. Ora se questo è il portato, speriamo transitorio, delle circostanze politiche ed economiche attuali, occorre che sia posto urgentemente sul tappeto il problema del bilancio e dell'autoinsufficienza dell'Azienda.

Il problema si presenta in minore o maggiore misura in tutte le Aziende tramviarie d'Italia; ma a Napoli si riscontrano le più gravi condizioni dovute appunto alla più radicale distruzione del materiale rotabile: è giusto quindi che da Napoli parta un primo contributo allo studio del risanamento economico delle Aziende Tramviarie Italiane.

La soluzione del problema va impostata in parte sul risarcimento dei danni di guerra da parte dello Stato, previsto dalla legge 26 ottobre 1940 N. 1543. Fortunatamente a Napoli per varie circostanze non si sono avuti gravi danni alle stazioni di conversione.

Hanno notevolmente sofferto invece i depositi, le officine (circa 300 milioni) la rete aerea e quella sotterranea (circa 33 milioni), ma sopratutto è stata grave ed irreparabile la distruzione del materiale rotabile.

La ripartizione di 359 vetture tramviarie, di 125 autobus, richiesta solo per raggiungere il livello del traffico d'anteguerra importa la spesa di circa 850 milioni. Balza subito all'occhio la sproporzione tra l'enorme disavanzo del bilancio ordinario, ammontante a circa 700 milioni annui causata fondamentalmente dalla scarsità delle vetture circolanti e la spesa relativamente moderata per ripristinare le vetture stesse. E scaturisce in conseguenza la soluzione logica nell'interesse comune dell'Azienda, della popolazione e dello Stato stesso.

Se il disavanzo è sopportato in definitiva dal bilancio statale in quanto lo Stato impone un prezzo politico al biglietto tramviario, vi è tutta la convenienza da parte dello Stato di soccorrere con estrema urgenza l'Azienda per la ricostruzione del materiale mobile con l'erogazione immediata e diretta di 900 milioni, per risparmiare l'erogazione annua del disavanzo di 700 milioni per molto tempo ancora e cioè fino a quando non sarà lentamente e faticosamente eseguita la ricostruzione.

Senonchè a ciò si oppone una interpretazione restrittiva che il Ministero dei LL. PP. dà alla legge 26 ottobre 1940 N. 1543 assumendo che la dicitura « beni degli Enti Pubblici locali » si riferisca solo ai beni immobili. La causa di tale interpretazione restrittiva è da ricercare principalmente nella mancanza di fondi da destinare alla ricostruzione del materiale rotabile, ma occorre sviluppare ogni azione nel senso di sollecitare

la ricerca dei fondi per questa ricostruzione, assai più urgente della copertura di qualche capannone finora concessa dal Provveditore alle OO. PP., perchè tale ricostruzione delle vetture rappresenta la vita stessa delle Aziende. E, come abbiamo visto, la ricostruzione immediata può ridurre radicalmente la spesa annua che lo Stato deve in ogni caso accollarsi per colmare il disavanzo causato dal prezzo politico del biglietto tramviario.

2.°) RIDUZIONE DELLE SPESE.

Il risanamento del bilancio che, a causa del continuo aumento delle spese di personale, tende ad allontanarsi sempre più dal pareggio, deve naturalmente realizzarsi attraverso ben studiate economie, accompagnate da unaradicale riduzione delle concessioni di viaggi gratuiti ed a tariffe ridotte. Molte concessioni non hanno ragione di sussistere perchè non rappresentano oggetto di scambio. Le facilitazioni offerte ad impiegati di varie amministrazioni, ed agli stessi mutilati di guerra, dovranno in avvenire gravare sulle rispettive amministrazioni: queste ultime sul Ministero della Guerra. Non è giusto che i benefici economici concessi ad impiegati di altre Aziende o le benemerenze dei mutilati ed invalidi per la causa nazionale vadano ad aggravare il bilancio di un'azienda di trasporto anch'essa mutilata e dissestata per le distruzioni belliche.

Un'ulteriore diminuzione di spese potrà conseguirsi con lo svecchiamento del personale e con l'eliminazione di quello esuberante in taluni servizi, contenendo poi in limiti ridottissimi le nuove ammissioni.

3.°) APPROVVIGIONAMENTI.

Qualora fosse risolto il problema del finanziamento per la ricostruzione, garantito da un rimborso statale, anche dilazionato, dei danni di guerra, o da un piano di ammortamneto basato su di un equo prezzo dei biglietti, rimane oggi ancora preoccupante il problema degli approvvigionamenti. Il blocco tuttora esistente sulla gomma, sui metalli, sui vetri, sui combustibili, sull'energia elettrica, la scarsa disponibilità di alcune materie prime rendono problematica l'anzidetta rapida ricostruzione del materiale rotabile.

A ciò si aggiungono le difficoltà burocratiche che nelle Aziende Municipalizzate si frappongono agli approvvigionamenti, e le lungaggini procedurali che in periodo di rapida ascesa dei prezzi si concludono inevitabilmente con uno spreco inutile di danaro.

Altre difficoltà vengono dalla grande incertezza del mercato, che causa la rarefazione di alcuni generi, dallo scarso concorso di fornitori alle gare,

dalle forti divergenze tra le offerte delle disparate ditte concorrenti, dall'impossibilità di eseguire dei preventivi attendibili, e così via.

Ma sopratutto preoccupa il continuo aumento dei prezzi il che conferma la necessità di provvedere con estrema urgenza alla ricostruzione immediata delle vetture con ogni mezzo; sia riparando in officina quelle che hanno meno sofferto della guerra, sia acquistando vetture nuove preferibilmente costruite da industrie locali.

In queste condizioni sarebbe di grande utilità la instaurazione di un sistema di amministrazione continuativo, non influenzato dal susseguirsi delle varie amministrazioni comunali, il quale, pur essendo responsabile di fronte al Comune, avesse una più ampia libertà d'azione rispetto all'attuale, e potesse ispirarsi a concetti più industriali che burocratici.

E' necessario sopratutto che gli approvvigionamenti correnti non siano vincolati alla preventiva approvazione della Giunta Provinciale Amministrativa, se non per questioni di importanza finanziaria considerevole. Avviene spesso che l'esito di una gara e l'approvazione dello stanziamento relativo vengano deliberati dall'autorità tutoria dopo più di un mese dalla gara, quando per l'aumento dei prezzi sul mercato non è più possibile usufruire dei risultati precedenti, e si debba quindi bandire una nuova gara a prezzi maggiorati, e così via.

Solo con una più snella amministrazione si potrà ottenere il massimo effetto col minimo dispendio e contemporaneamente accelerare la ricostruzione ,con i benefici che esso può portare. I fondi per la ricostruzione che dovrebbero essere, come si è detto, messi in qualunque modo a disposizione il più presto possibile, devono formare un capitolo separato del bilancio e non entrare nella parte ordinaria che comporta un pareggio tra entrate e spese.

Nelle condizioni attuali quando la ricostruzione, pur modesta, in corso è affidata alle entrate ordinarie avviene dolorosamente che i fornitori non possono ricevere che piccoli acconti sproporzionati alla entità delle forniture, creando intorno all'Azienda una atmosfera di inadempienza e diffidenza che un Ente di tale importanza non dovrebbe avere.

E' urgente quindi che il problema della gestione del fondo speciale destinato alla ricostruzione venga studiato di pari passo a quello del finanziamento perchè non venga frustrato lo scopo a cui questo è destinato.

4°) PROBLEMI ACCESSORI

I problemi di tariffe speciali e di facilitazioni (biglietti orari, di andata e ritorno, libretti a tagliandi ecc.) potranno adottarsi solo quando l'aumentato numero di vetture al triplo od al quadruplo di quello attuale permetterà un più facile e sicuro controllo da parte degli ispettori. Attua'-

mente queste facilitazioni sono state soppresse per le possibilità di evasione che esse offrono ,data la difficoltà di controllo. Per il momento alle pressanti richieste del pubblico non si può rispondere che con promesse per il futuro.

A sanare il più possibile la grave deficienza di vetture circolanti, si sono presi accordi con la Gestione Raggruppamenti Autocarri (G.R.A.) per la fornitura in fitto di autocarri per qualche servizio extra urbano e per la gestione in proprio di vere e proprie linee pubbliche sui tratti di rete ancora non serviti dalla tramvia, od in parallelo con tratti troppo carichi, per alleviare i danni di un eccessivo affollamento sulle vetture.

Ciò nonostante le condizioni dei trasporti urbani e degli allacciamenti con le frazioni sono assolutamente inadeguati, e lo saranno per lungo tempo.

5.°) PIANO REGOLATORE

Oltre alla ricostruzione del materiale rotabile assume grande importanza la ricostruzione degli impianti fissi che non dovrà necessariamente svolgersi sulla stessa falsariga dell'antico. Le distruzioni create dalla guerra permettono modificazioni anche radicali del vecchio impianto senza aggravare sensibilmente l'onere della ricostruzione. E' quindi il caso, in questa circostanza, di rivedere radicalmente le direttive generali dell'impianto ed apportare le modifiche che l'esperienza consiglia. Abbandonando in parte l'andamento tradizionale dei percorsi, conviene studiare ed adottare progressivamente un sistema imperniato su linee a forte traffico con treni numerosi, capaci e veloci, susseguentisi a brevissimi intervalli e con poche fermate, integrate da brevi linee longitudinali e trasversali di smistamento del traffico.

Le prime, costituite da vetture tramviarie molto capaci dovrebbero attraversare in varie direzioni la città nel senso della sua maggiore lunghezza e lungo le direttrici del maggior traffico. Dovrebbero essere riservati i filobus alle vie strette ed a quelle di forte pendenza. La seconda categoria, di linee di smistamento, potrebbe essere servita anche da filobus o autobus di minori dimensioni, o da brevi linee tramviarie.

Su queste basi conviene fin d'ora impiantare un progetto di sistemazione più razionale di trasporti che, offrendo concreti vantaggi alla cittadinanza, dia all'amministrazione un più cospicuo reddito.

Naturalmente questa sistemazione definitiva dell'impianto importa un onere superiore a quello anzidetto della pura e semplice ricostruzione del danno di guerra.

Ma poichè essa si tradurrà in definitiva in una maggiore efficienza dell'impianto ed in un più cospicuo introito dell'Azienda, sarà necessario

affrontarla, al più presto, come presupposto indispensabile al risanamento economico. Sotto questo punto di vista lo stanziamento iniziale per la ricostruzione potrà anche notevolmente superare quel preventivo di circa un miliardo che corrisponde ai danni di guerra dell'Azienda. Ma anche un sacrificio immediato notevole sarà sempre largamente compensato dalla riduzione del disavanzo da colmare.

6.) CONCLUSIONI

I problemi relativi al riassetto tecnico ed amministrativo dell'Azienda tramviaria sono strettamente legati all'orientamento politico generale. Le condizioni attuali non possono essere perpetuate. Occorre decisamente stabilire a priori se le Aziende Municipalizzate debbano alimentarsi col provento del traffico o se debbano essere mantenute dalla collettività per agevolare a spese di tutti la popolazione urbana ed in particolare alcune categorie (impiegati, operai ecc.). In ciascuno dei casi occorre un provvedimento legislativo urgente. In particolare per Napoli nel caso dell'autosufficienza è indispensabile un aumento immediato del biglietto tramviario in maniera ben maggiore che nelle altre città, data l'enormità delle distruzioni operate a Napoli dalla guerra.

Nel secondo caso occorre che lo Stato stanzii definitivamente in bilancio l'integrazione necessaria a sanare il deficit sempre maggiore dell'Azienda a causa dei sempre crescenti oneri salariali.

E' parimenti urgente che lo Stato in ogni caso riveda l'applicazione della legge sui danni di guerra estendendola ai beni mobili, perchè ciò ritorna in definitiva a suo vantaggio, e provveda a che la liquidazione sia rapidamente decisa anche se l'onere sia dilazionato nel tempo.

E' bene infine che si dia la possibilità in qualche modo alle Aziende di finanziare un'opera di ricostruzione e di adeguamento alle cresciute esigenze quanto più è possibile vasta e radicale con crediti o con mutui, anche perchè si possano realizzare a fianco ai nuclei della Azienda quelle più ampie opere sociali (abitazioni per i dipendenti, scuole, istituzioni benefiche ed educative) che non possono ormai essere trascurate in ogni industria anche di modesta importanza, ma che sono specialmente necessarie nelle Aziende tramviarie, ove è necessario che il personale sia educato all'ordine, alla responsabilità, alla disciplina ed alla correttezza verso il pubblico.

77

Bozze di stampa

Centro Economico Italiano per il Mezzogiorno

Conferenza trasporti del Mezzogiorno

Napoli, 11-12-13 gennaio 1947

AUTOTRASPORTI COSE NEL MEZZOGIORNO

Relazione del Sig. A. DINI

Tip. Rag. M. Colonnese - G. Paladino 5 - Tel. 24541 - Napoli

Prima di trattare il problema dei trasporti su strada nell'Italia Meridionale, dobbiamo rispondere ad una domanda pregiudiziale:
Esiste, come a sè stante, nel quadro generale del problema degli autotrasporti di cose, un problema specificatamente meridionale?

Se pensiamo alla differenza di condizioni ambientali, in cui si svolge l'industria degli autotrasporti nell' Italia Settentrionale e Centrale e quaggiù, dobbiamo rispondere affermativamente.

Sono la scarsezza di strade e la loro cattiva manutenzione (specialmente quando sono affidate a Provincie e Comuni troppo poveri), l'assenza di grandi complessi industriali, generatori di grandi correnti di traffico, lo scarso legame tra l' industria e l agricoltura, l'accentramento dei consumi in pochi grandi centri, la povertà generale del paese (che si traduce in scarsa concentrazione di capitali e d' impianti, nella prevalenza dell' esercizio a carattere familiare ed artigiano e nel basso livello di attrezzatura tecnica); sono la scarsa educazions professionale e l' assenza di una tradizione industriale e di spirito associativo, che creano alla nostra industria dei trasporti, condizioni che le sono proprie e rispecchiano in un campo più ristretto, tutti i mali del nostro Mezzogiorno.

Se quest' esame preliminare ci porta così a conchiudere circa l'esistenza di un nostro problema degli autotrasporti, pone peraltro dei limiti alla sua soluzione, nel senso che esso finisce con l' apparirci come uno degli aspetti del problema più generale dell' industrializzazione del mezzogiorno e non potrà essere risolto finchè non avremo quaggiù create quelle correnti di traffico, quel più alto tenore di vita e quel migliore complesso ambientale, quali solo il fiorire dell'industria e di un'agricoltura legata all'industria potranno darci.

Oggi dobbiamo limitarci a studiare i particolari del problema suscettibili di più immediata soluzione e cioè considerare quali sono le deficienze tecniche ed organizzative dell' industria meridionale degli autotrasporti di cose, quali sono le provvidenze da suggerire.

Incominciamo dalla situazione del parco degli autoveicoli.

Le statistiche provano che oggi ci troviamo con un numero di autoveicoli leggermente superiore a quello che avevamo nel 1939.

Sono aumentati di circa il 50 % gli autoveicoli di piccola portata; è poco notevole il numero delle macchine nuove.

Già da questo primo esame la situazione non appare brillante, se si pensa che l' Italia Meridionale, infinitamente meno dotata dell' Italia Settentrionale di mezzi di navigazione interna, di ferrovie e tramvie, con il compito enorme che l' attende nell'opera di ricostruzione, con la crisi ferroviaria e della marina mercantile in atto, avrebbe dovuto dare un grande impulso alla sua motorizzazione.

Se poi consideriamo che una gran parte degli automezzi di piccola

portata è costituita da vetture trasformate, di scarsissimo valore intrinseco ed addirittura negative, dal punto di vista dell' efficienza tecnica, e che una notevolissima parte del rimanente parco è costituita dai vecchi autocarri 18 BL, BLR, 18 P etc., che a causa della povertà del nostro paese riescono a trovare ancora un mercato quaggiù, abbiamo un quadro che deve preoccupare. In questa situazione interviene il fenomeno dell' aumento di unità dovuto all' entratata in servizio degli autoveicoli ex ARAR.]

A questo proposito i pareri sono discordi: alcuni e tra essi la Federazione Nazionale degli Autotrasportatori, vedono un solo aspetto del fenomeno, e si fermano sull' eccessivo consumo di carburante e di gomme, a cui dà luogo la gestione di questo materiale costruito per scopi bellici e sottolineano il pericolo che rappresenta per l'industria nazionale l' immissione sul mercato di diverse diecine di migliaia di autoveicoli di produzione estera; altri vorrebbero che questi autoveicoli, prima di essere venduti, subissero opportune trasformazioni, in modo da aumentarne la portata o addirittura diminuirne i consumi; altri infine pensano che l' immissione sul mercato di tanti autoveicoli a basso prezzo possa riuscire vantaggiosa all' Italia Meridionale, mettendo in condizione di motorizzarsi aziende, specialmente agricole, di piccola potenzialità economica, diffondendo quindi l' uso degli automezzi tra tutte le categorie di produttori, ed acquistando così futuri clienti all' industria nazionale in categorie finora restie a tale uso.

La discussione sembrerebbe oziosa, perchè di fatto l' ARAR (e da mesi) sta vendendo i suoi automezzi e continuerà a venderli, se non trova acquirenti, anche a prezzi più bassi.

Se però consideriamo le condizioni già descritte del parco di autoveicoli dell' Italia Meridionale ed Insulare e consideriamo il fatto che la sostituzione dei vecchi BL, degli autoveicoli in genere costruiti prima del 1930 e delle vetture trasformate, con materiale ARAR rappresenterebbe un reale progresso, ed esaminiamo la probabilità che l' ARAR debba addirittura svendere il suo materiale (dopo averlo fatto ulteriormente deteriorare nei suoi campi per mancanza di acquirenti), ci viene spontaneo il suggerimento al Governo di disporre, con vantaggio dello Stato e dell' economia delle Regioni Meridionali, perchè il materiale Arar sia ceduto a condizioni di favore a coloro che ne facciano domanda alligando certificato di demolizione di autovetture trasformate o di autocarri costruiti prima del 1930.

Concorrentemente, al fine di promuovere il raggiungimento di una migliore efficienza del parco autoveicoli, è stato proposto, da alcune associazioni di categoria degli autotrasportatori dell' Italia Meridionale, di prendere per base di tassazione, agli effetti fiscali, non più la portata, ma il rapporto tra la portata e la potenza del motore.

E qui cade opportuno un voto, che spero che questo Convegno vorrà

far suo affinchè gli industriali italiani studino seriamente il problema tecnico della creazione di un veicolo robustissimo, di piccola portata, di basso prezzo facile guida, basso consumo, facile manutenzione di cui è sentito il bisogno nell' Italia Meridionale ed Insulare, dove per il frazionamento delle Aziende, la scarsa densità di popolazione di molte zone, la prevalenza dell' economia agricola si ha bisogno di esso, e non del potente autotreno per sostituire il mulo ed il cavallo; e d' altra parte non paia inopportuno anche l'altro voto, che in attesa delle nuove unità che la nostra industria saprà darci, si studii seriemente la possibilità di modificare opportunamente il materiale americano residuato di guerra, che insieme ai lamentati difetti di spreco di carburante, e troppa alta velocità, ha certamente grandissimi pregi di costruzione.

Esaminata la situazione del parco autoveicoli, passiamo ora all' esame della situazione degli impianti di custodia, manutenzione e riparazione.

È chiaro che un' industria sana deve avere impianti proprii e non parleremo di proposito delle officine di riparazioni per conto terzi, che meritatamente o immeritatamente non hanno buona stampa tra gli autotrasportatori.

Disgraziatamente impianti propri presuppongono cnncentrazione di capitali, esercizio di un numero adeguato di autoveicoli, un' industria, insomma già uscita dalla fase artigiana o semi-artigiana; oppure sono possibili dove sia sufficientemente sviluppato lo spirito associativo.

Non possiamo far nulla per provocare concentrazione di capitali o far uscire la nostra industria degli autotrasporti dalla sua fase artigiana, ma possiamo fare qualche cosa per promuovere lo spirito associativo tra i suoi membri.

È evidente che, a prescindere dal danno e dai pericoli, cui sono esposti gli autoveicoli custoditi all' aperto o in locali inadatti alla loro buona manutenzione, spesso in pieno abitato, a prescindere dalle disposizioni di Legge sull' ubicazione dei garages e sulle misure di sicurezza antincendii, almeno i grandi comuni non potranno ancora molto a lungo rinunziare ad affrontare il problema del ricovero degli automezzi obbligati a sostare nel loro territorio che ingombrano strade e piazze cittadine, e quindi dovranno, prima o poi, creare i grandi garage comunali.

Potranno in tal caso i Comuni obbligare i proprietarii di automezzi a consorziarsi per l' esercizio di garages ed officine collettive o potranno i proprietari stessi fin d' ora spontaneamente associarsi a questo scopo, ma certamente il problema della custodia, della manutenzione e della riparazione degli automezzi nell' Italia Meridionale, nella fase attuale dell' industria degli autotrasporti di cose, non potrà essere risolto se non sulla base della cooperazione volontaria o obbligatoria da parte degli interessati.

E, a questo proposito, vorrei aggiungere che l' EAM potrebbe ancora essere l' organo più adatto a promuovere questa cooperazione tra gli autotrasportatori, al fine di migliore le condizioni in cui opera la loro industria,

se attenuerà il suo carattere burocratico e diventerà espressione democratica dei loro interessi e vorrei aggiungere che al lume dell'esperienza oggi vien fatto pensare che sia stato un errore ed un regresso l'abolizione dei Consorzii Autotrasportati, che andavano modificati nella lettera e nello spirito dei loro ordinamenti, ma non soppressi, perchè avevano un fine reale da raggiungere e cioè l'eliminazione dello sperpero e la riduzione dei costi di esercizio.

I presupposti per cui furono creati i Consorzii e cioè: assicurazioni collettive, garage ed officine collettive rifornimenti collettivi, assistenza tecnica, autogoverno in materia di distribuzione di carburanti, lubrificanti e gomme, eliminazione di viaggi a vuoto, sono fini reali e permanenti, di grandissimo interesse là, dove l'industria degli autotrasporti è ancora bambina, come nella Italia Meridionale e forse il risultato più importante che potrà avere questo Convegno sarà appunto quello di additare nella cooperazione la vera via di risolvere i nostri problemi.

Questa cooperazione deve essere lungimirante, nel senso che deve assorbire nel suo seno quegli organismi, che sono oggi nostri concorrenti, deve spianare la via dell'emancipazione economica dei nostri dipendenti, deve essere nostra difesa contro la tendenza all'abuso dei nostri fornitori.

E veniamo ora alla questione carburanti e gomme.

Abbiamo un sistema di assegnazioni che non va e parallelamente un sistema di concorrenza statale e parastatale, reso più iniquo dal gioco delle assegnazioni stesse.

L'assegnazione di carburanti e gomme viene fatta oggi in base ad un criterio di apparente giustizia numerica: tanti automezzi di piccola - media - grande portata, tanti litri di carburante, tante gomme.

A parte rimane l'assegnazione per i GRA, le F. S. ed i pubblici servizii.

In quest'apparente giustizia numerica ci sono però alcuni difetti:

1.°) Se si prende a base per l'assegnazione il numero, non basta considerare solo il numero degli automezzi di ogni provincia, ma bisogna considerare ancora il numero dei suoi abitanti ed il numero dei mezzi di comunicazione ferroviaria, tramviaria etc. da cui è servita.

2.°) Deve esser tenuto conto dell'orografia della provincia dello stato delle sue strade, delle sue necessità in materia di ricostruzione.

Quando non si tien conto di tutto questo si finisce, more solito, col compiere un'ingiustizia ai danni dell'Italia Meridionale.

3.°) L'assegnazione di carburante e gomme ai GRA è arbitraria e incontrollata.

Quando leggiamo, come abbiamo letto a Napoli, che il Comune avendo dovuto sospendere il servizio autobus per Pianura per mancanza di carburante, si è virto obbligato a cederlo al GRA, noi ci domandiamo se i GRA hanno loro pozzi di petrolio o se sia giusto che il carburante, che viene negato a noi autotrasportatori ed al Comune di Napoli debba essere ceduto a loro.

Per disposizione di legge, i GRA avrebbero dovuto essere addirittura soppressi.

Ora nessuno chiede che la legge sia attuata nel senso che un certo numero di onesti lavoratori sia messo sul lastrico, che gli autoveicoli siano venduti e quel tanto di organizzazione che è stato creato, sia distrutto. Al contrario quì si chiede che lo Stato ceda a prezzo di favore alle Cooperative da costituirsi tra il personale dei GRA, o regali loro, gli automezzi e gli impianti, ma finisca una concorrenza illecita, attuata attraverso privilegi nelle assegnazioni di carburante e di gomme, attraverso esoneri fiscali, spendendo con la borsa di Pantalone e sotto l'egida del Ministero dei Trasporti.

4.°) Le Ferrovie dello Stato seguono l'andazzo dei GRA, per servizi camionistici inefficienti, improduttivi, con sperpero di carburante ed a vantaggio di speculatori privati.

Attraverso una relazione, che riguarda il Compartimento ferroviario di Napoli, possiamo avere poi un'idea dei criteri con cui sono gestiti tali servizi camionistici.

Nell'interesse generale del Paese e del progresso tecnico se le FF. SS. avessero fatto nel campo automobilistico quel che hanno fatto nel campo propriamente ferroviario, ci saremmo inchinati alla gestione governativa degli autotrasporti.

Viceversa ecco che cosa, almeno da quanto risulta dalla relazione citata, le F. S. hanno fatto nel compartimento di Napoli:

1.°) hanno creato industriali dei trasporti delle persone che non avevano autoveicoli, senza che costoro dovessero spendere un soldo.
Questi fortunati si chiamano " assuntori " ed è bene chiarire che sono dei privati, (speculatori, non industriali).

2.°) A costoso sono stati affidati 68 autocarri che hanno consumato fino ad ottobre, in quest'anno litri 278.171 di benzina, 36.562 di nafta, 4710 litri di olio lubrificante ed un numero imprecisato di gomme, che è lecito credere non inferiore a 360/400.

3.°) Nel corso di esercizio è stato necessario eliminare SEI autocarri che sono passati a parti di ricambio e, a quanto la relazione che leggiamo confessa, è prevedibile una forte spesa (una diecina di milioni diciamo noi) per rimettere le macchine in efficienza.

4.°) Calcolando benzina, gomme e nafta a prezzo di assegnazione (non di mercato nero) e praticando prezzi **non inferiori anzi leggermente superiori a quelli praticati dall' Industria privata**, le F. S. asseriscono di aver realizzato un utile di 25 milioni.
Calcolando invece la benzina, nafta, gomme, lubrificanti, al loro prezzo di mercato, costo delle riparazioni; costo di 6 autoveicoli passati a parti

di ricambio, tasse non corrisposte all' Erario, ammortamento del capitale impiegato, ci troviamo di fronte ad un disastro finanziario.

5.°) Per quanto riguarda i risultati di traffico, escludendo i servizii viaggiatori, che per quanto con grandissimo disagio attraverso il servizio camionistico delle F. S. sono riusciti a giungere a destinazione, per il resto, basti dire che del servizio merci autoferroviario.... mai nessuno se ne è accorto.

La cosa è diventata quasi un affare privato degli assuntori....

L' iniziativa coraggiosa ed utile del Ministero dei Trasporti nello studiare ed attuare i servizi di linea di collettame, almeno tra i grandi centri, nel mettere a disposizione del pubblico alternativamente presso le stazioni vagoni, e autoveicoli, è mancata, ed è mancato sopratutto uno dei presupposti per l' intervento dello stato in materia di esercizio industriale e cioè la preoccupazione dell' interesse pubblico e del raggiungimento di una più alta efficienza tecnica.

Se la questione dei servizi camionistici delle F. S. sarà rivista in base a questi presupposti, l' attuazione di linee camionistiche modello, a basso prezzo, con macchine veramente efficienti, esercite con criterii di saggia amministrazione, integrado reali deficienze di linee ferroviarie o di traffico (buono esempio in proposito potrebbe essere dato dalle linee Napoli - Gaeta Napoli - Frosinone etc.) sarà certamente di giovamento alle nostre regioni e di stimolo alla nostra industria degli Autotrasporti.

E giacchè parliamo di Ferrovie Stato non si può tacere di un problema che sta a cuore a tutti gli autotrasportatori è cioè quello della concorrenza tra ferrovia e autotreno.

Validissime sono le ragioni in base a cui le ferrovie in tutto il mondo chiedono ed ottengono provvedimenti (e generalmente provvedimenti fiscali) contro la concorrenza dei trasporti su strada e valide altrettanto sono le ragioni per cui gli autotrasportatori chiedono il diritto di vita per la loro industria.

Passato questo momento in cui la carezza di carburanti da una parte e la carezza di materiali e impianti ferroviari dall' altra ha attenuato questa lotta, dovrà essa ricominciare da capo?

Ad ogni progresso della tecnica automobilistica inteso a ridurre i costi seguirà di nuovo un provvedimento fiscale o le Ferrovie Stato sperpereranno ancora danaro pubblico per fronteggiare la concorrenza camionistica?

E' questo un problema non meramente meridionale, ma non va taciuto neanche in questo convegno, perchè esso chiede urgente e lungo studio ed è uno dei problemi di più difficile soluzione.

E veniamo ora, dopo aver esaminato in una rapida scorsa la situazione del parco autoveicoli, quella degli impianti, quella del carburante e delle

gomme, quella delle organizzazioni delle imprese di trasporto, quella della concorrenza dei GRA e delle FF SS., a esaminare la questione delle strade dell' Italia Meridionale.

E' questione di competenza di altro relatore, ma quì interessa porre in rilievo che ancora oggi il problema meridionale è ancora in gran parte un problema di strade.

Un terzo dell'Italia Meridionale è servito da strade addirittura impraticabili.

Il litorale Ionico attende sempre la prosecuzione dei lavori della Litoranea e la classifica di questa importante arteria tra le stade nazionali; la provincia di Enna proclama in un suo memoriale di essere praticamente priva di strade. Le strade della Basilicata sono quelle che sono,

Delle strade provinciali e comunali il tacere è bello.

Le stesse strade nazionali dell' Italia Meridionale, per il loro tracciato e per la loro asperità hanno suscitato la meraviglia degli eserciti occupanti meraviglia che si è espressa qualche volta in cartelli perfino umoristici, come quelli dell'esercito Inglese sulla statale 19. che viene accusata di essere più caprricciosa di una donna leggiera.

E' certo se il progresso autotrenistico dovrà rendere possibile l' attacco di due o tre rimorchi, come avverà certamente in pochi anni, è apportuno che almeno per le nuove strade, siano tenute presenti le future necessità del traffico.

Ma quello che è importante oggi notare è lo stato generale di decadendel nostro patrimonio stradale, la continua opera di spoliazione di segnali, pietre miliari, parapetti e perfino alberi secolari, che vengono inpunamente asportati ed abbattuti; la cattiva manutenzione inferiore a quella che gli eserciti in guerra riuscivano ad attuare; l' assenza di polizia stradale, anzi di ogni forza di polizia.

Il fatto che i nostri autisti ritornino vivi e generalmenfe carichi di merci dai lori viaggi è prova della bontà e della civiltà del nostro popolo, perchè l' assenza delle forze di polizia sulle nostre strade è soltanto, scandalosa.

E quì vorrei aggiungere che una maggiore preoccupazione per il traffico stradale dovrebbe essere dimostrata dall' Azienda della strada, cou una organizzazione almeno elementare di soccorsi e di trattori, con l' istituzione di telefoni netle case cantoniere lunghe le strade statali, con una maggiore ricchezza di cartelli indicatori.

Questi eserciti che sono venuti nel nostro paese. almeno una cosa ci hanno insegnato: che i cartelli non sono mai troppi e che noi non li abbiamo mai posti alla giusta altezza. Ghiunque ha viaggiato, ha constatato il reale aiuto che offrono i cartelli del Engineer Corps inglese, apposti agli alberi, ad una altezza di poco superiore a quella dell' uomo e che ripetano monotonamente il numero della strada e le indicazioni " Prima ridotta (Slogear) " Strada scivolosa " etc.

Qui bisogna aggiungere che l'Azienda della strada dovrebbe essere anche essa sburocratizzata e democratizzata sotto il controllo diretto degli utenti, dovrebbe avere una polizia propria, in piano organico di miglioramento di tutte le strade esistenti e di assistenza all'automobilismo.

Nelle tasse di circolazione dovrebbe essere compresa l'assicurazione obbligatoria contro la responsabilità civile, in modo da realizzare un abbassamento dei premii di assicurazione e una garanzia per il pubblico.

Gli Ispettorati della motorizzazione dovrebbero diventare centri di studio e di consulenza tecnica e da essi dovrebbero dipendere le scuole di guida e di meccanica automobilistica, la cui assenza è dolorosamente sentita quaggiù, dove la preparazione professionale delle nostre maestranze lascia a desiderare.

La patente di guida per conducente di autoveicoli industriali deve diventare una garenzia per i datori di lavori e per il pubblico deve essere proceduta dal rigoroso accertamento delle condizioni fisiche del candidato.

La patente di conducente di autoveicoli medii o pesanti dovrebbe essere rilasciata insieme al certificato di esame di motorista,

In un non lontano avvenire è da augurarsi che la scuola guida sia resa obbligatoria per tutti i giovani: ora il meno che possiamo chiedere è che essa sia una cosa seria e accessibile a tutti.

Così pure un carattere di maggiore serietà dovrebbe rivestire la revisione annuale degli autoveicoli, essendo in tal materia la severità condizione essenziale per la sicurezza delle vite umane e del traffico.

Dovrebbero viceversa essere annullate alcune formalità prive di senso, come quella dell'autorizzazione al trasporto per conto terzi, che dovrebbe eventualmente diventare una licenza di pubblica sicurezza.

Per chiudere non si può non rilevare la condizione di rischio, anzi addirittura di azzardo, in cui viene esercita l'industria dei trasporti, a causa dei pericoli che oggi presentano le strade, a causa dell'elevato costo delle merci e dall'elevatezza dei premi di assicurazione.

Mentre quindi è necessario che, anche a spese degli autotrasportatori, (attraverso un aumento della tassa di circolazione) sia costituita un'efficiente polizia stradale, che la revisione delle contizioni di efficienza degli autoveicoli sia severissima, che l'accertamento delle circostanze in cui siano avvenuti i furti denunziati dagli autisti sia fatto con estremo rigore (magari annotando sul libretto di circolazione di ogni macchina i furti subiti) d'altra parte è necessario che le Compagnie di Assicurazione operino una revisione delle loro tariffe e lo Stato stesso si convinca che ogni assicurazione è un atto di previdenza nell'interesse generale della Economia del Paese ed esoneri, in conseguenza, da tasse i relativi contratti.

Bozze di stampa

86

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

CONFERENZA TRASPORTI DEL MEZZOGIORNO

NAPOLI 11-12-13 GENNAIO 1947

11 gennaio mattina

RELAZIONE

DELLE

FERROVIE ITALIANE DELLO STATO

Tip. Cav. R. VECCHIONE - NAPOLI - Via Leopoldo Rodinò, 9

COMPARTIMENTO DI NAPOLI

87

PREMESSA

È ben naturale che in questo primo Congresso Economico del dopoguerra, così oppurtunamente promosso dal Centro Economico Italiano per il Mezzogiorno, e presieduto dall'On.le Ministro dei Trasporti, un posto di primo piano spetti allo studio delle questioni interessanti le comunicazioni, e più specialmente dei problemi afferenti al settore dei trasporti, avuto riguardo al fatto che un soddisfacente assetto in questo campo è indubbiamente da considerare come una delle circostanze che condizionano il consolidamento della nostra ripresa economica.

Occorre, infatti, appena rilevare che tale settore, che è poi uno di quelli in cui il ritmo di normalizzazione, pur attraverso non lievi difficoltà, si va attuando in modo più rapido, ha una peculiare importanza nel quadro generale della ricostruzione nazionale: importanza notevole non solo dal punto di vista economico e sociale, ma anche da quello più strettamente produttivo, per l'apporto che le nostre industrie sono e saranno chiamate a dare alla esecuzione delle opere ferroviarie ed alla fabbricazione dei numerosi materiali occorrenti.

Ma l'esame delle vitali questioni che interessano questo Congresso non potrà condurre ad esatte previsioni ed a soluzioni di pratica realizzazione, ove si prescinda dalla conoscenza dei termini quantitativi delle distruzioni operate dagli eserciti combattenti, da una rassegna della efficienza oggi raggiunta dal nostro sistema ferroviario e da una accurata indagine sulle previsioni degli ulteriori miglioramenti.

Ed ecco perchè uno sguardo retrospettivo, una fugace ricognizione – sia pure a cresta d'onda – sulla situazione ferroviaria di anteguerra e del dopoguerra, rendonsi necessari per uno studio comparativo e per una esatta impostazione dei vari problemi che occorrerà esaminare nel corso di questa riunione.

Situazione delle Ferrovie Italiane nell'anno 1939

I progressi fatti dalle ferrovie italiane, fino al periodo immediatamente precedente il grande conflitto mondiale, erano indubbiamente degni di nota. Le comunicazioni ferroviarie erano state portate, mercè l'ingegnosità dei tecnici, la disciplinata operosità del personale tutto, ed una perfetta organizzazione, ad un alto grado di efficienza, con servizi che erano fra i migliori di Europa per celerità e frequenza di treni, per comodità e per regolarità degli orari.

Lo sviluppo totale della rete aveva raggiunto i 16.980 km. dei quali 4.891 elettrificati.

Sede stradale e armamento adeguati, in uno con un complesso sistema sempre affinantesi di segnalazioni e comunicazioni, consentivano per lunghi tratti – mediante l'impiego di materiale rotabile perfezionato – velocità considerevoli, che raggiungevano i massimi di 120 km. ora per i treni normali e 160 Km. per gli elettrotreni.

La situazione dei mezzi di trazione e del materiale rotabile, sulla base dei dati forniti dal competente Servizio Materiale e Trazione, dava a quell'epoca una consistenza di 4.168 locomotive a vapore, 1474 locomotive elettriche, 160 elettromotrici 639 automotrici a combustione interna, 7.344 vetture per passeggeri, 4,500 carri bagaglio e vetture postali, 135.779 carri merci.

Tale considerevole dotazione permetteva di fronteggiare senza alcuna preoccupazione, non solo il normale traffico viaggiatori e merci, in promettente sviluppo, ma anche quello militare che la situazione politica del momento rendeva sempre più importante.

Il movimento passeggieri aveva quasi raggiunto i 15 milioni di viaggiatori in partenza al mese; e per quanto riguarda il traffico merci, il carico medio mensile si aggirava intorno ai 450.000 carri, per un tonnellaggio di 4 milioni e mezzo, e con un ciclo medio di utilizzazione per carro di circa 6 giorni. Traffico ingente che veniva pienamente soddisfatto dalla effettuazione mensile di circa dodici milioni di treni-chilometro per passeggeri e di oltre cinque milioni di treni–chilometro per merci.

Tralasciamo di accennare, per non dilungarci eccessivamente, alle numerose altre attrezzature accessorie ed agli svariati servizi di lusso e sussidiàri, come l'istituzione dei treni rapidi e degli elettrotreni; dei carrelli mobili per la presa e consegna a domicilio delle merci a carro completo; dei grandi Impianti per la rapida manovra dei carri nelle principali stazioni di smistamento ecc., i quali integrano il complesso di questa gigantesca azienda, che con la sua perfetta organizzazione e le sue ramificazioni in ogni settore dell' attività economica, costituiva, - come costituisce - il sistema nevralgico della Nazione.

Le distruzioni

La guerra, distruggendo o gravemente danneggiando gl'impianti ed il materiale rotabile, sconvolse il nostro sistema ferroviario. Le comunicazioni rimasero sezionate in tre tronconi, sui paralleli di Cassino, della « linea Gotica » e del Po.

Più duramente colpita fu la rete dell'Italia centro-meridionale, e particolarmente quella del Compartimento di Napoli, teatro di importanti azioni belliche, che, iniziatesi con lo sbarco degli alleati sul litorale di Salerno, dilagarono dapprima nella piana di Battipaglia e successivamente in quella di Nocera, culminando, per accanimento e per movimento di masse contrapposte ed impiego di mezzi distruttivi, nella zona del Volturno e sulla linea difensiva di Cassino, ove l' esercito tedesco, con quella tenacia combattiva che gli è propria, contese a palmo a palmo e per ben sette mesi il nostro territorio alle Armate Alleate.

Ma le operazioni belliche vere e proprie non fecero che completare e rendere pressocchè totalitaria la distruzione del complesso ferroviario del nostro Compartimento, già in parte distrutto o gravemente danneggiato dagli innumerevoli bombardamenti aerei cui era stato sottoposto

durante oltre tre anni, nonchè dalle spoliazioni e distruzioni operate dai guastatori nazisti prima della ritirata.

Stazioni, Officine, Magazzini, Fabbricati Alloggi, Case Cantoniere, Depositi Locomotive completamente diroccati; armamento divelto o spezzato a mezzo di mine fatte esplodere presso la metà di ciascuna campata di rotaia o nei giunti, massicciate e gallerie minate; ponti e viadotti saltati; rete aerea, pali di sostegno, fili telegrafici e telefonici abbattuti ed in buona parte asportati; impianti di segnalamento frantumati; locomotive, locomotori, vetture e carri ridotti ad informi rottami.

I grandi piazzali, come quelli di Napoli Centrale, Napoli Smistamento, Cancello, Caserta, Benevento, Avellino, Aversa, Villa Literno, Gricignano, Torre Ann. Centrale, Salerno, Battipaglia, si presentarono, dopo la ritirata delle truppe tedesche, in un orrendo groviglio di locomotive, vetture e carri sinistrati ed incendiati; di pensiline crollate e contorte; di scambi e binari divelti dal terreno e disseminati ovunque, perchè proiettati a grande altezza dalla potenza delle cariche eslosive.

La Stazione di Napoli Centrale, che all'occhio dell'osservatore superficiale poteva apparire dall' esterno appena danneggiata, presentava dalla parte opposta, in tutta la sua grandezza il terrificante panorama della più completa devastazione; tal che l'intelletto umano si rifiutava di credere, se non ne avesse avuto davanti lo spettacolo, che siffatto apocalittico sconvolgimento avesse potuto veramente scatenarsi.

Fra gl' impianti di trazione più duramente colpiti, annoveriamo: il grande Deposito Locomotive di Napoli Smistamento, obbiettivo di numerose incursioni aeree che fècero esplodere sulla sua area ben 243 bombe; i Depositi Locomotive di Salerno, Benevento e Campobasso e le Officine Granili per la riparazione dei veicoli.

Pressocchè distrutte furono pure le rimesse locomotive di Torre Ann. Centrale, Cancello, Caserta, Avellino, Sparanise, Vairano e Villa Literno nonchè gli impianti per il rifornimento di acqua alle locomotive di Vairano Sparanise Villa Literno, Cancello e Napoli Smistamento; danneggiati e saccheggiati più o meno gravemente i rimanenti.

Ed ai bombardamenti aerei non sfuggì neppure il grande fabbricato della Sede Compartimentale, che colpito da numerose bombe, prima il 26 aprile 1943, poi il mattino del 30 maggio 1943, e il 4 agosto dello stesso anno, crollò in buona parte e causò con la sua rovina non poche vittime e la temporanea menomazione della efficienza degli uffici direttivi.

Non meno disastrosa si presentava ai primi dell' ottobre 1943 la

situazione dei mezzi di trazione e del materiale rotabile. Basti dire che delle 350 locomotive utilizzabili, appena una sessantina, le cui condizioni, peraltro, erano ridotte a meno del 60 % della primitiva efficienza. In proporzioni pressocchè analoghe risultavano le falcidie apportate al materiale merci e viaggiatori.

Di tutta l'attrezzatura ferroviaria, quel poco, miracolosamente scampato alle azioni belliche vere e proprie, e che, mercè la preziosa azione del personale, era stato sottratto alla furia distruttiva dei tedeschi ed ai saccheggi del popolo, fu successivamente ed in buona parte annientato o requisito dalle truppe di occupazione. E quì giova porre in rilievo che la necessità urgente per gli esercizi avanzati, di stabilire mezzi di comunicazione, di ripristinare le linee ferroviarie essenziali per il movimento dei rifornimenti militari, portò ad un grave fenomeno di « cannibalismo » dei binari laterali e delle linee considerate non vitali ai fini bellici, per cui qualcuna, come la Vairano-Isernia e la tratta tra Sessa e Minturno della Sparanise-Minturno, furono, quasi completamente asportate ed usate altrove, mentre si utilizzò il residuale tracciato ferroviario come strada carrozzabile.

Alla data del 1. ottobre 1943, risultavano fuori servizio, nel Compartimento di Napoli, le seguenti linee:

Napoli - Torre Annunziata Centrale
Napoli - Cassino
Napoli - Aversa - Formia
Napoli - Benevento - Foggia
Benevento - Campobasso - Termoli
Campobasso - Carpinone - Isernia
Cancello - Torre Annunziata Centrale
Benevento - Avellino - Cancello
Avellino - Rocchetta
Mercato S. Severino - Salerno
Torre Annunziata Centrale - Gragnano
Sparanise - Formia
Napoli C. Flegrei - Villa Literno

S. Marcellino Fr. - Gricignano

e cioè praticamente i nove decimi di esso.

Scarse e rudimentali comunicazioni fu appena possibile stabilire,

qualche mese dopo, con le Puglie attraverso la linea Potenza-Brindisi e con la Calabria per la via di Metaponto, peraltro, fortemente impegnate e controllate dagli eserciti Alleati.

Per dare un'idea sintetica dei danni subiti dagli impianti fissi e dalle attrezzature elettriche, si riporta qui di seguito il riepilogo delle distruzioni e dei danneggiamenti causati alle linee, alle opere d'arte ed ai fabbricati dalle azioni belliche nel Compartimento

N.	IMPIANTI	Quantità	Percentuali rispetto alla consistenza
1	Binari di corsa (doppio binario	Km. 486	76,7 °/o
	Binari di corsa (semplice binario	» 146	17 °/o
2	Binari di stazione	» 305	50 °/o
3	Deviatoi	N. 1350	44,5 °/o
4	Sottostazioni elettriche	» 9	90 °/o
5	Cabine apparati Centrali	» 21	65 °/o
6	Rete aerea	Km. 610	60 °/o
7	Impianti di segnalamento	N. 188	65 °/o
8	Blocco	» 183.890	97 °/o
9	Ponti di muratura	» 280	ml. 5582
10	Ponti di ferro	» 71	» 1881
11	Gallerie a doppio binario	» 6	» 1250
12	Gallerie a semplice binario	» 21	» 1450
13	Fabbricati viaggiatori	» 92	» 46,1 °/o
14	Fabbricato alloggi	» 58	» 56,3 °/o
15	Case Economiche Ferrovieri	» 9	» 25,8 °/o
16	Case Cantoniere	» 367	» 24 °/o
17	Magazzini Merci	» 78	» 47,2 °/o
18	Fabbricati accessori	» 134	» 55,4 °/o
19	Depositi Locomotive	» 5	» 31,2 °/o
20	Officine Rialzo	» 4	» 50 °/o
21	Officine Materiale Rotabile	» 2	» 65 °/o
22	Dormitori	» 14	» 56 °/o
23	Rifornitori d'acqua	» 47	» 42,7 °/o
24	Condutture d'acqua	Km. 75	» 48 °/o
25	Impianti di depurazione	N. 3	» 30 °/o
26	Piattaforme di grande diametro	» 3	» 43 °/o
27	Grue danneggiate o distrutte	» 98	» 62,4 °/o

Fu soltanto alla fine di aprile 1945, e cioè ad avvenuta completa liberazione dell' Italia, che si potette fare il bilancio della situazione ferroviaria di tutto il Paese.

Bilancio estremamente grave, nonostante la rapida occupazione delle regioni settentrionali da parte degli alleati e dei partigiani, che aveva permesso di salvare dalla distruzione molte installazioni ed un certo numero di locomotive e di veicoli, o quanto meno di limitarne i danni.

Si potette allora stabilire che su 21.334 km. di strade ferrate, costituenti l'insieme delle linee e dei raccordi fra linee e stazioni, 16,707 km. erano rimasti intatti, e che su 7.326 km. di binari di stazioni, 4.715 soltanto non avevano subito danni. Per quanto riguardava i ponti in muratura ed in ferro, aventi una luce superiore ai 10 metri, ben il 32,3 % per una lunghezza di m. 103.928, comprendente le più importanti opere d'arte, risultava distrutto.

Anche le gallerie, a semplice o a doppio binario, furono gravemente danneggiate; si può calcolare che il 14 % di esse fu più o meno colpito. Si cita in particolare la grande galleria dell' Appennino sulla linea Bologna-Firenze, lunga km. 18.507, la galleria del Frejus della linea Torino-Modane e la galleria del Massico sulla direttissima Roma-Napoli.

Altrettanto gravi furono i danni apportate alle altre installazioni: su 142 Depositi Locomotive ne furono danneggiati 94; 112 Rimesse Locomotive su 210; 51 Officine di Rialzo su 77; 16 Officine per la riparazione dei veicoli su 19. Importanti furono pure le perdite subite dal parco locomotive a vapore ed elettriche, delle automotrici, nonchè da quello delle vetture, bagagliai e carri, per cui al momento della liberazione dell'Italia Settentrionale non si poteva contare per la utilizzazione, che su 1.350 vetture (quasi tutte di 3. classe), 930 bagagliai e 45.410 carri.

Questa, la visione d' insieme della situazione ferroviaria, aggravata, nello svolgimento del suo esercizio e nelle fondamentali opere di ripristino, dal clima di diffidenza e di assillante controllo che è fatale ad ogni esercito di occupazione, anche quando amico.

Ricostruzione

Dopo tanta rovina, arrecata dal più orrendo conflitto che l'umanità ricordi, il personale ferroviario tutto, dal più elevato in grado al più umile, vinto lo sgomento della prima visione e soffocando lo strazio che

per motivi individuali e collettivi, attanagliava i cuori, si rimise in cammino sulla grande e penosa strada della ricostruzione.

Ricostruire, far rinascere sulle macerie ancora fumanti questo complesso organismo, ricomporlo nei suoi delicati congegni nelle sue imponenti attrezzature; dare ad esso nuovo soffio di vita, appariva opera di così gigantesche proporzioni, da sembrare in un primo tempo quasi superiore alle umane possibilità.

Occorreva all'uopo grande coraggio e indomita volontà. E tali doti non vennero meno alla massa di ferrovieri, che in una mirabile fusione di menti e di braccia, si accinse con intensa e febbrile attività nell'arduo compito.

Subito dopo l'arrivo degli Alleati si pose mano allo sgombro delle macerie, alla colmatura degli ampi e numerosi crateri prodotti dalle esplosioni ed alla demolizione delle parti pericolanti: — lavoro eseguito coll'incombente pericolo di vita, per la presenza sui piazzali di un gran numero di mine e di bombe inesplose.

Successivamente si iniziò il ricupero di quanto era rimasto di utilizzabile, riesumando dalle rovine, macchinari, attrezzi e materiali vari, onde ripararli e rimpiegarne le parti meno danneggiate nella ricostruzione o riparazione di altre unità.

Fatica estenuante protrattasi per parecchi mesi, attraverso difficoltà di ogni genere, sfidando la irresponsabilità delle truppe preposte alla sorveglianza degli impianti g vincendo la tetragona ostilità dei Comandi Alleati, per i quali veniva considerata pregiudizievole ai fini bellici ogni iniziativa, ogni energia rivolta alla ripresa della vita civile.

Nel settore del materiale rotabile, ricuperate le locomotive ed i veicoli suscettibili di riparazioni, ne fu affidato il paziente lavoro alle Officine di Pietrarsa ed a quelle dei Granili, le cui maestranze, nonostante l'assoluta mancanza di materiali di scorta e la difficoltà di trovarne su piazza, riuscirono nei primi tempi, mediante l'ingegnoso adattamento di pezzi di altre uuità demolite, a mettere in condizioni di circolabilità un buon numero di mezzi di trazione e di veicoli.

Con la migliorata situazione degli approvvigionamenti, il lavoro di ricostruzione e di riparazione potette procedere più spedito e più organico, con risultati che — in relazione al tempo — possono ritenersi più che soddisfacenti. La sola Officina di Pietrarsa ha riparato fino ad oggi 312 locomotive, 27 caldaie, circa 144.000 tubi bollitori ed oltre 10.000 molle di sospensione. Le Officine Granili hanno riparato 464 carrozze,

7 automotrici, 186 bagagliai e vetture postali, 14 treni ospedali, 4150 carri. Hanno inoltre eseguito fusioni in ghisa, bronzo ecc. per oltre un migliaio di tonnellate, riparate e cerchiate 3550 sale montate per veicoli e per locomotive e ne hanno ricostruite 350.

Apprezzabile contributo hanno pure dato le Officine dei Depositi Locomotive del Compartimento, le quali hanno eseguito complessivamente oltre 450 riparazioni di locomotive a vapore, 241 di locomotive elettriche e 230 di elettromotrici; nonchè quelle delle Squadre di Rialzo, con la riparazione complessiva di circa 22.000 veicoli.

Particolare menzione merita l'Officina speciale istituita nel Deposito Locomotive di Napoli Smistamento per la riparazione delle locomotive americane e che, per giudizio delle Autorità Alleate competenti, è la migliore della Rete.

Degno di nota è pure l'importante lavoro compiuto dalle maestranze specializzate dell'Industria privata, particolarmente quelle delle Officine della Bufola, dei Cantieri Metallurgici di Castellammare di Stabia e della Brombini-Parodi di Napoli Campi Flegrei, le quali hanno riconsegnato al traffico 8332 carri riparati e 68 completamente ricostruiti.

Per quanto riguarda gli impianti, subito dopo l'arrivo degli Alleati si iniziarono i lavori di ripristino dei binari.

Alla sostituzione dei manufatti distrutti provvidero i Reparti del Genio Militare con criteri provvisori e con mezzi di fortuna, impiegando in parte travate metalliche del tipo militare ed in parte rilevati, talvolta di notevole ampiezza e volume.

Venne così riattivata la linea Napoli-Battipaglia-Potenza, dapprima con un sol binario, utilizzando le poche rotaie non danneggiate dell'altro binario, nonchè spezzoni di lunghezze assai variabili, finanche di un metro.

Seguì nel 1944 il ripristino, sempre a carattere provvisorio, delle linee appresso indicate:

1) – Torre Annunziata Centrale - Gragnano	*Ottobre*	*1943*
2) – Napoli - Cancello - Caserta	*Novembre*	*1943*
3) – Napoli - Aversa - Caserta	*Novembre*	*1943*
4) – Caserta - Benevento Foggia	*Gennaio*	*1944*
5) – Cancello - Avellino	*Marzo*	*1944*
6) – Cancello - Marigliano	*Marzo*	*1944*
7) – Caserta - Sparanise	*Marzo*	*1944*

8) – Sparanise - Bivio S. Fè	*Aprile*	*1944*
9) – Aversa - Villa Literno	*Maggio*	*1944*
10) – Napoli - P. Garibaldi - Villa Literno	*Giugno*	*1944*
11) – Sparanise - Cassino - Roccasecca	*Giugno*	*1944*
12) – Villa Literno - Formia - Itri	*Luglio*	*1944*
13) – Salerno - Fisciano	*Luglio*	*1944*
14) – Fisciano - Mercato S. Severino	*Ottobre*	*1944*

Messe in esercizio le linee di cui sopra, con carattere e riparazioni di larga provvisorietà, giustificati soltanto dalle necessità belliche, l'Amministrazione Ferroviaria si preoccupò anzitutto, di ristabilire – sia pure in scala molto ridotta – il traffico viaggiatori sulle linee meno impegnate dagli eserciti Alleati. Racimolando quel poco di materiale ancora atto a circolare, fu possibile riaprire quasi subito all' esercizio la linea metropolitana che, data la completa paralisi di tutti i mezzi di trasporto urbani ed interurbani, costituì a quel tempo l' unico allacciamento fra le principali zone della città e fra queste Campi Flegrei. L' esercizio venne poco dopo esteso fino Bagnoli e successivamente a Pozzuoli e Villa Literno.

Non meno provvidenziale per i rapporti con le Puglie e la Calabria, fu l'istituzione di un treno trisettimanale per Bari e Foggia per la via di Metaponto; allacciamento che si potette realizzare sulla fine del 1943, vincendo la resistenza dei Comandi Alleati.

In relazione al progressivo ripristino di altre linee, furono attivate le più essenziali comunicazioni, per quanto lo consentissero le scarsissime risorse di materiale ed i limitati mezzi di trazione. Ed è ben facile immaginare quali e quante difficoltà si sian dovute superare al fine di organizzare e disciplinare alla migliore maniera il notevole movimento dei viaggiatori, che si manifestava sempre più imponente e di gran lunga superiore alla capacità di trasporto.

Continue premure venivano rivolte ai Comandi Alleati perchè consentissero il trasporto promiscuo con le loro tradotte, di un ristretto numero di viaggiatori civili contenibile in due ed anche in una sola separata vettura, stante l'impossibilità di poter impiegare per i nostri assillanti bisogni altre locomotive ed altri veicoli, nonchè quella di mettere in circolazione altri treni sulle linee gia fortemente impegnate dai trasporti militari.

Fu solo verso la fine del 1944 che, vincendo la resistenza degli

Anglo-Americani, si riuscì ad ottenere che fossero riservati per civili 80 posti sulla tradotta che giornalmente seguiva il percorso Napoli-Aversa-Caserta-Cancello-Napoli; ciò che permise di assicurare – sia pure in misura molto limitata – l'afflusso ed il deflusso da Napoli delle maestranze impegnate nelle più importanti opere di ricostruzione, e costrinse l'Amministrazione ad adottare una prima forma di contingentamento, sulla base di determinata formalità.

All'inizio del 1945 si potette attivare un vero e proprio servizio viaggiatori fra Napoli e Foggia per la via di Benevento con treni trisettimanali contingentati, e qualche mese dopo fu possibile ristabilire anche un modesto servizio viaggiatori e qualche treno merci fra Roma e Napoli, dapprima per la via di Cassino e successivamente per quella di Formia, Precisamente, il 22 febbraio 1945 fu inaugurato il primo treno per viaggiatori civili, che ristabilì le comunicazioni fra le due città, interrotte da parecchi mesi. Quel treno, denominato dagli Alleati «Stella di Roma» e composto di poche e logore vetture di 3. classe, impiegava ben 12 ore per percorrere i 249 km. della via di Cassino. In seguito, quando analogo servizio fu attivato per la via di Formia, il percorso di 214 km. fu coperto in 7 ore e 30 minuti. Ad ogni modo quel treno segnò la ripresa dei traffici fra le due importanti metropoli e fu salutato con grandi manifestazioni di gioia dalle popolazioni accorse al suo passaggio.

Poco tempo dopo, con la ricostruzione del viadotto sul torrente Petrace, fra le stazioni di Gioia Tauro e Nicotera, la comunicazione diretta per la linea tirrena fu ristabilita fra Napoli e la Calabria realizzando così anche la continuità delle comunicazioni fra il continente e la Sicilia, poichè fin dal Novembre 1944 un piccolo battello effettuava già un ridotto servizio di ferry-boat fra Messina e Reggio Calabria.

Assicurate, con le sistemazioni provvisorie degli impianti, le più indispensabili comunicazioni, l'Amministrazione avviò l'esecuzione di una notevole mole di lavori per la sistemazione dei binari con criteri meno precari, sostituendo cioè agli spezzoni, rotaie di maggiore lunghezza; perfezionando allineamento e posa di queste: ricambiando organi di attacco e traverse; facendo carichi di massicciata, onde dare all'armamento maggiore stabilità e consentire – ove possibile - un incremento di velocità ed un esercizio più sicuro.

Allorchè le linee esercitate dalle Truppe Alleate vennero restituite all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato Italiano (Marzo 1945) e fu

permesso di intraprendere lavori a carattere definitivo, furono eseguite riparazioni o ricostruzioni a nuovo sia dei locali indispensabili per lo svolgimento del servizio movimento nelle stazioni sia di numerose Case Cantoniere per i bisogni del personale di linea.

Successivamente, sulla scorta dei progetti compilati dai tecnici, si richiesero i fondi necessari per la esecuzione delle opere definitive, che furono iniziate tra difficoltà di ogni genere e per la deficienza dei mezzi di trasporto e per l'impossibilità di regolari approvvigionamenti dei materiali occorrenti. Tuttavia è stato possibile, superando con tenacia e mirabile costanza tutte le difficoltà, portare a compimento una notevole quantità di opere.

Oggi, sono stati infatti ripristinati integralmente quasi tutti i piazzali di stazione e gli altri vanno rapidamente completandosi.

I Fabbricati Viaggiatori distrutti sono stati tutti ricostruiti, meno quelli di Caserta e Benevento. già in corso di ricostruzione, ma che per la loro mole non potranno essere portati a compimento entro breve tempo.

I più importanti lavori eseguiti per la sistemazione definitiva delle linee del Compartimento di Napoli, sono indicati nel prospetto che segue :

Prospetto dei principali lavori eseguiti per la sistemazione definitiva di ciascuna linea

LINEA	Ponti, Viadotti, Sottovia e Cavalcavia		Gallerie		Armamento		F. V.	MATERIALI				DATE DI ATTIVAZIONE
	N.	Sviluppo m. l.	N.	Sviluppo m. l.	Doppio Binario Km.	Semplice binario Km.		Ferro tonn.	Cemento tonn.	Muratura Pietrame mc.	Mattoni N.	
Napoli - Battipaglia Potenza	7	160	—	—	70	—	7	—	3.000	11.000	2.500.000	Già in esercizio su opere provvisorie dal mese di ottobre 1943
Torre Ann. - Castellamm. - Gragnano.	1	14	—	—	3	—	2	16	15	500	—	Già in esercizio su opere provvisorie dal mese di ottobre 1943
Foggia-Napoli . . .	20	474	3	200	16	40	24	120	3.000	5.000	1.200.000	Già in esercizio su opere provvisorie dal mese di gennaio 1944
Cancello-Avellino. .	4	50	2	60	—	23	5	—	30	2.500	200.000	Già in esercizio su opere provvisorie dal mese di marzo 1944
Termoli-Campobasso	11	600	5	460	—	4	9	—	500	7.000	500.000	Riaperta all'esercizio nell'aprile 1945
Avellino-Rocchetta .	7	226	—	—	—	6	14	135	4.200	2.700	345.000	Tratta Avellino-Montemar. Luglio 945; Montemar.-Montella Ottobre 945; Montella-Rocchetta Aprile 945
Cancello-Tor. Ann. C.	10	60	—	—	—	21	3	108	300	1.200	65.000	Riaperta all'esercizio nell'Aprile 1946
Avellino-Benevento .	11	367	—	—	—	7	6	1050	1.800	5.200	757.000	Riaperta all'esercizio nel Novembre 1946
Benev.-Campobasso .	34	1764	8	660	—	40	3	—	6.000	35.000	4.200.000	Tratta: Benevento-Morcone Novem. 946; Morcone-Campobas. Dicem. 946
Totali . .	105	3715	18	1380	89	141	73	1429	18.845	70.100	9.767.000	

A maggior chiarimento dei dati esposti nel prospetto precedente, si fa rilevare che tutte le linee si trovano attualmente in esercizio, sia pure con un solo binario, su opere d'arte definitive.

L'armamento, cioè; scambi, binari e traverse, viene gradatamente completato o sostituito con rotaie di lunghezza normale e traverse nuove, via via che, in relazione alla produzione degli Stabilimenti Siderurgici e dei Cantieri traverse, se ne ha la disponibilità.

Sovrastrutture, massicciate, tracciato, allineamenti e tutto ciò che riguarda il perfezionamento tecnico delle linee stesse viene giornalmente migliorato, allo scopo di accrescerne la potenzialità e consentire un traffico più veloce e sicuro.

Una menzione a parte richiedono i lavori di ricostruzione delle linee Cassino-Napoli, Formia-Napoli e degli Impianti di Napoli Centrale e Napoli Smistamento, più lungamente e più intensamente sottoposti agli effetti bellici, prima per i martellanti bombardamenti Alleati e successivamente per l'azione distruttiva dei tedeschi e per il protrarsi della resistenza di questi sulla linea di Cassino.

Linea CASSINO - NAPOLI:

a) – *Principali lavori eseguiti:*

Fabbricati viaggiatori ricostruiti n. 6 (Rocca d'Evandro-Mignano-Tore Presenzano-Vairano-Riardo e Teano).

Fabbricati viaggiatori riparati n. 7 (Sparanise - Pignataro - Capua - S. Maria C. V. - Cancello - Acerra - Casalnuovo).

Rifornitori ricostruiti in cemento armato n. 5 per mc. 500:

Doppio binario km. 20;

Ponti ricostruiti n. 40 per uno sviluppo di ml. 400;

Case Cantoniere ricostruite n. 20;

Cavalcavia ricostruiti n. 6 per ml. 70;

b) – *Principali lavori in corso:*

Ricostruzione n. 33 ponti per ml. 800 (eseguiti per una media del 35 per cento).

Ricostruzione del F. V. di Caserta (ampiato e modernamente attrezzato) eseguita per il 10 per cento.

Riarmo 2. binario – limitatamente al materiale disponibile – in corso sul tratto Napoli - Cancello - Caserta.

Linea FORMIA - NAPOLI:

a) *Principali lavori eseguiti:*

Fabbricati viaggiatori ricostruiti n. 4 (Minturno, Sessa Aurunca, Falciano, Cancello Arnone).

Fabbricati viaggiatori riparati n. 10 (Villa Literno, Aversa, S. Antimo, Frattamaggiore, Giugliano, Quarto di Marano, Pozzuoli, Napoli Campi Flegrei, Piazza Leopardi, Napoli Mergellina).

N. 3 Gallerie ricostruite per ml. 640.

Rifornitori ricostruit. in cemento armato n. 2 (mc. 400).

Case Cantoniere ricostruite n. 16.

Fabbricati alloggi riparati n. 6.

b) – *Principali lavori in corso:*

Ricostruzione di n. 83 ponti per uno sviluppo di ml. 900 compresi i due grandi ponti in ferro sui fiumi Garigliano e Volturno.

Per tali ponti, però, la sollecita ricostruzione è subordinata alla fornitura di profilati di ferro delle Ferriere di Terni e dell'Ilva che è legata ai programmi di altre ricostruzioni al Nord, e pertanto attualmente procede con estrema lentezza.

Ricostruzione della Galleria Madonna di Ponza per ml. 250.

Linea SPARANISE-MINTURNO

Principali lavori in corso:

Ricostruzione di n. 8 ponti per uno sviluppo di ml. 235 (eseguiti per l'8 per cento).

Ricostruzione n. 3 fabbricati viaggiatori;

Ricostruzione n. 10 case Cantoniere;

Stazioni ed impianti di Napoli

NAPOLI - CENTRALE

a) – *Principali lavori eseguiti:*

Ricostruzione della galleria artificiale fra Napoli Piazza Garibaldi e Via Garibaldi e Via Gianturco per ml. 300;

Riparazione dei capannoni dello Scalo Merci G. V.

Ricostruzione del Fabbricato Viaggiatori (Biglietteria, Magazzino bagagli – Uffici vari – Alloggi ecc.

Sistemazione condotte servizio acqua.

Particolare menzione meritano i lavori di ricostruzione della galleria metropolitana fra Napoli P. Garibaldi e Via Gianturco. la cui esecuzione ha richiesto la spesa di 20 milioni e l'impiego di 18.000 giornate lavorative, ed è preceduta attraverso non lievi difficoltà, stante la soggezione di una intensa circolazione di treni e l'esistenza della linea elettrica ad ad alta tensione.

Altrettante importanti sono stati i lavori di restauro dell'atrio della biglietteria di Napoli C.le, che le truppe di occupazione usarono come parcheggio dei loro pesanti automezzi, causando la rottura di tutto l'impiantito di marmo e profondi avvallamenti, nonchè il grave deterioramento dei muri perimetrali e degli infissi.

b) – *Principali lavori in corso:*

Costruzione di 4 nuovi marciapiedi e relative pensiline in cemento armato (pensiline a fungo) per l'importo di 70 milioni e 45.000 giornate lavorative.

c) – *Principali lavori da eseguire od in programma.*

Costruzione di un nuovo fabbricato servizi accessori (Centrale telefonica, Uffici di Stazione, Refettorio e dormitorio per il Personale Viaggiante, Uffici vari):

Fabbricato per il Posto di Movimento ingresso piazzale.

In relazione al nuovo Piano Regolatore della Città di Napoli attualmente allo studio delle competenti Autorità, la Amministrazione sta cercando di fare il possibile affinchè i propri impianti risultino in armonia con le linee generali del nuovo Piano.

In attesa dell'approvazione vel nuovo Piano di cui sopra, non si è potuto affrontare il problema della definitiva sistemazione del Fabbricato Viaggiatori di Napoli C.le e ciò perchè, secondo il progetto del Piano stesso, tale Fabbricato dovrebbe essere demolito e quindi sostituito con un nuovo importante tabbricato Viaggiatori di tipo moderno per l'esecuzione del quale la competenza della spesa non dovrebbe far carico all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

NAPOLI - SMISTAMENTO

a) – *Principali lavori eseguiti:*

Sottovia a tre sulla strada Emanuele Gianturco.

Opera indispensabile per allacciare gli Scali di Napoli Smistamento e di Napoli Centrale, ed a questi sia le linee provenienti dal Nord che quelle provenienti dal Sud. Tale sottovia venne provvisoriamente riparato con la formazione di un rilevato, che consentì l'impianlo di 2 binari. Successivemente si provvide alla sua ricostruzione in maniera definitiva, la quale, come in origine consentì d'impiantare 6 binari sullo stesso cavalcavia.

L'importanza dell'opera potrà essere facilmente dedotta dalla esposizione delle seguenti cifre; Importo per la ricostruzione L. 20.000.000; giornate lavorative n. 15.000; cemento impiegato q.li 6.000.

Fabbricato Dormitori personale di trazione, per l'importo di 16.000.000 ed 11.000 giornate lavorative;

Fabbricato Alloggi personale dei lavori, per l'importo di 8.000.000 e 6.000 giornate lavorative;

Fabbricato del personale addetto al carico ed allo scarico del carbone, per l'importo di 1.500.000 e 1.500 giornate lavorative;

Fabbricato deposito Sabbia;

Numero due Fabbricati per Uffici della Trazione e del Movimento, per l'importo di 3.000.000 e 3.000 giornate lavorative;

Magazzino oli;

Fabbricato Posto di Movimento ingresso della linea di Salerno;

N. 2 Rifornitori in cemento armato di 200 mc., e Fabbricato comando manovra servizio acqua;

Sistemazione fognature per km. 2.

b) – *Principali lavori in corso:*

Riparazione e parziale ricostruzione del grandioso complesso in cemento armato, costituente le Officine e le Rimesse Locomotive, per l'importo di 86.000.000 e l'impiego di 80.000 giornate lavorative;

Fabbricato Squadra di Rialzo, per l'importo di 20.000.000 e l'impiego di 18.000 giornate lavorative (eseguite per l'80 per cento).

Fabbricato per spogliatoi del personale di macchina: importo 8 milioni e 7500 giornate lavorative (eseguito per il 70 per cento).

NAPOLI - PORTO

a) *Principali lavori eseguiti:*

Restauro della stazione di Porta Massa;
Ricostruzione parziale del sottovia della Maddalena;

b) – *Principali lavori in corso:*

Ricostruzione di n. 4 serbatoi olii al Molo Vigliena per la capacità di mc. 13200, eseguita per il 40 per cento).

c) – *Nuovi impianti in programma per Napoli Porto;*

In relazione al piano n. 48941 in data 9-10-1946, di sistemazione della zona portuale, approvato dal Comitato Tecnico del Porto, è prevista la costruzione di due nuove stazioni ai Granili e Porto Massa, costituite da due fasci passanti, rispettivamente, di 17 e 13 binari, per uno sviluppo complessivo di circa 10.000 metri lineari di nuovi binari.

Tali fasci, dato il maggior sviluppo da darsi ai vari raccordi delle calate ed alla lunghezza delle banchine, non sarebbero, però, sufficienti al regolare svolgimento del traffico. Tale deficienza verrà tuttavia parzialmente eliminata, facendo svolgere le operazioni preliminari di selezionamento carri nella stazione di Napoli Traccia, la quale, se opportunamento ampliata, servirà ad integrare sostanzialmente i nuovi impianti e così consentirà anche una soddisfacente regolarità per il servizio ferroviario del Porto di Napoli.

Armamento Piazzali di Napoli

Sono stati fino ad oggi rimessi in efficienza binari per uno sviluppo di circa 80 km. e messi in opera 450 scambi.

Fabbricati Uffici ed Alloggi per il Personale del Compartimento

a) – *Principali lavori eseguiti:*

Restauro della parte non crollata del Fabbricato della Sede Compartimentale di S. Lucia; mentre sono in corso i lavori di ricostruzione della parte distrutta.

Riparazione o costruzione di n. 230 Case Cantoniere:

Costruzione di n. 18 Fabbricati Alloggi per 100 famiglie;

Costruzione di n. 9 Case Economiche per 30 alloggi;

Si è anche provveduto alla assistenza per i Figli del Personale, riattivando integralmente la Colonia Montana di Acerno e quella Marina di Pozzano, che nella scorsa estate hanno ospitato circa 450 figli di agenti ferroviari. Per quest'ultima sono in avanzato corso i lavori per la sua trasformazione in Collegio permanente, e già vi sono ospitati 130 orfani di ferrovieri. Tale opera assistenziale iniziata in un periodo in cui sono così acute le difficottà di ogni genere e in particolare quelle alimentari, sta a dimostrare con quale vigile cura l'Amministrazione Ferroviaria segue e sovviene il proprio persona'e. Nè è quì fuor di luogo menzionare che solo per la creazione delle Mense Aziendali e per la ricostruzione dei Dopolavoro l'Amministrazione ha già speso nel nostro Compartimento oltre 8 milioni di lire.

Importo delle opere e giornate lavorative impiegate finora

Fino alla data della presente relazione il Ministro dei Trasporti ha stanziato, per la ricostruzione degli impianti del Compartimento, la somma di lire 4 miliardi.

Oltre tale somma sono state recentemente stanziate lire 1.633.000.000. per la costruzione di case per il personale.

Si ha, dunque, un totale di oltre 5 miliardi e mezzo.

Le opere finora compiute hanno comportato l'impiego di due milioni e duecentomila giornate lavorative.

Ma se notevole, come si è visto, è il lavoro di ricostruzione degli impianti fissi e delle opere d'arte, con non minore alacrità si è lavorato nel campo della elettrificazione, realizzando risultati non meno importanti specie se rapportati alla entità delle distruzioni subite in questo settore,

ed alle gravi difficoltà che si son dovute superare nell'approvviggionamento dei vari materiali occorrenti.

Si può decisamente affermare che il sistema elettrico, nella sua struttura essenziale, è oggi in funzione su tutte le principali linee ove preesisteva allo scoppiare del grande conflitto, e che esso ci da la fiducia di poter non solo mantenere le attuali comunicazioni, ma di poterle maggiormente sviluppare non appena le Ditte fornitrici dei necessari apparecchi di trasformazione della corrente, sfogando le ordinazioni da tempo passate a loro, ci permetteranno di accrescere adeguatamente la limitata potenza delle attuali sottostazioni, costituite, in massima parte, da apparecchiature ambulanti.

Nel prospetto che segue si riportano pel Compartimento di Napoli i dati relativi alle principali opere di ricostruzione eseguite nel settore della elettrificazione e degli apparati di segnalamento e di sicurezza.

IMPIANTI	Ricostruzioni eseguite alla data del 30-9-1946 e percentuali rispetto alla consist. prebellica	
	N. o Km.	Percentuale
Apparecchi centrali:		
a) idrodinamici	N. 3	15 %
leve	„ 207	17 %
b) elettrici	„ 7	30 %
leve	„ 178	22 %
Impianti di blocco:		
a) automatico.	Km. 6-1-000	5,5 %
b) semiautomatico	—	—
Impianti di segnalamento:		
a) doppio segnalamento. . .	N. 73	65 %
b) segnali di 2. categoria . .	„ 40	40 %
Linee primarie ad alta tensione	Km. 212	82 %
Sottostazioni fisse	N. 5	50 %
Sottostazioni ambulanti . . .	„ 4	66 %
Linee di contatto	Km. 700	83,5 %

Sono in corso di elettrificazione e di imminente attivazione: il 2° binario del tratto di linea Napoli Campi Flegrei-Villa Literno; 2° binario fra Torre del Greco e Nocera - fra Salerno e Battipaglia, nonchè binari vari di Napoli Centrale, Napoli Smistamento, Villa Literno, ecc.

* * *

Giova porre in rilievo che le poche comunicazioni attivate e che pur costituivano il massimo sforzo che l'Amministrazione avesse potuto compiere, non avrebbero risolto l'assillante problema dei traffici, se non fossero state fiancheggiate da mezzi ausiliari, e cioè dai servizi sussidiari camionistici che, allacciando zone ancora prive del mezzo di trasporto ferroviario, o da questo insufficientemente servito, non poco contribuiranno alla ripresa economica.

Il primo di tali servizi fu attivato nell'agosto 1945 per le merci a collettame fra Campobasso e Napoli e fra Campobasso e Benevento. Successivamente essi furono estesi alle linee:

Napoli - Eboli;
Napoli - Roccasecca;
Napoli - Benevento;
Napoli - Formia;
Avellino - Salerno;
Benevento - Avellino - Napoli.

Nel mese di Settembre 1945 fu attivato anche il servizio delle merci a camion completo che, per la mancanza di comunicazioni ferroviarie, assunse ben presto uno sviluppo notevole, specie nella zona di Campobasso.

Per lo svolgimento dei suaccennati servizi merci, l'amministrazione ferroviaria impiega ben 69 automezzi, di cui otto della portata di 80 q.li, dislocati ad Avellino ed a Napoli.

Altro importante servizio disimpegnato con mezzi ausiliari è quello viaggiatori che, iniziato il 1. maggio c. a. con le autolinee:

Avellino - Benevento e Calitri - Avellino, si è sviluppato fino ad oggi con 11 autolinee, colleganti Napoli con i principali centri dell'Irpinia, del Beneventano e della Provincia di Caserta.

* * *

Il lavoro di ricostruzione non si è limitato al solo ripristino di quanto era stato demolito. ma nella quasi totalità delle opere eseguite, sono stati apportati notevoli miglioramenti, tendenti a potenziare sempre più le linee ed a sviluppare in maniera più razionale e completa tutto il movimento ferroviario del Compartimento. Ed infatti, ne è conseguita una costante dilatazione della corrente del traffico, che comparato nel suo sviluppo attuale a quello del gennaio 1945, presenta notevole aumento ed autorizza migliori speranze.

Il movimento delle merci, quasi nullo all'inizio dell'anno 1945, già nel giugno dello stesso anno ha segnato un discreto aumento, ed è andato a mano a mano migliorando fino ad oggi, come si rileva dai sottoindicati dati statistici:

MESE	SPEDIZIONI		ARRIVI	
	Quantità	Tonnellaggio	Quantità	Tonnellaggio
Febbraio 1945	2264	24029	3260	49789
Giugno 1945	4119	63997	3277	46909
Dicembre 1945	12816	81678	8972	94361
Giugno 1946	25647	157699	16922	95046
Agosto 1946	34852	176029	28782	135091

Tali risultati, senza dubbio soddisfacenti, si son potuti realizzare non solo in virtù della aumentata capacità di trasporto, ma ben anche per i sensibili miglioramenti apportati ad alcuni servizi e per l'abolizione di non poche sovrastrutture, resesi indispensabili nei primi tempi per incanalare il traffico e disciplinarlo in maniera da farne coincidere il volume con i mezzi a disposizione.

È stata, infatti, intensificata l'effettuazione dei treni merci su alcune linee, portandola da trisettimanale a giornaliera, ed è stata altresì au-

mentata la velocità e migliorato il percorso dei treni stessi, col risultato di aver conseguito una riduzione di circa tre giorni sul ciclo medio di utilizzazione per carro; sono stati resi intercomunicanti molti carri per l'inoltro dei trasporti a G. V. con i treni viaggiatori; istituiti appositi misti normali per l'inoltro delle merci a collettame a P. V.; attivati treni derrate a lungo percorso per il pronto convogliamento dei prodotti agricoli dai centri di produzione a quelli di consumo interno ed ai transiti internazionali; ripristinati i centri di riordino delle derrate di Villa Literno Cancello e Napoli, nonchè quelli di riordino del collettame di Battipaglia Napoli, Capua e Benevento; è stato snellito il servizio delle concessioni per i trasporti, dando facoltà alle principali stazioni di accettare direttamente le spedizioni a carro od a collettame, senza la preventiva autorizzazione della Sede Superiore ecc.

Per quanto riguarda il movimento dei viaggiatori, basta raffrontare la cifra di circa 900.000 unità trasportate nello agosto 1946, con quella di 336.202 unità trasportate nel giugno 1945 (queste cifre non comprendono i viaggiatori della metropolitana), per rendersi sufficientemente conto di quanto sia stata incrementata la capacità di trasporto nel breve volgere di poco più di un anno; maggiore capacità scaturita da un sensibile aumento nella frequenza e velocità dei treni, e congiunta ad una migliore qualità dei servizi, sia dal punto di vista della regolarità che da quello della comodità di viaggio.

Celeri comunicazioni sono state attivate con la Capitale e con le Puglie e la Calabria, riducendo di molto la percorrenza dei primi treni istituiti su queste linee. Infatti. per citare qualche cifra in materia di orari, nell'Ottobre 1945 il diretto 81 impiegava sei ore e trenta da Roma a Napoli, mentre nell' Ottobre di quest'anno i rapidi R51 - R57 ed R529 coprono lo stesso percorso in ore 3.40. Da Napoli a Foggia il diretto 815 impiegava ben otto ore e 40 minuti; oggi il rapido R57 ne impiega 3.22.

E non minore cura è stata rivolta alle comunicazioni locali, migliorandone la frequenza; rendendo più razionale la distribuzione dei treni nelle varie ore, onde farli coincidere – per quanto possibile – con l' orario di apertura e chiusura degli Uffici, delle scuole e dei Cantieri di lavoro; ed infine, armonizzando gli orari dei treni delle linee in contatto allo scopo di stabilire immediate coincidenze per la varie diramazioni.

A conseguire quest' ultimo scopo sono già state tenute, nella Sede

del Compartimento, riunioni collettive con i Rappresentanti delle varie Provincie interessate (Prefetture, Camere di Commercio, Camere del Lavoro, Provveditorati agli Studi) per contemperare le varie necessità delle singole classi interessate, onde conseguire, pur nell'attuale ristrettezza di comunicazioni, la migliore aderenza di queste alle necessità medesime.

Aggiungasi, l'abolizione del contingentamento per tutti i treni, fatta eccezione per le sole tradotte Alleate, la graduale sostituzione dei carri e del materiale logoro con vetture in buono stato, specie sulle linee più lunghe ed clima più rigido; il ripristino delle prenotazioni per i treni rapidi ecc., per rendersi coto – pur attraverso questi brevi cenni – di quale portata sia lo sforzo compiuto dalle Ferrovie Italiane per avviare con rapido ritmo verso la normalizzazione questo importante settore della economia nazionale.

PREVISIONI

È ben vero – come si è dimostrato – che dei grandi passi sono stati fatti sul cammino della ricostruzione ferroviaria, ma i risultati ottenuti non devono indurre a facili ottimismi, sì da ritenere che si possa continuare con lo stesso ritmo e che dalle posizioni oggi raggiunte ci si possa ben presto e facilmente allontanare per ascendere a più alte vette.

Nel campo ferroviario, per quanto possa apparire paradossale, il più difficile non è forse quello di predisporre un piano tecnico per ricostruire la rete esistente al 1940 ed il complesso dei suoi mezzi e della sua attrezzatura, quanto invece quello di stabilire i tempi in cui i piani di opere potranno essere realizzati, in relazione alle possibilità finanziarie ed alla potenzialità industriale della Nazione.

Dal punto di vista finanziario, per sistemare completamente la rete ferroviaria includendovi, beninteso, la ricostituzione del materiale rotabile e delle scorte, occorreranno non meno di 300 miliardi di lire, dei quali circa 30 per il solo Compartimento di Napoli. Onere ingente, che potrà essere sopportato dalle finanze pubbliche solo se ripartito in molti esercizi; a meno che il ricorso a speciale forma di contribuzioni straordinarie non consenta di contenere i relativi stanziamenti in un più ristretto numero di anni.

Per quanto riguarda la potenzialità industriale. il problema non è tanto quello dell'attrezzatura degl'impianti, che anzi essa, nelle sue linee essenziali dovrebbe permettere un lavoro anche più imponente, ma è essenzialmente quello della disponibilità di energia elettrica (che si manifesterà ancora più insufficiente in questo inverno), e di importazione di materie prime, alcune delle quali tuttora legate ai ferrei vincoli delle assegnazioni da parte di organi internazionali distributori. Problema, quest'ultimo che, purtroppo, andrà aggravandosi con la fine dell' anno in corso, per la preannunziata cessazione dei programmi di rifornimento dell' U.N.R.R.A.

Ciò fa ritenere che le nostre industrie, pur avendo raggiunto in questi ultimi mesi un livello di produzione che si aggira intorno al 65–70 per cento di quello raggiunto nel 1938, potranno difficilmente corrispondere agli ingenti ordinativi di nuove costruzioni e riparazioni di materiale ferroviario, colla desiderata regolarità e rapidità.

Tuttavia, pur tenendo conto della incidenza di tali fattori; i competenti organi ferroviari prevedano entro il 1949 la completa ricostruzione della rete.

Secondo tali previsioni, la ricostruzione, in ordine alle varie branche è stata divisa in cinque fasi:

a) – Binari e stazioni;
b) – servizi elettrici;
c) – impianti di segnalamento e di sicurezza;
d) – materiale rotabile ed officine di riparazioni;
e) – magazzini e rifornimenti.

Ciascuna fase è stata a sua volta divisa in quattro o cinque tempi, comprendendo in ciascun tempo un determinato gruppo di opere, secondo una graduatoria di importanza delle linee, delle installazioni e del materiale rotabile occorrente.

Per la parte che più direttamente ci occupa, e cioè per il programdi lavori interessanti le regioni del Mezzogiorno e le isole, giova porre in risalto che se ben poche ancora sono le linee da riattivare, (meno di 70 km. nel Compartimento di Napoli) alcune di quelle già in esercizio richiedono ancora un non lieve lavoro di consolidamento e sopratutto di attrezzatura, specie per quanto riguarda di apparati di blocco, per riportarle alle condizioni di efficienza prebellica.

Infatti, la ricostruzione di alcune di esse, basata non sui bisogni

della economia nazionale, ma sulla rapidità con cui una data linea poteva essere rimessa in esercizio per essere utilizzata ai fini bellici, fu operata dagli eserciti alleati affrettatamente, con pendenze notevoli, riempiendo letti asciutti di fiumi senza costruire per questi alcun sistema di scolo, impiegando rotaie e spezzoni di rotaie di sezione ridotta e sistemando in molti tratti il binario ricostruito al centro, della sede stradale per meglio utilizzare la massicciata. Il che significa che per rimettere il doppio binario, occorre prima riportare nella sua Sede normale l'attuale binario, oltre che rifare molte opere d'arte, come si è verificato per la linea Napoli - Cassino e per alcuni tratti delle linee Napoli - Formia e Napoli - Battipaglia.

Ad ogni modo per quanto si attiene al Compartimento di Napoli si possono fare per il primo semestre del prossime anno 1947 le seguenti previsioni:

a) - ultimazione dei lavori del doppio binario della Napoli-Formia e relativa elettrificazione.

b) - ultimazione dei lavori di ricostruzione della Carpinone - Vinchiaturo;

c) – completamento della elettrificazione del secondo binario della linea Napoli - Battipaglia.

* * *

Più preoccupante si presenta invece, come si è detto, la situazione avvenire per quanto riguarda il materiale rotabile, la cui ricostruzione e riparazione, per i motivi già accennati, non è proceduta – e si presume non potrà procedere – armonicamenie con quella delle linee e delle altre installazioni.

Ed infatti, mentre gl'impianti fissi di tutta la rete registravano alla fine di luglio c. a. percentuali di consistenza oscillanti tra il 75 °/o (per le linee a doppio binario), il 95 °/o (per le linee a semplice binario), ed il 78 °/o (per le linee con trazione elettrica), rispetto al chilometraggio in essere anteriormente alle distruzioni belliche, la disponibilità di materiale rotabile e di trazione alla stessa epoca, era rappresentata da percentuali molto inferiori: 47 °/o per le locomotive a vapore, 17 °/o per le automotrici termiche, 16 °/o per le carrozze. 25 °/o per i bagagliai e 30 °/o per i carri.

Aggiungasi che tale consistenza subisce ulteriori riduzioni, e per

l'aumento ciclo del materiale in rapporto alla più bassa velocità dei treni e per la parte dei mezzi di trazione e di veicoli ancora detenuta dagli eserciti Alleati, e, infine, per le aliquote di vetture e carri attualmente in composizione ai treni viaggiatori, che per le loro cattive condizioni bisognerà sottrarre alla circolazione durante la stagione invernale.

Un discreto numero di automotrici termiche, recentemente consegnate dalla Industria privata od uscite dalle Officine di riparazioni, avrebbe consentito di migliorare non poco le scarse comunicazioni su alcune linee secondarie ed acclivi, ma la sopravvenute riduzioni nelle assegnazioni di carburante liquido, non permetteranno l'impiego di tale mezzo di trasporto se non in misura molto ridotta.

La situazione potrà alquanto migliorare non appena la partenza delle truppe di occupazione consentirà di restituire al traffico civile il materiale attualmente occorrente ai loro bisogni, ma finchè la potenzialità delle Officine direttamente dipendenti dall'Amministrazione ferroviaria e quella dell'Industria privata, strettamente connesse, ai piani d'importazione di materie prime, si manterrà sul livello attuale, radicali miglioramenti non si potranno registrare che fra alcuni anni.

Comunque, gli organi responsabili non mancheranno di rivolgere i loro sforzi anche verso questo importante settore, affinchè esso possa gradualmente e sempre meglio, corrispondere allo sviluppo dei traffici: e siamo ben sicuri che, sanate le gravi ferite inferte dalla guerra, le Ferrovie Italiane dello Stato riprenderanno la loro posizione di avanguardia nel sistema ferroviario, europeo, profondamente coscienti della loro funzione di civilizzazione e di unione dei popoli.

COMPARTIMENTI DI BARI E REGGIO CALABRIA

LE DISTRUZIONI E L'OPERA DI RICOSTRUZIONE DEGLI ALTRI COMPARTIMENTI FERROVIARI DEL MEZZOGIORNO

Alla particolareggiata espsizione della situazione ferroviaria del Compartimento di Napoli, facciamo seguire – sia pure in maniera succinta – i dati relativi alle distruzioni ed ai danni arrecati agli impianti ed al materiale ferroviario nei Compartimenti di Bari e di Reggio Calabria, nonchè quelli riflettenti le princidali opere di ricostruzione eseguite ed in corso di esecuzione.

SITUAZIONE DEGLI IMPIANTI

N. d'ordine	IMPIANTI		COMPARTIMENTO DI BARI			COMPARTIMENTO DI REGGIO C.			RIEPILOGO		
			Consistenza preb.lica	Distruzioni e Danneggi.	Consistenza attuale	Consistenza preb.lica	Distruzioni e Danneggi.	Consistenza attuale	Consistenza preb.lica	Distruzioni o Danneggi.	Consistenza attuale
1	ARMAMENTO:										
	Doppio binario	Km.	161.475	36.836	161.475	1.707	0.324	1.707	163.180	37.160	163.180
	Semplice binario	"	953.941	375.890	938.820	973.102	15.192	973.102	1.927.043	389.082	1.911.922
	Binari di stazione	"	377.200	18.457	328.964	304.255	55.397	291.169	681.455	73.854	620.133
2	Stazioni e posti di movimento	N.	148	52	142	169	46	161	317	98	303
3	Sottostazioni elettriche	"	—	—	—	10	1	10	10	1	10
4	Depositi locomotive	"	6	4	6	—	—	—	6	4	6
5	Depositi combustibili	"	14	4	13	6	4	4	20	8	17
6	Officine riparaz. locom. e veicoli	"	1	1	1	3	2	1	4	3	2
7	PONTI:		2356	16	2354	3.823	69	3.802	6.177	85	6.156
8	Gallerie	"	53	4	53	117	4	117	170	8	170
9	Magazzini merci	"	77	12	71	118	29	110	195	41	181
10	Rifornitori	"	79	10	79	65	11	63	144	21	142
11	SEGNALI FISSI:										
	Impianti di segnalamento	"	889	218	857	490	30	462	1372	248	952
	Cabine apparati Centrali	"	86	46	70	66	4	63	152	50	133
	" " Leve	"	1046	413	918	1420	110	1270	2466	523	2188
	Posti di blocco	"	66	42	19	78	4	62	144	46	81
12	LINEE ELETTRICHE										
	Linea alta tensione - linee	Km.	—	—	—	379	39	379	379	39	379
	" " " - terna	"	—	—	—	778	49	657	778	49	657
	Linea di contatto - linea	"	9	—	9	399.215	—	399.215	408.215	—	408.215
	Binari elettrificati	"	—	—	—	606	25	581	606	25	581

Situazione dei mezzi di trazione e del materiale rotabile

MEZZI DI TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE	COMPARTIMENTO DI BARI		COMPARTIMENTO DI REGGIO C.		RIEPILOGO	
	Situazione al 1-1-1944	Situazione attuale	Situazione al 1-1-1944	Situazione attuale	Situazione al 1-1-1944	Situazione attuale
Locomotive a vapore . . . . N.	222	189 (1)	70	79	292	268
Locomotive elettriche	— (2)	12	30	36	30	48
Automotrici	55	41	8	4	63	45
Elettromotrici	—	—	—	11	—	11
Materiale per viaggiat.	92	128	54	105	146	233
Materiale per merci e bag. . . .	1974	2046	1855	2345	3829	3901 4391

(1) Diminuzione di consistenza per cessioni ad altri Compartimenti.
(2) Completamente distrutta la dotazione prebellica di 22 locomotori.

Volume del traffico viaggiatori e merci

Media mensile	COMPARTIMENTO DI BARI				COMPARTIMENTO DI REGGIO C.				RIEPILOGO			
	VIAGGIATORI		MERCI		VIAGGIATORI		MERCI		VIAGGIATORI		MERCI	
	N.	Introiti L.	Spedizioni N.	Introiti L.	N.	Introiti L.	Spedizioni N.	Introiti L.	N.	Introiti L.	Spedizioni N.	Introiti L.
1944	397.496	14.074.867	22.580	1.955.209	335.506	10.235.104	10.880	546.253	733.002	24.309.971	33.460	2.501.462
1946	755.826	113.769.049	81.697	85.176.309	779.326	87.750.523	74.371	42.509.069	1.535.152	201.519.572	156.068	127.685.378

COMPARTIMENTO DI BARI

OPERE DI RICOSTRUZIONE ESEGUITE ED IN CORSO DI ESECUZIONE.

Armamento:

1. — Tratti di linea a semplice binario ricostruiti	md.	11.978
2. — Tratti di linea a doppio binario ricostruiti	»	1.648
3. — Binari secondari di stazione ricostruiti	»	8.954
4. — Binori secondari di stazione in corso di ricostruz. a Foggia	»	2.350

Stazioni e posti di movimento:

1. — Stazioni riparate in parte o totalmente	n.	34
2. — Fabbricati viaggiatori ripristinati completamente per complessivi mc. 18.000.	»	21
3. — Fabbricati viaggiatori ripristinati provvisoriamente ma con i lavori di ripristino definitivo in corso per complessivi mc. 4.300.	»	2
4. — Fabbricati alloggi patrimoniali per complessivi 295 vani ripartiti in 51 alloggi.	»	8
5. — Fabbricati accessori ripristinati per complessivi mc. 7.700.	»	13
6. — Officine Rialzo riparate. per complessivi 7 fabbricati su 2465 mq. di superficie coperta.	»	2
7. — Fabbricati per officine e laboratori del Servizio Lavori riparati su una superficie di mq. 150.	»	1
8. — Dormitori ripristinati per 34 letti.	»	3
9. — Platea di lavaggio carri e fosse letame riparate	»	2

Depositi locomotive:

1. — D. L. riparati n. 4
interessanti complessivamente n. 22 fabbricati su una superficie coperta di mq. 18447.

Depositi combustibili:

1. — Depositi combustibili riparati n. 1
per complessivi mq. 56.600.
2. — Recinzioni in corso di esecuzione ml. 5680
interessanti n. 11 depositi combustibili.

Officine per la riparazione delle locomotive e dei veicoli.

1. — O.V. del Compartimento n. 1
— a Foggia — completamente distrutta nell'agosto 1943.
2. — Fabbricati ripristinati n. 3
su 10 distrutti, ricoprendo una area di mq. 2595.

Ponti:

1. — Ponti riparati definitivamente n. 14
per ml. 309.
2. — Ponti riparati provvisoriamente di cui è in corso la riparazione definitiva n. 2
per ml. 95.

Viadotti:

1. — Viadotti danneggiati n. 6
per tratti di complessivi ml. 238 interessanti n. 21 luci.

Gallerie:

1. — Gallerie riparate n. 4
per tratti di complessivi ml. 22 su uno sviluppo globale di m. 734 (lunghezza complessiva delle 6 gallerie danneggiate).

Magazzini merci:

1. — Magazzini merci riparati n. 4
per complessivi mc. 19066.
2. — Magazzini merci riparati provvisoriamente n. 2
per complessivi mc. 23180

3. — Magazzini merci in corso di riparazione definitiva per complessivi mc. 2360. n. 3

Servizio acqua:

1. — Rifornitori d'acqua riparati definitivamente	n.	9
2. — Rifornitori d'acqua riparati provvisoriamente	»	1
3. — Impianti di pompatura riparati definitivamente	»	2
4. — Acquedotti ripristinati	ml.	9300
5. — Condotta di distribuzione acqua nelle stazioni riattivate	»	3900
6. — Impianti di depurazione riparati	n.	1

Case economiche ferrovieri:

1. — Fabbricati riparati definitivamente	n.	17
2. — Fabbricati riparati provvisoriamente	n.	12
3. — Alloggi riparati definitivamente	»	490
4. — Alloggi riparati provvisoriamente	»	128
5. Vani riparati definitivamente	»	1734
6. — Vani riparati provvisoriamente	»	463

Case cantoniere:

1. — Case cantoniere riparate definitivamente	n.	33
2. — Case cantoniere riparate provvisoriamente	»	3
3. — Alloggi riparati definitivamente	»	67
4. — Alloggi riparati provvisoriamente	»	3
5. — Vani riparati definitivamente	»	125
6. — Vani riparati provvisoriamente	»	6
7. — Case cantoniere in corso di riparazione definitiva per complessivi 8 alloggi e 16 vani.	»	3

IMPIANTI ELETTRICI

Linea Bari-Foggia

1. — Riattivazione dell'impianto di sicurezza e segnalamento di *Barletta*, gravemente danneggiato nel F. V. e nella campagna: ripristino delle comunicazioni telegrafiche e telefoniche e degli impianti di illuminazione sul piazzale, negli Uffici, nella R .L. ecc.
2. — Impianto di un posto di movimento sul *fiume Ofanto*, in conseguenza dell'esercizio a semplice binario sul ponte provvisorio, e successiva demolizione dell'impianto con recupero del materiale.

3. — Riattivazione dell'A.C.I. di *Candida*, gravemente danneggiato, e ripristino degli impianti telegrafonici.
4. — Riattivazione dell'impianto di sicurezza e segnalamento di *Ortanova* e dell'impianto di illuminazione del piazzale.
5. — Riattivazione dell'impianto a leve unifarie di *Incoronata*, ed adattamenti successivi dell'impianto per l'esercizio sul ponte provvisorio sul torrente Cervaro.
6. — Ripristino dell'esercizio col sistema di *blocco sul tratto Foggia-Bivio Cervaro-Incoronata*.
7. — Riattivazione dell'impianto a leve unitarie di *Bivio Cervato* e dell'impianto luce nel posto di blocco.
8. — Ripristino delle comunicazioni telefoniche selettive per il D. C. *Bari-Foggia*, dei circuiti telegrafici di movimento e diretti, del circuito a telescrittore Bari-Foggia e dei circuiti telefonici dei P. L.

Stazione di Foggia

9. — Riattivazione delle cabine di trasformazione della stazione e del D. L., gravemente danneggiate e rifacimento totale delle linee a 9000 V.
10. — Rifacimento degli impianti di distribuzione di energia per forza motrice ed illuminazione del Deposito Locomotive (Officine, Rimesse, reparti speciali, piazzali, Uffici, dormitori, refettori, scuole, ecc.).
11. — Rifacimento degli impianti per sollevamento e depurazione acqua, carbonaia, distribuzione combustibili liquidi, carrelli trasbordatori, carri-ponte ecc.
12. — Attivazione di un ccentralino telefonico a 30 linee al Deposito Locomotive, con installazione di apparecchi telefonici nei vari reparti, Uffici ,servizi ecc., nonchè ripristino di tutte le comunicazioni selettive con i D. C. ed i D. U.
13. — Rifacimento degli impianti di forza motrice e di illuminazione nelle Officine della squadra di Rialzo con riattivazione dei carrelli trasbordatori; impianti ausiliari, ecc.
14. — Ripristino dell'Apparato Centrale idrodinamico lato Sud gravemente danneggiato: costruzione dell'Impianto di sicurezza e segnalamento a leve unitarie lato nord con tre posti di consenso ed un posto di manovra segnali.
15. — Riattivazione dei vari posti dirigenti e deviatori distribuiti sul pazzale con installazione di serrature a chiave per consenso; posa in opera di oltre 150 fermascambi, serrature e catenaccio, sbarre fermacarri ecc.
16. — Riattivazione dell'Officina carica accumulatori, gravemente dan-

neggiata nei quadri e nei macchinari, con recupero, riparazione e rigenerazione di batterie danneggiate.

17. — Rifacimento degli impianti di distribuzione di energia per forza motrice ed illuminazione nelle officine materiale mobile, compresi gli impianti per le gru, carri-ponte, scaldacerchioni ecc.

18. — Rifacimento degli impianti di illuminazione nei capannoni e negli Ufficî del Magazzino approvvigionamenti, compresi gli impianti nei capannoni al piano delle Fosse.

19. — Esecuzione degli impianti luce in 19 isolati C.E.F., per un totale di circa 700 alloggi, compreso il rifacimento delle linee di alimentazione della rete stradale.

20. — Esecuzione degli impianti luce nel F. A. Dirigente D.L. nel F.A. personale dell'elettrificazione, in 4 isolati Case Operai, padiglioni, case cantoniere, posti di ristoro, sede dopolavoro, Cantiere Lavori, alloggi vari, ecc.

21 — impianti luce nel gruppo di baracche per alloggio dei ferrovieri senza tetto, nei padiglioni per Dormitorio Personale Viaggiante, Personale di stazione, ecc.

22. — Rifacimento dell'impianto di illuminazione in serie sui piazzali Nord, Sud, Succursale Nord e succursale Sud, con riparazione dei relativi trasformatori.

23. — Rifacimento dell'impianto di illuminazione in derivazione sui marciapiedi e sugli interbinari centrali, nonchè agli scali merci.

24. — Attivazione al F. V. di un centralino telefonico a 60 linee, con ricostruzione di tutte le linee, ed installazione di apparecchi telefonici nei vari uffici, servizi ecc., collegamento col centralino telefonico interurbano.

25. — Ripristino di tutte le comunicazioni telefoniche a b. l. di Piazzale fra cabine ,posti deviatori, Dirigenti, ecc.

26. — Ricostruzione dei posti centrali telefonici selettivi per il D. C. Foggia-Termoli, e per il D. U. Foggia-Potenza, Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia.

27. — Rifacimento degli impianti dell'Ufficio Telegrafico, con ripristino delle comunicazioni telegrafiche di movimento e dirette su tutte le linee uscenti da Foggia.

28. — Rifacimento degli impianti di illuminazione, di chiamata elettrica ecc. in tutta l'ala ricostruita del F. V., nel Gruppo Lavori, Ispettorato Sanitario, Reparti di esercizio, ecc.

29. — Esecuzione dell'impianto luce e f. m. nel posto di transito di stazione delle Poste.

30. — Parziale riesecuzione degli impianti e servizi elettrici nel Palazzo

Postale di Foggia, in armonia col programma di ricostruzione dell'edificio.

31. — Riesecuzione degli impianti di sicurezza per raccordi, scali merci, depositi carri, ecc.

Linea Foggia-Termoli

32. — Rifacimento dell'impianto di sicurezza e segnalamento a maniglie del P. M. di *Arpi*.

33. — Riattivazione dell'A.C.I. di *Rignano G.*, gravemente danneggiato, ripristino degli impianti telegrafonici.

34. — Esecuzione di un nuovo impianto di sicurezza e segnalamento a manovelle equilibrate a *Triolo*, con parziale recupero del materiale dell'impianto a leve unitarie distrutto, e rifacimento degli impianti telegrafonici.

35. — Riattivazione dell'impianto di sicurezza e segnalamento di *S. Severino*, gravemente danneggiato nel F. V. e nella campagna; ripristino degli impianti telegrafonici e telefonici, e degli impianti di illuminazione sul pazzale, nel F. V., nei F.A., scali merci, capannoni, ecc.

36. — Ripristino degli impianti di sicurezza e segnalamento, telegrafici e telefonici, di illuminazione nelle stazioni da *Apricena* a *Campomarino*.

37. — Riesecuzione dell'impianto di sicurezza e segnalamento nella stazione di *Termoli*. Rifacimento degli impianti dell'Ufficio Telegrafico e Dirigenti, con ripristino delle comunicazioni telegrafiche di movimento e dirette, delle comunicazioni telefoniche selettive e delle comunicazioni telefoniche locali a b. l..

38. — Riesecuzione degli impianti di illuminazione e f. m. nel F. V. di *Termoli*, sui piazzali, nei F.S.A., posti deviatori, rimessa Locomotive, Dormitorio ecc.

39. — Ripristino sulla linea *Termoli-Foggia* delle comunicazioni telefoniche selettive per il D.C. e dei circuiti telegrafici di movimento e diretti.

Linea Termoli-Pescara

(appartenente al Compartimento di Ancona)

40. — Riesecuzione degli impianti di sicurezza e segnalamento in 10 stazioni *da Coppella ad Ortona*, con recupero e parziale utilizzazione del materiale dei distrutti A. C. E. di Casalbordino e Torino di Sangro.

41. — Riesecuzione *nelle stesse stazioni* degli impianti telegrafici e tele-

fonici con attivazione di 3 circuiti telegrafici di movimento, 1 circuito semidiretto, ed un circuito telefonico a b. l.

42. — Rifacimento degli impianti di illuminazione dei F. V. e sui piazzali di alcune delle predette stazioni, dove le società fornitrici avevano ripristinato la fornitura di energia.

Linea Foggia-Potenza

43. — Ripristino dell'esercizio col sistema di *blocco sul tratto Foggia Bivio Incoronata-Cervaro.*
44. — Riesecuzione dell'impianto a leve unitarie di *Bivio Incoronata*, degli impianti telefonici e dell'impianto luce nel posto di blocco.
45. — Ricostruzione nella stazione di Cervaro dell'impianto di sicurezza e segnalamento a leve unitarie, con 34 leve, 2 posti di manovra segnali ed 1 posto di consenso; recupero del materiale del vecchio impianto distrutto.
46. — Rifacimento degli impianti dell'Ufficio Telegrafico e Dirigenti di *Cervaro*, con ripristino delle apparecchiature per le comunicazioni telegrafiche di movimento e dirette, per le comunicazioni telefoniche selettive e per le comunicazioni telefoniche locali a b. l.
47. — Riesecuzione degli impianti di illuminazione nel F. V. di *Cervaro*, sul piazzale, ai posti deviatori, alloggi, ecc.
48. — Ripristino degli impianti di sicurezza e segnalamento, telefonici e di illuminazione nelle stazioni da *Ordona a Candela.*
49. — *Rocchetta S.A.L.* - Ricupero di tutto il materiale dell'A.C.I. a 60 leve distrutto. Esecuzione di un nuovo impianto di sicurezza e segnalamento a leve unitarie con 25 leve, 4 posti di consenso ed un posto di manovra segnali.
50. — Rifacimento degli impianti dell'Ufficio Telegrafico e Dirigenti di *Rocchetta*, con ripristino delle apparecchiature per le comunicazioni telegrafiche semidirette, per le comunicazioni telefoniche selettive e per le comunicazioni telefoniche locali.
51. — Riesecuzione degli impianti di illuminazione e f. m. nel F. V. di *Rocchetta*, F. S. A. alloggi, posti di deviatori, rimessa locomotive, impianto di pompatura, dormitorio, ecc.
52. — Ripristino degli impianti di sicurezza e segnalamento, telefonici e di illuminazione nelle stazioni *da Melfi a Potenza Superiore.*
53. — Riattivazione dell'impianto di sicurezza e segnalamento di Potenza Inferiore gravemente danneggiato nel F. V. e nella campagna: ripristino degli impianti telegrafici e telefonici selettivi ed a b. l. e degli impianti di illuminazione sul piazzale nel F. V., nei F. A., F. S. A., scali merci e capannoni, rimesse, CC. ecc.

54. — Ripristino delle comunicazioni telefoniche selettive per il D. U. Foggia-Potenza e del circuito telegrafico semidiretto.

Linea Potenza-Battipaglia

(appartenente al Compartimento di Napoli)

55. — Rifacimento degli impianti telegrafici e riattivazione delle comunicazioni telegrafiche di movimento da *Potenza a Battipaglia*.

Linea Rocchetta-Gioia del Colle.

56. — Ripristino degli impianti di sicurezza e segnalamento, telefonici e di illuminazione nelle Assuntorie da *S. Nicola di Melfi a Palazzo S. Gervasio*.

57. — Rifacimento dell'impianto di sicurezza e segnalamento di *Spinazzola*; ripristino delle comunicazioni telegrafiche e telefoniche, e degli impianti di illuminazione sul piazzale, nel F. V., nella R. L. ecc.

58. — Riattivazione dell'impianto di pompatura di *Poggiorsini*.

59. — Ripristino degli impianti di sicurezza e segnalamento, telefonici e di illuminazione nelle stazioni da *Poggiorsini a Gioia del Colle*.

60. — Ripristino della linea telefonica selettiva per il D. U. *Rocchetta-Gioia del Colle* e del circuito telegrafico semidiretto.

Linea Barletta-Spinazzola

61. — Ripristino degli impianti di sicurezza e segnalamento, telefonici e di illuminazione nelle Assuntorie *da Canne a Minervino Murge*; gravemente danneggiati, e completamente distrutti in questa ultima località.

62. — Ripristino della comunicazione telefonica selettiva per il D. U. *Barletta-Spinazzola* e del circuito telegrafico diretto.

Linea Bari-Taranto

63. — Riattivazione degli impianti di sicurezza e segnalamento, telefonici e di illuminazione nelle stazioni *da Taranto* (e) *a Gioia del Colle*, con riparazione delle linee telegrafoniche.

Linea Taranto-Potenza

64. — Riattivazione degli impianti di sicurezza e segnalamento, telegrafici, telefonici e di illuminazione nelle stazioni *da Taranto* (e) *a Potenza* (e), con riparazione delle linee telegrafoniche gravemente danneggiate.

65. — Riattivazione dell'impianto di sicurezza e segnalamento di *Metaponto* gravemente danneggiato: ripristino degli impianti telegrafici e telefonici, e degli impianti di illuminazione sul piazzale, nel F. V., scali merci, capannone, F. A. ecc.

Stazione di Taranto

66. — Riattivazione della cabina di trasformazione e parziale rifacimento delle linee di distribuzione dell'energia.
67. — Rifacimento degli impianti di distribuzione di energia per forza motrice ed illuminazione nel D. L. (officine; rimesse, piazzale, uffici, dormitorio, carrelli, gru, ecc.).
68. — Ripristino dell'A.C.I. gravemente danneggiato e riparazioni nella campagna, di tutto l'impianto di sicurezza e segnalamento.
69. — Rifacimento dell'impianto di illuminazione sul piazzale, agli scali merci, uffici vari, posti deviatori, alloggi, ecc.
70. — Ripristino di tutte le comunicazioni telefoniche a b. l. di piazzale fra cabine, posti deviatori, dirigenti ecc.
71. — Ripristino di tutte le comunicazioni telegrafiche di movimento e dirette su tutte le linee uscenti da Taranto.

Oltre a numerosi altri lavori di minore entità, sono state riparate contemporaneamente stadere a ponte, bilancie, gru a mano degli scali merci, orologi di vario tipo, ecc. Inoltre sono state ripristinate quasi tutte le chiusure dei P. L. del Compartimento, che l'intenso traffico alleato durante la guerra aveva messo quasi completamente fuori servizio.

COMPARTIMENTO DI REGGIO CALABRIA

OPERE DI RICOSTRUZIONE ESEGUITE ED IN CORSO DI ESECUZIONE.

O P E R E		eseguite al 30 9 - 1946	da seguire al 30 - 9 - 1946
binari di corsa - doppio binario	Km.	0,324	—
binario di corsa - semplice binario	»	15,192	—
binario di stazione	»	42,311	13,086 (1)
binari deviatori	n.	191	42
fabbricati viaggiatori	»	38	8
depositi locomotive	»	4	2
ponti in muratura	»	33	10
ponti in ferro	»	15	11
gallerie	»	4	—
magazzini merci	»	23	6
rifornitori acqua	»	9	2
sottostazioni	»	1	—
gruppi	»	1	7
linee alta tensione - linea	Km.	39	—
Linee alta tensione - terna	»	49	121
linee di contatto - linea	»	398,855	—
linea di contatto - binario non elettrificato	»	25	27
blocco semiautomatico	»	21	27
posti di blocco	n.	4	16
apparati centrali - apparati	»	4	3
aparati centrali - leve	»	110	150
impianti semplici - segnalamento - posti	»	9	1
ponti bilico	»	6	4

(1) *non si prevede per ora di ripristinare l'intera estesa di binari tronchi di stazione per tutti i metri lineari* 13.086, *dato ch è stata autorizzata dalla Direzione Generale la definitiva non ultimazione di circa ml.* 8.000 *di binari secondari.*

Numero delle Locomotive a Vapore, Locomotive elettriche, Elettromotrici, automotrici, vetture e carri riparati alla data del 30 *Settembre* 1946.

(Riparazioni eseguite dal 1-1-1944 al 30-9-1944 (1).

Locomotive a vapore	269
Locomotive elettriche	87
Elettromotrici	1
Automotrici	14
Vetture	51
Carri	1851

---

(1) *cicliche e speciali.*

ASPIRAZIONI

I recenti avvenimenti bellici, con i loro disastrosi effetti, non solo sulle comunicazioni ferroviarie esistenti, ma su tutto il complesso di opere in corso di esecuzione allo scoppiare del grande conflitto e sui vari progetti da realizzare per un ulteriore miglioramento e sviluppo della rete, hanno maggiormente acuito le preesistenti necessità di più intense relazioni interregionali, ed accentuate quelle condizioni di fatto che valsero ad indurre, a suo tempo, gli Organi di Governo ad emanare opportuni provvedimenti legislativi, intesi ad assicurare alla economia di alcune provincie un più rispondente sistema di comunicazioni.

Ed infatti, si è avuto oggi — com'era naturale attendersi — un risveglio delle sopite aspirazioni, una recrudescenza delle necessità lungamente compresse, e tutta una serie di richieste, attraverso le competenti Camere di Commercio, e pervenute all'Amministrazione ferroviaria dalle varie regioni del Mezzogiorno.

* * *

Avuto riguardo alle possibilità di pratica realizzazione, i provvedimenti che si invocano possono dividersi in due categorie:

a) provvedimenti di portata limitata, la cui attivazione, relativamente poco onerosa, potrà avvenire per la maggior parte di essi in tempi relativamente breve;

b) provvedimenti di più vasta portata, la cui realizzazione, subordinata all'impiego di mezzi ingenti ed alla soluzione di complessi problemi di ordine tecnico e finanziario, dovrà, necessariamente, essere differita nel tempo

Rientrano nella prima categoria: le modificazioni all'orario di alcuni treni; l'istituzione di servizi diretti; la sostituzione di treni a vapore con corse di automotrici; l'intensificazione e l'acceleramento delle comunicazioni; l'impiego di materiale rotabile più adatto; l'istituzione di servizi di corrispondenza con l'I.N.T.; la modificazione delle norme che regolano l'uso dei carri privati e di quelle che disciplinano l'assegnazione dei carri in genere; l'applicazione di tariffe concessionali ecc. Di questi, alcuni sono condizionati alla disponibilità di mezzi di trazione e di materiale rotabile, la cui scarsa consistenza — per le ragioni già ampiamente esposte — non potrà essere integrata con la necessaria sollecitudine. Ad ogni modo, l'Amministrazione ferroviaria non mancherà di tenere in particolare considerazione le esigenze di quelle regioni maggiormente colpite dalla guerra e più scarsamente servite, per procedere gradualmente ad un sensibile miglioramento delle comunicazioni, sia dal punto di vista della frequenza che da quello della celerità, non solo, ma non trascurerà di sostituire il materiale viaggiatori attualmente in circolazione, con altro in buono stato, e disporre per una maggiore assegnazione di carri nei centri di notevole importanza agricola ed industriale, non appena migliorerà la situazione in questo settore.

Altri provvedimenti, come: le modificazioni di orario, i servizi diretti, i servizi di corrspondenza ecc. potranno formare oggetto di esame da parte delle apposite Conferenze Orario, le quali potranno proporne l'attuazione, dopo averne accertata l'utilità per tutte le categorie in esse rappresentate. Ed a tal proposito, giova porre in particolare rilievo l'opportunità che sia ripresa la consuetudine di tali riunioni, le quali dovrebbero aver luogo periodicamente, almeno due volte all'anno, al fine di vagliare le esigenze dei vari utenti della ferrovia, e formulare proposte concrete che, non solo rispondano agli interessi prevalenti, ma risultino in armonia con gli altri mezzi di trasorto (automobilistici, marittimi, aerei), e con le altre attività che con le ferrovie concorrono nell'incremento dell'economia regionale.

Altri provvedimenti, infine, quali: la modificazione delle norme che regolano l'uso dei carri privati e l'assegnazione dei carri in genere, investono principi di ordine giuridico ed amministrativo, dai quali non si può prescindere senza intaccare, da un lato il diritto di proprietà; dall'altro quello che deriva all'Amministrazione Ferroviaria, quale organismo statale, di disporre delle cose di uso pubblico. Quindi, non può prendersi in considerazione la proposta formulata dall Camere di Commercio di Taranto e di Catanzaro, di sottrarre dalla speculazione dei privati l'uso dei carri serbatoi per il trasporto del vino, affidandone la gestione alle ferrovie dello Stato, poichè ciò costituirebbe un atto di arbitrio non tollerabile in regime democratico; come d'altra parte deve respingersi la richiesta della

Camera di Commercio di Reggio Calabria, relativamente alla assegnazione dei carri per il trasporto degli agrumi, che si vorrebbe venisse affidata alle Camere di Commercio, in quanto tale compito è di esclusiva pertinenza dell'Amministrazione ferroviaria, la quale lo ha sempre assolto, e continuerà ad assolverlo, con quel senso di responsabilità e con quella imparzialità che costituiscono sicura garenzia dell'interesse collettivo.

Per quanto riguarda il ripristino delle tariffe concessionali per il trasporto del collettame a carro completo, invocato dalla Camera di Commercio di Taranto, non si esclude che la questione possa essere favorevolmente risolta, ove sussistano le condizioni necessarie per agevolare i trasporti per determinate destinazioni, senza che ciò incida dannosamente su altre correnti di traffico.

* * *

Appartengono alla seconda categoria: le costruzioni di nuove linee ferroviarie; la trasformazione a scartamento normale di alcune linee a scartamento ridotto; l'elettrificazione di alcuni tronchi; i raddoppi di binario; l'ampliamento degli impianti.

In particolare: dalla Camera di Commercio di Chieti viene chiesta la ricostruzione della ferrovia Adriatico-Appennino, attualmente ripristinata soltanto nel tratto S. Vito-Lanciano, ed il suo prolungamento fino a Chieti e Vasto, nonchè la trasformazione di tutta la linea a scartamento normale. Le Camere di Commercio di Taranto e di Lecce fanno presente la necessità che siano ripresi al più presto gli studi per la costruzione della ferrovia Taranto-Nardò, sospesi a causa della guerra. Quella di Potenza chiede la realizzazione integrale dei progetti contenuti nella legge 31 marzo 1904 n. 140, circa l'estensione della rete ferroviaria alle zone delle valli dell'Agri e del Sinni, ed il completamento delle opere ferroviarie in base al progetto a suo tempo approntato dalle ferrovie Calabro-Lucane, e che comprende i seguenti tronchi di linee: Potenza-Nova Siri; Bari-Atena Lucana; Altamura-Marsiconovo e Potenza-Baragiano Scalo. La Camera di Commercio di Matera prospetta la grande utilità che deriverebbe all'economia di quella provincia dal prolungamento fino a Nova Siri della ferrovia che attualmente congiunge Bari con Montealbano Jonico, e dalla costruzione di un tronco sussidiario Montescaglione-Bernalda-Metaponto. Ed infine, quella di Brindisi raccomanda la costruzione di tronchi ferroviari integrativi delle linee attuali, come ad esempio: la Ceglie M.-S. Michele-Stazione di S. Vito dei Normanni e la Torre SS.-Sandonaci-Cellino-S. Pietro Vernotico: la prima di chilometri 24 e la seconda di Km. 26.

Ora, non v'ha dubbio che tali richieste scaturiscano da necessità lun-

gamente sentite e dal legittimo desiderio del vedere una buona volta risolto in modo soddisfacente, per le regioni del meridione, l'assillante problema delle comunicazioni ferroviarie; problema — è vero — mai affrontato in pieno. Ma è ovvio che un complesso di opere di importanza così notevole, dovrà necessariamente inquadrarsi nei piani di ricostruzione nazionale, la cui realizzazione, peraltro, è strettamente legata alle possibilità finanziarie ed alla disponibilità dei materiali occorrenti; non solo, ma esso va accuratamente studiato in rapporto allo sviluppo che potranno avere gli altri mezzi di trasporto, la cui concorrenza potrebbe rendere eccessivamente oneroso l'esercizio ferroviario.

E venendo alla chiesta trasformazione a scartamento normale di alcune linee a scartamento ridotto, quali la ferrovia Adriatico-Appennino; la linea Bari-Montealbano Jonico e la Castelvetrano-Porto Empedocle-Agrigento, si fa presente che trattasi di linee sviluppantisi in gran parte su declivi montuosi; con sede stradale necessariamente ristretta per evitare franamenti; con pendenze accentuate e curve di raggio limitato, per cui sarebbe pressochè impossibile lo sviluppo di un armamento ordinario, richiedente — come è ovvio — una più ampia sede, una maggiore ampiezza di curve, minori acclività e terreno non cedevole ai maggiori carichi di materiale pesante.

Per quanto riguarda i raddoppi di binari ,come quelli della Battipaglia-Reggio Calabria, della Palermo-Messina e della Siracusa-Messina, si assicura che le richieste delle Camere di Commercio interessate saranno attentamente esaminate dagli Organi competenti; e non si esclude che si possa procedere alla esecuzione delle relative opere, almeno su quei tratti di linea che, per la loro lunghezza, maggiormente ostacolano una intensa circolazione, e le cui condizioni consentano il raddoppiamento del binario senza richiedere eccessivi onerosi lavori di ampliamento delle opere d'arte esistenti.

La questione dell'elettrificazione di alcune linee, infine, rientra nei programmi già da tempo predisposti dall'amministrazione ferroviaria, fra i quali figurava in primo piano l'elettrificazione della Battipaglia-Potenza, i cui lavori, appena iniziati durante la guerra, furono interrotti per il precipitare degli avvenimenti. Essi saranno quanto prima ripresi e quasi certamente estesi al tratto Potenza-Taranto, come richiesto dalla Camera di Commercio di Potenza.

134

BOZZE DI STAMPA

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

Conferenza trasporti del Mezzogiorno

Napoli, 11 - 12 - 13 Gennaio 1947

IL PORTO DI NAPOLI

Relazione del Com.te PASQUALE MAZZELLA

Nell'aprile del 1919 la Camera di Commercio e Industria di Napoli, che in quell'epoca accentrava e controllava tutti gli studii attinenti all'attività economica della regione, in un memoriale diretto a sollecitare l'approvazione del progetto di legge relativo ai lavori per l'ampliamento del porto, affermava che, in attesa di completare l'attrezzatura industriale della regione, tutti gli sforzi dovessero essere rivolti a favorire il traffico dei passeggeri al quale, per effetto specialmente della considerevole emigrazione per il Nord America, Napoli doveva in quell'epoca la sua caratteristica di primo approdo del Mediterraneo, e concentrava le aspirazioni della città nella richiesta che il completamento e l'arredamento del porto, secondo il programma in quel tempo già predisposto venisse integrato con provvedimenti atti ad intensificare al massimo l'afflusso dei passeggeri.

Sembra quindi opportuno iniziare da tale movimento la rassegna delle attività del porto, mentre può sicuramente prevedersi che le nuove correnti di traffico, sia pure in direzione e con tipi diversi da quelli dell'anteguerra, conserveranno a Napoli il primato che, anche in confronto degli altri porti del Mediterraneo situati a minor distanza delle grandi rotte marittime internazionali che attraversano il Mediterraneo, ha sempre detenuto come scalo di passeggeri.

Le statistiche assegnano a Napoli, per il 1938, anno nel quale il traffico non aveva ancora subito le ripercussioni di avvenimenti internazionali a carattere nazionale, un movimento di 1.416.633 passeggeri, il massimo cioè raggiunto dal 1900, quasi doppio in confronto al 1919 e superiore di ben 150804 unità su quello, pur cospicuo, raggiunto nel 1937.

Per una esatta valutazione dei benefizii che tale traffico apportava alla città, conviene però analizzare i dati complessivi e sopratutto sfrondarli del movimento da e per gli scali del golfo, costituito, per il 1936, da ben 1.007.651 unità. Il movimento residuo era costituito da 316.445 passeggeri da e per i porti nazionali e per le colonie, e da 92.537 da e per i porti esteri.

L'esame dei grafici relativi al decennio 1928-38 mette in evidenza che il traffico locale era stato pressochè costante, mantenendosi intorno ad un milione di unità, quello da e per i porti nazionali era stato in costante aumento essendo passato da 200.049 a 316.445 passeggeri e quello infine da e per i porti esteri era stato in progressiva diminuzione essendo disceso nello stesso periodo da 120.539 a 92.537 passeggeri.

Un esame ulteriore ci mostra che nel traffico passeggeri da e per i porti nazionali e per le colonie, il movimento con la Sicilia, attraverso il postale di Palermo e quello, trascurabile con gli altri porti d'Italia, si erano mantenuti pressochè costanti, rispettivamente 169.182 e 18.152 passeggeri nel 1928. in confronto a 156.737 e 13.008 nel 1938, mentre quello per le colonie era in rilevante aumento essendo passato da 12.715 unità nel 1928 a 146.638 nel 1938.

Nei dati suddetti non sono compresi i movimenti a carattere militare.

Il traffico, infine, da e per i porti esteri, prima diretto prevalentemente per il Nord-America, si era continuamente spostato verso il Sud-America e, sopratutto, verso l'Oriente.

Dall'esame analitico che precede e dalla situazione interna ed internazionale determinatasi con la conclusione della guerra, sorge ovvia la conclusione che, perdurando pressochè costante il movimento con gli scali del golfo, con i porti nazionali e con i porti esteri del Mediterraneo dallo segnare forti riduzioni il traffico con le colonie ed essere invece in progressivo aumento quello oltre Gibilterra eSuez. Eventuali provvidenze dovranno quindi essere dirette a favorire e facilitare tali correnti.

Per il servizio dei passeggeri il porto disponeva soltanto della stazione marittima al molo Angioino che era stata costruita precipuamente per venire incontro alle esigenze del traffico turistico affidato ai grandi transatlantici e non disponeva di attrezzature idonee per le navi da medio tonnellaggio addette al traffico misto, mentre è da presumere che proprio tale tipo, specialmente in un primo periodo, servirà al nostro movimento migratorio. Mancavano, infatti, nel fabbricato magazzini adatti per il deposito e lo smistamento di merci e le banchine non erano attrezzate con mezzi meccanici per le operazioni di imbarco e sbarco. I lavori di riattamento della stazione sono in corso, ma difficilmente, con le nuove sistemazioni, potrà portarsi rimedio alle deficienze predette perchè la necessità di concentrare su banchine di limitata ampiezza i mezzi occorrenti per il traffico delle merci destinate all'imbarco o da sbarcare, provocherebbe congestione ed intralcerebbe grandemente il traffico dei passeggeri.

Si impone, pertanto, la necessità di destinare ed attrezzare per tale tipo di traffico un altro molo e sembra che risponda pienamente alle speciali esigenze del servizio misto merci e passeggeri il molo Pisacane sul

quale, prima della costruzione della Stazione Marittima, si svolgeva prevalentemente il movimento passeggeri.

Converrà quindi avviare gli studii ed incoraggiare le iniziative su tali direttive.

Per migliorare e facilitare il servizio dei passeggeri con gli scali del Golfo, costituito, in parte, anche da turisti, si rende necessario di predisporre opportuni impianti ed adattamenti, ma sarà opportuno esaminare preliminarmente se, per venire incontro alle aspirazioni di tutti gli interessati alla valorizzazione ed allo sfruttamento della speciale attrezzatura di cui dispongono la città ed i dintorni ,convenga sfruttare i porticcioli di S. Lucia e di Sannazzaro, opportunamente migliorati ed adattati, o sia invece preferibile destinare una zona del porto.

A tale servizio si presterebbe soltanto il molo Beverello che dovrebbe però essere liberato dalla navigazione aerea ed opportunamente attrezzato.

Particolare attenzione deve essere portata alla disciplina del servizio per imbarco, sbarco e trasporto bagagli che deve rispondere ad ovvie esigenze di decoro oltre che di comodità e sforzarsi di eliminare tutti i vecchi sistemi di sfruttamento dei passeggeri a base di camorre e di prestazioni più o meno lecite ed equivoche.

Se l'esame dei dati relativi al movimento dei passeggeri consente di prevedere quali potranno essere, in tale campo, nel prossimo avvenire, gli sviluppi, gli indirizzi e le esigenze dei traffici ,molto più difficili ed incerte, se non del tutto arbitrarie, si appalesano previsioni e proposte nei riguardi del movimento delle merci.

Prima della guerra, per aumentare l'efficienza del porto erano state attuate imponenti realizzazioni e cioè: ampliamento verso levante dei confini dello specchio acqueo utilizzabile per il traffico, sino al pontile Viglena, approfondimento dei fondali, in modo da ottenere l'attracco diretto a banchina di navi di qualsiasi tonnellaggio, costruzione di moderni magazzini per il deposito temporaneo delle merci, attrezzatura meccanica di quasi tutte le banchine, miglioramento in genere di tutti i servizii.

Ma, se tale complesso di opere e di provvedimenti aveva grandemente migliorato la potenzialità del porto, non può sicuramente affermarsi che lo sviluppo dei traffici avesse seguito il movimento di ascesa dell'attrezzatura destinata a servirli.

Nel 1938 il volume delle merci in importazione ed esportazione ha segnato valori eguali a quelli degli anni immediatamente precedenti alla prima guerra europea, cioè di due milioni e mezzo di tonnellate e, fatta eccezione per le oscillazioni conseguenti agli avvenimenti internazionali, e, sia pure con notevoli variazioni nelle correnti di destinazione e, sopratutto, di provenienza, si era mantenuto, durante un ventennio, nel suo com-

plesso, pressochè inalterato e non aveva seguito il ritmo ascensionale impresso alla efficienza degli impianti e dei servizii.

Presi in esame i dati relativi troviamo che l'esportazione assume i valori seguenti per le varie destinazioni: per l'estero Tonn. 128.346, per le colonie Tonn. 168.916, per altri porti d'Italia Tonnellate 168.061. totale Tonn. 465.323.

L'esame analitico delle voci che alimentano l'esportazione è un chiaro indice dell'economia della regione a base quasi esclusivamente agricola e scarsamente industriale che mandava all'estero i prodotti agricoli preparati industrialmente per l'esportazione.

L'unica industria, infatti, che contribuiva in misura apprezzabile al movimento e che riusciva a mantenere, sia pure, anche con tendenza alla contrazione, le proprie posizioni, era quella delle conserve alimentari con 59.125 tonnellate. Per il resto, quantitativi apprezzabili erano costituiti dalla frutta con 17.147 tonnellate, dalle patate, con 12.222 tonnellate, dagli alimentari in genere con 5.788 tonnellate, dalla pasta con 1558 tonnellate, dai cereali con 1880 tonnellate, mentre i prodotti industriali figuravano con quantità del tutto trascurabili che arrivavano ad un minimo di 2646 tonnellate per i tessuti e 2274 tonnellate per i prodotti chimici.

Solo incerte indicazioni nei rapporti delle future probabilità possono, pertanto, essere ricavate dall'esame delle varie correnti di traffico nei riguardi dell'esportazione.

Trattasi infatti di un movimento largamente frazionato per molteplici destinazioni, che solo in poche direzioni acquista un valore superiore alle 10.000 tonnellate annue e che, nel suo complesso, può quindi essere definito trascurabile nei riguardi dell'efficienza di un porto a carattere internazionale.

Così, sempre per il 1938, soltanto in quattro direzioni sono state superate le diecimila tonnellate, cioè per il Nord America, con 40.212 tonnellate di conserve alimentari, formaggio, castagne, pelli lavorate, prodotti chimici e tessuti; per l'Inghilterra con 26.023 tonnellate di prodotti alimentari (marmellate, pasta di frumento, patate, frutta, legumi ed ortaggi in aceto e in salamoia) canapa e tartaro grezzo; per le Indie inglesi ed olandesi con 11650 tonnellate di patate, frutta e cloruro di calcio e per il Sud America con 10995 tonnellate di conserva di pomodoro, fichi secchi, agrumi e frutta in genere. Delle esportazioni in altre direzioni merita menzione soltanto quella verso la Germania con tonnellate 9553 di conserve di pomodoro, frutta, alimentari e canapa. Del tutto trascurabili, sempre ai fini dell'efficienza portuale, le esportazioni verso altri paesi.

Si ritiene superfluo mettere in maggiore evidenza la limitata importanza sempre nei riguardi del volume del movimento portuale, del traffico di esportazione e sulle sue essenziali caratteristiche che rivelano quanto

trascurabile vantaggio derivi al porto dalla attività industriale del suo retroterra.

Il retroterra di Napoli conserva infatti carattere prevalentemente agricolo e tale interland ad economia agricola, semprechè avverranno altre situazioni favorevoli, potrebbe dar vita ad un intenso traffico del porto solo se la produzione fosse molto superiore ai bisogni degli abitanti, il che è da escludersi dato che il territorio della Campania è ristrettissimo ed intensamente popolato.

Le risorse di tale territorio privo di materie prime che possano alimentare attività tipicamente industriali, hanno già dato vita a quelle iniziative che trovano alimento nei suoi prodotti, prima tra tutte l'industria conserviera che è legata alla caratteristica produzione locale e si presta largamente all'esportazione, costituendo un importante elemento per il movimento commerciale.

L'esportazione per l'estero delle conserve ha trovato il massimo con tonn. 82.000 nel 1937 ed è discesa a 77.427 tonn. nel 1938, ma, nel complesso, le medie registrate in Tonn. 21.000, 20.500, 75.000 e 70.000 rispettivamente nei trienni 1912-14, 1919-21, 1932-34 e 1935-37 documentano la vitalità dell'industria.

Altra industria tipica che, in un certo periodo, si identificava addirittura con lo stesso nome di Napoli e che attirava un importante commercio di esportazione, l'industria cioè delle paste alimentari ha subito un vero ristagno per un complesso di circostanze che hanno avuto sopratutto origine nella mutata situazione internazionale.

Quando, infatti, gran parte dei generi occorrenti al consumo interno veniva importata, Napoli accentrava buona parte di tale traffico e quindi intorno al porto si era formata una forte industria molitaria e della pastificazione, per l'utilizzazione della materia prima e la distribuzione del prodotto lavorato.

Cessata però l'importazione, Napoli è venuta a trovarsi nella situazione di possedere la più importante industria molitaria della nazione, pure essendo una delle regioni meno importanti per la produzione del grano.

Ne è quindi derivato un comprensibile disagio perchè la situazione della provincia di Napoli è particolarmente sfavorevole, in confronto di quelle del centro e del settentrione d'Italia, nelle quali l'industria molitoria, avendo la produzione a portata di mano, riesce a lavorare a costi più bassi che a Napoli dove si deve approvvigionare da località lontane e sostenere quindi maggiori spese di trasporto.

Così, in conseguenza anche della produzione di grani duri in America, l'espotrazione per l'estero che nel quinquennio 1910-14 aveva raggiunto una media di 40.000 tonnellate annue, scende rispettivamente a 8.000- 4.500 e

3.200 tonnellate annue nei quinquenni successivi e segna 3.348 tonnellate nel 1938.

Da un primo esame delle voci che alimentano l'importazione risulta evidente l'importanza che per i traffici del porto rivestono i combustibili solidi e liquidi.

Su 1.541.108 tonnellate importate dall'estero 1.281.838 tonnellate, pari all'83,82% del traffico con l'estero ed al 65,58% di tutto il traffico di importazione, sono costituite da combustibili solidi e liquidi, e 72.924 tonnellate di combustibile pari al 17,91% figurano pure nella importazione dagli scali nazionali. I combustibili incidono quindi per il 69,29% sul movimento di importazione e per il 56,04% sul complesso del movimento del porto in importazione ed esportazione.

In ordine decrescente di volume, i combustibili sono costituiti, nel traffico con l'estero, da 645.354 tonnellate di carbone, 615.845 tonnellate di nafta, 22.180 tonnellate di benzina e 8.459 tonnellate di petrolio e, nel traffico con gli altri scali nazionali, da 32.112 tonnellate di carbone, 22.599 tonnellate di nafta, 12,426 tonnellate di benzina e 5.587 tonnellate d petrolio.

Le residue 249.270 tonnellate di merci importate dall'estero sono costituite da grano, per Tonn. 83.801, pesce secco per Tonn. 25.652, cereali (escluso grano) Tonn. 19.854 e, per il rimanente, in prodotti alimentari, cotone, fertilizzanti, lubrificanti, metalli, prodotti chimici, tutti in quantità inferiore alle 10.000 tonnellate per ciascuna voce.

Qualche indicazione, se pure vaga, sulla tendenza delle correnti del traffico di importazione e delle esigenze alle quali, quindi, il porto dovrà servire nel prossimo futuro, può ricavarsi dall'esame delle medie raggiunte nei quinquenni successivi al 1923 e nel 1938.

In confronto all'imponente aumento nell'importazione degli olii minerali, che da una media di 34.200 tonnellate per il quinquennio 1900-14, raggiunge, con progresso costante, le 687.296 tonnellate nel 1938, si riduce quasi ad un terzo, da 431.400 tonnellate nel quinquennio 1910-14 a 152.828 tonnellate nel 1938, l'importazione delle granaglie, e segue pure notevoli contrazioni il traffico dei carboni, da tonnellate 864.000, nel quinquennio 1910-14, a 678.548 tonnellate nel 1938.

Sembra superfluo mettere in rilievo quale scarso apporto dia al traffico portuale, inteso nel senso di movimento di merci e di impiego di mezzi e di maestranze, l'importazione degli olii minerali in genere.

Buona parte dell'importazione di olii minerali è a danno del traffico di carboni, sia per il rifornimento di navi che per uso delle industrie ed il movimento del porto ne risente le conseguenze, così per il mancato approdo delle navi destinate al trasporto del combustibile solido e per la più limitata sosta delle navi che trasportano i combustibili liquidi, come specialmente

per il minore impiego delle maestranze che, per gli olii minerali, non intervengono nelle operazioni di discarica.

Di trascurabile entità appaiono tutte le altre importazioni che, singolarmente considerate, non superano, se non per poche voci, come il pesce secco, lo zucchero, la cellulosa, i metalli non lavorati ed i fertilizzanti, le 10.000 tonnellate e che, nel loro complesso, tutti cioè, olii minerali, carboni ,grano e cereali in genere, e legnami raggiungono soltanto le 400.000 tonnellate circa, cifra che non può essere considerata di grande rilievo per il porto di Napoli.

Pertanto, per il traffico delle merci, se potessero farsi delle previsioni, dovrebbe presumersi una intensificazione nell'importazione di combustibili liquidi e solidi e dei grani e variazioni di poco rilievo in tutti gli altri traffici.

Le provvidenze immediate dovrebbero essere quindi dirette ad un miglioramento delle installazioni per lo sbarco degli olii minerali ed a favorire al massimo il traffico dei combustibili solidi e dei cereali.

Se il porto di Napoli vorrà poi assicurarsi un più ampio respiro ampliando il proprio interland, bisognerà che si decida a concedere alle navi facilitazioni tali nelle spese di sbarco e di imbarco e di magazzinaggio da compensare l'onere del maggiore costo di trasporto per via terra su lunghe distanze.

Il ben inteso interesse di Napoli dovrebbe, pertanto, consigliare di ridurre al minimo le tariffe portuali in genere e di accordare le maggiori facilitazioni possibili alle merci in transito.

142

BOZZE DI STAMPA

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

Conferenza trasporti del Mezzogiorno

Napoli, 11 - 12 - 13 Gennaio 1947

LA VIABILITA'
NELL'ITALIA MERIDIONALE

Relazione del Prof. LUIGI TOCCHETTI

ASSR

PREMESSA

Tra le cause che si oppongono o che ritardano lo sviluppo economico ed industriale del Mezzogiorno d'Italia, la deficienza di strade è tra le più importanti: deficienza assoluta cioè tale da costringere vaste zone di territorio e numerosi centri abitati ad una economia ed una vita sociale primitiva e deficienza relativa riferita cioè alle condizioni delle altre regioni d'Italia e che è causa del maggior costo dei trasporti e quindi dei prodotti nei centri di consumo.

Esistono ancora nell'Italia Meridionale ed Insulare numerosi centri abitati del tutto isolati, lontani da strade e ferrovie, accessibili solo attraverso mulattiere e sentieri lungo i quali i tra-porti hanno luogo a dorso di animale raggiungendo costi elevatissimi.

Queste deficienze atrofizzano o stroncano le possibilità economiche delle regioni meridionali, rendono impossibili o estremamente co-tosi gli scambi, impediscono lo sfruttamento delle risorse agricole ed industriali e scoraggiano qualsiasi iniziativa. Ne consegue l'impoverimento delle popolazioni ed il loro basso tenore di vita.

E' inutile parlare di sviluppo economico, di industrializzazione del Mezzogiorno se non si crea una adeguata rete di comunicazioni terrestri, stradali e ferroviarie.

Le condizioni della scarsa viabilità nell'Italia Meridionale sono poi aggravate dallo stato di manutenzione della rete esistente, dalla scarsa estensione di soprastrutture moderne o semplicemente trattate con leganti idrocarburati, dalle difficoltà finanziarie in cui gli Enti locali, provincie e comuni, si sono sempre trovati non solo per estendere la trasformazione delle massicciate ordinarie in pavimentazioni più rispondenti alle esigenze del traffico meccanico ed alla economia dei trasporti, ma anche semplicemente per conservare le massicciate ordinarie in uno stato appena sufficiente.

Oggi, le distruzioni causate dalla guerra, il deterioramento prodotto da un traffico di pesanti macchine belliche, la mancata o inadeguata manutenzione, la deficienza di materiali, l'alto costo di essi e della mano d'opera, le accresciute difficoltà in cui si trovano i bilanci dei comuni e delle provincie, minacciano di completa distruzione il nostro patrimonio stradale rendendo i traffici difficili e costosi. E' un pericolo che investe, in verità, tutta la rete stradale provinciale e comunale della Nazione, ma che nell'Italia Meridionale ed Insulare, per le minori risorse economiche degli Enti ha senza dubbio un maggiore peso ed aggrava le già precarie condizioni della nostra viabilità minore.

In questa relazione ci proponiamo di esaminare i due problemi sopra accennati: sviluppo della rete stradale e manutenzione di essa, al fine di esporre un quadro generale, ma per quanto possibile completo della situazione avanzando in pari tempo qualche proposta o suggerimento atto a contribuire alla graduale soluzione di tali problemi.

Nessuno può pensare, dopo una disastrosa guerra perduta che ha seminato tanta distruzione, che la Nazione prostrata possa in breve tempo erogare i mezzi necessari per provvedere alla ricostruzione del Paese ed in pari tempo risolvere tutti quei problemi che non ha saputo o potuto risolvere dall'unità d'Italia ed in periodi di benessere e prosperità. Ma anche per le comunicazioni, come per le altre questioni che interessano lo sviluppo e l'avvenire del nostro Popolo, si tratta di sapere bene impiegare le nostre attuali scarse risorse, con competenza, razionalità e graduabilità, eliminando i difetti e gli inconvenienti suggeriti dalla esperienza fatta; si tratta di formulare dei programmi chiari adeguati alle nostre necessità e possibilità, graduandone nel tempo l'applicazione, destinati ad eliminare gli squilibri esistenti nella nostra economia, a potenziare il Paese di elementi divenuti indispensabili alla vita ed al progresso delle Nazioni civili, di migliorare le condizioni sociali del nostro Popolo. Tutto ciò è tanto più necessario per noi, in quanto proprio la nostra povertà di mezzi ci obbliga ad impiegare nel miglior modo possibile le nostre risorse.

La dotazione di strade nelle regioni italiane

La povertà di strade dell'Italia Meridionale ed Insulare è di fatto a tutti nota. Tradurre in cifre questa povertà richiede uno studio particolareggiato sulla viabilità delle singole regioni, studio che dovrà farsi per coordinare, graduare e indirizzare il lavoro futuro, se si vorranno raggiungere risultati concreti e favorevoli. Oggi le cifre di questa povertà si possono ricavare dal confronto con le altre regioni d'Italia, cifre cioè relative, ma parimenti significative.

Nella tabella che segue sono riportati gli indici di dotazione stradale nelle varie regioni d'Italia. Il confronto è fatto non soltanto in base agli indici semplici L-S ed L-P cioè al rapporto tra la lunghezza L della rete stradale e la superficie S del territorio e la popolazione P, bensì considerando anche l'indice composto L2-S.P. prodotto dei due indici semplici il quale meglio indica la dotazione L rispetto alla superficie ed alla popolazione in quanto permette di compensare il valore deficiente di un indice semplice con quello eventualmente elevato dell'altro, ovvero mette meglio in evidenza il valore deficiente o elevato di entrambi gli indici semplici. Si può infatti avere una regione di notevole superficie S con scarso numero di abitanti P per la quale si ha un basso indice L-S ed un elevato indice L-P o viceversa, nessuno dei quali però dà un'idea precisa della dotazione della regione. L'indice composto invece esprime numericamente un giudizio più aderente alla realtà ed alla necessità della regione stessa.

La popolazione complessiva della Nazione e gli sviluppi delle strade statali, provinciali e comunali, con sufficiente approssimazione, sono aggiornati all'anno 1942. Nelle strade comunali sono comprese quelle consorziali, vicinali e di bonifiche.

La tabella precedente permette alcuni interessanti rilievi. Mentre l'Italia Meridionale ha la dotazione più elevata di strade statali e provinciali rispettivamente di indici 54 e 214 in confronto di 20, 5 e 71,5 dell'Italia Settentrionale che ha gli indici più bassi e di 31,3 e 116 come media della Nazione, ha invece un indice di dotazione di strade comunali che è meno della decima parte di quello dell'Italia Settentrionale cioè 213 contro 2360. In peggiori condizioni si trova la Sicilia e male dotata è anche la Sardegna.

Di tale deficienza di strade minori risente la dotazione complessiva di strade, deficienza che annulla il vantaggio in cui l'Italia Meridionale, la Sicilia e la Sardegna si trovano rispetto alla dotazione di strade statali e provinciali, portando la dotazione totale di queste regioni rispettivamente a 1330, 590 e 1440 in confronto di 3800 dell'Italia Settentrionale e 2340 come media della Nazione.

L'Italia Meridionale ha cioè una dotazione di strade che è la terza parte di quella dell'Italia Settentrionale e la metà circa di quella media della Nazione .

Per le regioni Meridionali, in particolare, si hanno poi i seguenti indici complessivi di dotazione.

Il confronto delle dotazioni di strade fatto con gli indici sopra riportati, non tiene conto di tanti altri fattori che peggiorano ulteriormente le condizioni della viabilità dell'Italia Meridionale ed Insulare rispetto a quelle del resto d'Italia. Infatti, se si tenesse conto non della superficie

TABELLA I.

Tipo di strada	REGIONE	Superficie S Kmq.	Popolazione P	Sviluppo della rete str. L Kmq.	INDICI L/S per 100 Km.²	INDICI L/P per 10.000 abitanti	INDICI $\frac{L^2}{S\,P}$
Strade statali	Italia settentrionale	128.808	20.450.000	7.320	5,7	3,6	20,5
	Italia centrale	58.310	8.250.000	3.700	6,3	4,5	28,3
	Italia meridionale	73.274	11.000.000	6.600	9,0	6,0	54,0
	Sicilia	25.709	4.500.000	2.050	8,0	4,6	36,6
	Sardegna	24.089	1.200.000	1.440	6,0	12,0	72,0
	Nazione . . .	310.190	45.400.000	21.110	6,8	4,6	31,3
Strade provinciali	Italia settentrionale			13.800	10,7	6,7	71,5
	Italia centrale			8.300	14,2	10,0	142,0
	Italia meridionale			13.120	17,9	11,9	214,0
	Sicilia			3.670	14,3	8,2	117,0
	Sardegna			1.500	6,3	12,5	79,0
	Nazione . . .			40.390	13,0	8,9	116,0
Strade comunali	Italia settentrionale			79.000	61,0	38,7	2.360
	Italia centrale			22.000	37,7	26,7	1.010
	Italia meridionale			13.000	17,8	11,9	213
	Sicilia			2.500	9,8	5,6	55
	Sardegna			3.500	14,6	29,0	425
	Nazione . . .			120.000	38,8	26,5	1.030
Strade statali e provinc.	Italia settentrionale			21.120	16,4	10,3	170
	Italia centrale			12.000	20,5	14,5	297
	Italia meridionale			19.720	26,9	17,9	480
	Sicilia			5.720	22,3	12,8	296
	Sardegna			2.940	12,3	24,5	310
	Nazione . . .			61.500	19,8	13,5	267
Strade statali provinciali e comunali	Italia settentrionale			100.120	77,4	49,0	3.800
	Italia centrale			34.000	58,2	41,2	2 400
	Italia meridionale			32.720	44,7	29,8	1.330
	Sicilia			8.220	32,1	18,4	590
	Sardegna			6.440	26,9	53,5	1.440
	Nazione . . .			181.500	58,6	40,0	2.340

complessiva territoriale, bensì di quella solo agrariamente produttiva, poichè quest'ultima è nell'Italia Settentrionale percentualmente minore di quella dell'Italia Meridionale (89% contro 95,3%) la differenza tra gli indici di dotazione aumenterebbe.

Aumenta ancora tale differenza se si tiene conto della percentuale minore di superficie pianeggiante delle regioni meridionali e insulari che rende più costosa la costruzione e manutenzione delle strade, aumenta artificialmente la lunghezza di esa, obbliga i centri abitati a disporsi più radi e più lontani tra di loro ecc.

La scarsa viabilità nel Mezzogiorno influisce anche sulla utilizzazione delle altre vie terrestri di comunicazione, ferrovie e strade statali, in quanto rende queste difficilmente accessibili, elevando il costo complessivo del trasporto a valori non più convenienti con dannose ripercussioni sullo sviluppo economico delle regioni. Il reddito delle ferrovie di Stato nel Mezzogiorno è circa la metà di quello delle ferrovie nell'Italia Settentrionale.

Prima della guerra il traffico viaggiatori sulle FF. SS. nelle regioni d'Italia era rappresentato dalle seguenti cifre:

Numero di viaggi ogni 10.000 *abitanti*

Italia Settentrionale	33.700
Italia Centrale	34.000
Italia Meridionale	14.500
Sicilia	15.500
Sardegna	13.300
Media	27.500

e le tonnellate merci caricate per ogni 10,00 *abitanti*

Italia Settentrionale	21.500
Italia Centrale	15.000
Italia Meridionale	6.000
Sicilia	5.400
Sardegna	4.800
Media	14.500

Questa diversa utilizzazione della rete ferroviaria contrasta con l'ap-

parente distribuzione uniforme delle ferrovie nelle varie regioni d'Italia. Infatti gli indici di densità ferroviaria (Km. ogni 100 kmq. di superficie) riferiti alla superficie territoriale ed a quella produttiva sono:

Italia Settentrionale	7,5 - 8,6
Italia Centrale	6,9 - 7,2
Italia Meridionale	7,8 - 8,1
Italia Insulare	7,1 - 7,4
Media	7,4 - 8,00

Risulterebbe cioè che l'Italia Meridionale ha una densità di linee ferroviarie anche superiore a quella dell'Italia Settentrionale, 7,8 contro 7,5. Ma anche con questa superiorità ,che come vedremo, è solo apparente, le ferrovie non sono state quel valido strumento di progresso e di prosperità che avrebbero potuto essere, non hanno cioè potuto esercitare appieno la loro benefica influenza sulle condizioni economiche delle regioni meridionali a causa ,tra l'altro, dello scarso sviluppo della rete stradale minore destinata ad esercitare l'assorbimento capillare del traffico per avviarlo verso le ferrovie e le strade di grande comunicazione, agevolando e facendo partecipare agli scambi tutti i più piccoli nuclei abitati quali centri di produzione e di consumo.

Ma la parità di dotazione ferroviaria del Mezzogiorno a quella delle altre regioni d'Italia è, come si è detto, solo apparente, perchè riferita allo sviluppo lineare delle ferrovie.

Questa parità diventa invece una netta inferiorità se nel confronto si tiene conto anche della potenzialità delle linee e della loro perfezione tecnica.

Infatti la percentuale delle linee a doppio binario è la seguente:

Italia Settentrionale	30%
Italia Centrale	33%
Italia Meridionale	8,3%
Italia Insulare	0%

Le più alte percentuali di scartamento ridotto si hanno nel Mezzogiorno e isole infatti si ha:

nell'Italia Settentrionale	3,5%
nell'Italia Centrale	6,5%
nell'Italia Meridionale	21 %
nell'Italia Insulare	27 %

Altrettanto dicasi per la elettrificazione.

Quindi se le densità ferroviarie si eguagliano quasi, l'efficienza e la potenzialità delle rispettive reti è molto più elevata nell'Italia Settentrionale. Si aggiunga che le possibilità economiche della rete ferroviaria meridionale sono ulteriormente ridotte dalla relativa maggiore percentuale di ferrovie che corrono lungo le coste e quindi servono il territorio da una sola parte riducendo notevolmente le zone di influenza; la montuosità dell'Italia Meridionale ha obbligato i tracciati ferroviari a svilupparsi in prevalenza lungo le coste impedendo una maggiore diramazione verso l'interno ostacolando i collegamenti trasversali ecc. Dovrebbero allora le strade supplire a queste deficienze tanto più che la maggiore semplicità di costruzione e di esercizio sono grandi vantaggi rispetto alla ferrovia in special modo pei terreni accidentali. Infatti, le ferrovie economiche a scartamento ridotto, nella maggioranza dei casi, sono più convenientemente sostituite dalla moderna strada automobilistica con rapidità, ed economia del trasporto.

Il maggior sviluppo della viabilità minore nel Mezzogiorno contribuirà, insieme con gli altri provvedimenti atti a migliorare le condizioni di vita del contadino meridionale, ad aumentare la percentuale di popolazione con stabile dimora nelle campagne migliorando così lo sfruttamento ed il rendimento dei terreni, il tenore di vita e l'elevamento sociale delle classi rurali. D'altra parte la migliorata viabilità potrà favorire il sorgere di attività industriali e commerciali in quei centri, così frequenti nell'Italia Meridionale, che per numero di abitanti sono delle città, ma che per il prevalere della popolazione occupata nell'agricoltura, per il carattere edilizio ed urbano, non sono più che rdei grossi e poveri villaggi a cui solo le industrie ed i commerci potranno portare quel soffio di vita e di progresso che quelle popolazioni meritano e che attendono da lungo tempo.

La deficienza di strade e la modesta estensione di quelle modernamente pavimentate, costituisce anche un grave ostacolo allo sviluppo della motorizzazione senza la quale è inutile parlare di progresso economico ed agricolo. Prima della guerra la ripartizione degli autoveicoli per ogni 10 mila abitanti era la seguente:

	autovetture	autocarri	motocicli	trattrici agricole
Italia Settentrionale	106	34,4	71,6	6,9
Italia Centrale	103	30,6	61,6	3,7
Italia Meridionale	43,5	11,5	12,3	2,2
Italia Insulare	46,8	10,2	13,9	2,0
Media	84	25,6	49	4,5

L'Italia Meridionale aveva cioè per ogni 10.000 abitanti solo il 40% di autoveicoli posseduti dall'Italia Settentrionale.

L'ampliamento della rete di strade comunali nelle regioni meridionali ed insulari

Lo sviluppo della viabilità minore in Italia è stato in diverse epoche oggetto di provvedimenti legislativi senza che nessuno di essi abbia però potuto agire efficacemente e raggiungere lo scopo. E' dalla legge sui lavori pubblici del 1865 che si contano i provvedimenti destinati a promuovere e facilitare la costruzione delle strade comunali. Il problema, nell'Italia Meridionale ed Insulare era, ed è aggravato, dalle difficoltà finanziarie in cui si sono sempre trovati i Comuni e dall'elevato costo delle strade a causa delle condizioni orografiche del territorio. Ma con un maggiore interesse ed una più accurata sorveglianza degli Enti tutori molto si sarebbe potuto fare senza arrivare oggi ad avere il problema ancora interamente da risolvere.

Oggi la soluzione s'impone sopra un piano nazionale poichè lo sviluppo economico ed industriale del Mezzogiorno se dal punto di vista sociale interessa le popolazioni meridionali in quanto potranno raggiungere una migliore esistenza ed ottenere una più equa ripartizione di beni e di lavoro, dal punto di vista dello sfruttamento integrale delle risorse della Nazione, e da quello della eliminazione di sperequazioni dannose all'unità della Nazione stessa, interessa tutto il Paese.

Ma anche la posizione geografica dell'Italia, e la possibilità di attirare sul suo territorio un prezioso traffico internazionale, commerciale e turistico, impongono la costruzione di una efficiente e moderna rete di comunicazioni terrestri estesa a tutto il territorio senza squilibri o deficienze in qualche parte di esso onde evitare l'abbassamento del rendimento di tutta la rete.

Limitando l'esame al solo problema stradale, e sempre sotto l'aspetto generale di esso, riteniamo che senza volere raggiungere nell'Italia Meridionale ed Insulare una dotazione complessiva di strade pari a quella massima dell'Italia Settentrionale, con indice 3,800, sia però necessario giungere ad un indice almeno uguale a quello medio della Nazione che corrisponde all'indice dell'Italia Centrale. In tale modo la rete stradale dell'Italia Meridionale dovrebbe svilupparsi complessivamente per 44.000 km. circa con un aumento quindi di 11.300 km. rispetto allo sviluppo attuale, pari al 34% dell'attuale rete totale e all'87% delle sole strade comunali esistenti. Tale aumento è sufficiente che sia costituito in generale da nuove strade comunali. La ripartizione di queste nuove strade andrà fatta esaminando le condizioni di ciascuna regione in base alle effettive necessità, alle possibilità industriali, commerciali ed agricole presenti e future, alle esigenze dei centri abitati, ecc.

Non avendo per ora altri elementi ed a puro titolo indicativo, la ripartizione degli 11.300 km. di nuove strade si potrebbe fare in parti inversamente proporzionali agli attuali indici composti di dotazione, si avrà così un'idea della entità delle nuove costruzioni nelle singole regioni del Mezzogiorno. Si giunge in tale modo al seguente risultato:

Abbruzzi e Molise	km. 1720
Campania	» 2250
Puglie	» 2170
Calabria	» 2460
Lucania	» 2700
	km. 11300

Nella Sicilia, che è la regione nelle peggiori condizioni poichè ha un indice di dotazione stradale di 590 rispetto alla media della Nazione di 2340, volendo raggiungere tale media occorrerebbe uno sviluppo totale di strade di km. 16400 di cui di nuova costruzione km. 8000 corrispondente al 98% di aumento rispetto al totale sviluppo presente delle strade e al 320% delle sole strade comunali.

La Sardegna che attualmente ha un indice di 1440 per raggiungere quello medio della Nazione, avrebbe bisogno di uno sviluppo stradale complessivo di km. 8200 cioè 1800 km. di nuove costruzioni, pari al 28% della rete totale attuale e al 51% delle sole strade Comunali.

In complesso quindi per portare nell'Italia Meridionale ed Insulare la dotazione di strade pari a quella media della Nazione ,cioè all'incirca a quella dell'Italia Centrale, occorrerebbe, grosso modo, costruire nuove strade per uno sviluppo di 21.000 km.

E' stato proposto di costruire le nuove strade nell'Italia Meridionale ed Insulare con caratteristiche tali da ridurre al minimo il loro costo, cioè forzare le pendenze sino al 15%, ridurre le curve al valore minimo di 7 m. di raggio, portare la larghezza della strada a m. 3,50 così da rendere possibile il transito in un solo senso con piazzette per gli incroci, costruire le opere di arte in legno e così via.

Siamo del parere che la costruzione di strade con le caratteristiche suddette sarebbe errore gravissimo. Non è possibile pensare oggi a costruire una strada pubblica che non sia a doppio transito adatta per autotreni. Non è possibile d'altra parte creare nel Mezzogiorno d'Italia una rete stradale di caratteristiche inferiori pregiudizievoli sia al traffico automobilistico che a quello a trazione animale. Non si tratta solo di collegare in un modo qualsiasi i numerosi centri abitati ancora isolati con la più prossima stazione ferroviaria, con la strada più vicina o con il Capoluogo del Comune, si tratta anche di provvedere al graduale sviluppo economico e sociale di regioni per lungo tempo abbandonate per giungere ad una più equa ripartizione delle risorse della Nazione.

TABELLA II.

REGIONI	Superficie Kg. 2	Popolazione	Lunghezza stradale	L/S	L/P	L 2 / SP
Abruzzi e Molise	15.425	1.670.000	6.800	44,0	40,5	1.780
Campania	13.505	4.000.000	8.600	63,6	21,5	1.360
Puglie	19.274	2.860.000	8.800	45,5	30,7	1.400
Calabria	9.287	600.000	2.870	25,7	48,0	1.240
Lucania	15.083	1.870.000	5.650	37,7	30,2	1.140
	73.274	11.000.000	32.720			

Non possono crearsi sin dalle origini delle limitazioni al traffico o delle condizioni che elevino il costo dei trasporti. Anche se il traffico inizialmente sarà modesto occorre guardare il futuro onde evitare che si debba in seguito provvedere all'allargamento della sede stradale, a condizione di

tracciato, ricostruzione di opere d'arte ecc. con un dispendio molto maggiore di quanto non sia la maggiore spesa da affrontare all'atto dell'impianto.

Riteniamo che il completamento della viabilità minore debba essere fatto con strade larghe non meno di m. 5,50, con raggi non inferiori a m. 15 e pendenze non superiori al 10:—122 anche lasciando le massicciate ordinarie.

Il costo chilometrico di tali strade, tenuto conto che in buona parte dovranno svilupparsi su terreni accidentati, nel 1940 si valutava intorno a L. 220.000 con una spesa complessiva di 5 miliardi circa. Oggi è difficile fare previsioni: grosso modo bisogna moltiplicare per 25 il costo anteguerra, raggiungere cioè i 125 miliardi. La cifra è indubbiamente imponente ma pensiamo che la sua erogazione dovrebbe avvenire gradualmente in un periodo di tempo che prevediamo non minore di 15 o 20 anni. D'altra parte mentre lo Stato, come vedremo, potrebbe attingere i mezzi necessari dal provento annuo che ricava dal traffico stradale, compirà un'opera di alto interesse nazionale, sociale ed economico, da cui ritrarrà sotto forma di tributi vantaggi di gran lunga superiori a quella che sarà la spesa — per l'ampliamento ed il miglioramento della rete stradale Meridionale ed insulare.

Accenneremo in seguito ad uno schema di piano finanziario, ma vogliamo prima completare l'esposizione con l'esame dell'altra gravissima questione quella cioè riguardante la manutenzione delle strade minori e la impossibilità in cui si trovano Provincie e Comuni a provvedere ad una manutenzione sufficiente a preservare la rete ad essi affidate, da un continuo decadimento che condurrà alla rovina delle strade medesime.

La manutenzione delle strade comunali

Il problema della manutenzione delle strade comunali si agita anche esso in Italia si può dire dal 1865 senza che si sia mai trovata una soluzione rispondente allo scopo ,avere cioè delle strade compatibili con le esigenze del traffico. Le cause di tale deficienza in parte sono dovute alla trascuratezza o noncuranza dei Governi e degli Enti tutori, ma principalmente alla mancanza di adeguati mezzi finanziari. Con l'aumento del traffico, e con i bilanci comunali invece sempre più deficitari, la manutenzione delle strade comunali è divenuta sempre più scadente e non adeguata non solo alle esigenze dei veicoli ma alla stessa conservazione del patrimonio stradale nazionale .La guerra poi ha dato il colpo di grazia, sicchè se non si interviene rapidamente e decisamente, anche se gradualmente, si rischia di vedere scomparire del tutto le nostre strade minori.

Indubbiamente non si pensa nemmeno lontanamente per ora e per molti anni ancora, di trasformare la rete comunale con pavimentazioni moderne, trasformazione non avvenuta per intero nemmeno sulla rete statale, si chiede solo alle strade comunali un minimo di sistemazione e manutenzione che valga ad assicurare la continuità e regolarità del transito. Si chiedono cioè delle buone massicciate costituite con materiali idonei, mantenute non in modo migliore del tradizionale *punto a tempo*, applicato però con diligenza e rigore, con un minimo di mano d'opera fissa e di cure accessorie per lo sgombro dei detriti, lo spurgo delle cunette, ecc. Una manutenzione così fatta prima della guerra veniva a costare circa L. 5.000 a m. Con essa la strada potrebbe essere portata, dopo qualche anno, a quel minimo di buone condizioni cui è stato accennato sopra.

Purtroppo però nessun Comune in Italia era, e tanto meno lo è oggi, in grado di sopportare una spesa di quell'ordine di grandezza che presentemente è diventato di 100 + 125.000 lire a km.

Si sperò che la riforma della legge sulla finanza locale del 1931 avesse autorizzato come da molte parti veniva richiesto, e come di fatto in molti casi già avveniva, di trasferire alle provincie le strade intercomunali di maggiore interesse, ma tale trapasso non fu consentito dalla detta legge cosicchè le condizioni delle strade comunali andarono sempre più peggiorando. Oggi poi anche le Provincie nelle condizioni economiche in cui si trovano, possono fare ben poco per venire in soccorso dei Comuni.

Ben più grave si presenta, anche sotto questo aspetto la situazione dei Comuni delle Provincie Meridionali le cui entrate sono state sempre misere in confronto ai bisogni, nonostante che la pressione tributaria sia stata spinta sino al limite massimo consentito dalle leggi. Alcune cifre possono caratterizzare questa situazione d'altronde già nota.

Delle entrate totali la sovrimposta terreni e fabbricati era in media nell'Italia del 18,3% e nell'Italia Meridionale del 24,6%; le imposte di consumo: media 34,5% Mezzogiorno 29,3%. L'imposta fondiaria nelle regioni centrali e settentrionali costituiva il 37% del totale delle entrate tributarie mentre nel Mezzogiorno saliva al 52%. Ciò nonostante la spesa comunale per ogni abitante era nel 1935 di L. 168 nell'Italia Settentrionale e Centrale e di L. 96 nell'Italia Meridionale; ed il 29,3% dei debiti dei Comuni d'Italia era dovuto al Mezzogiorno.

Tra il benessere delle popolazioni e lo sviluppo delle comunicazioni, tra il disagio economico sociale e la mancanza di strade esiste, come sempre è esistito in tutte le epoche, uno stretto rapporto di causa ed effetto reciprocamente influenzantisi. Cioè una regione è povera perchè non ha sufficienti vie di comunicazioni e non ha tali vie perchè è povera. Bisogna nel Mezzogiorno e nelle isole modificare questo rapporto in senso positivo: au-

mentare le vie ed i mezzi di comunicazione per accrescere lo sviluppo economico e sociale delle regioni.

Indubbiamente l'insufficiente sviluppo economico ed industriale del Mezzogiorno in confronto con quello del resto dell'Italia, indispensabile alla vita delle popolazioni, non può attribuirsi esclusivamente alla deficienza di comunicazioni terrestri, così come non si vorrà fare dipendere lo sviluppo futuro a cui le popolazioni dell'Italia Meridionale ed Insulare aspirano, solo dalla costruzione e sistemazione di una vasta ed adeguata rete stradale. Numerosi e complessi sono i problemi da risolvere perchè tale sviluppo abbia finalmente inizio, ma è evidente che tra essi, quello della viabilità è fondamentale.

Provvedimenti

La sistemazione della rete stradale Nazionale, ed in particolare l'ampliamento e la manutenzione di quella minore del Mezzogiorno e delle isole richiede da parte dello Stato una serie di provvedimenti di carattere amministrativo, tecnico e finanziario, alcuni di possibile immediata attuazione altri applicabili gradualmente. E' opportuno fermare l'attenzione su qualcuno di questi provvedimenti.

A scopo orientativo è necessario innanzi tutto farsi un'idea, anche di larga massima, di quali sono gli oneri complessivi che comporterebbe lo ampliamento della rete stradale minore nell'Italia Meridionale ed Insulare e la manutenzione e sistemazione dell'intera rete stradale italiana, escludendo la sola spesa per la ricostruzione delle opere d'arte che la guerra ha distrutto:

a) La manutenzione dell'attuale rete statale, privinciale e comunale escluse le strade consorziali e di bonifica, fatta in modo da soddisfare inizialmente le minime esigenze del traffico ma tale però da migliorare gradualmente la consistenza delle strade stesse e la spesa per la regolazione del traffico, la polizia stradale, le segnalazioni ecc. può valutarsi grosso modo all'anno in L. 25 miliardi
cioè in media circa L. 150.000 a km.

Nel 1942 questa spesa si stimava in un miliardo e 200 milioni di cui circa la metà gravava sullo Stato ed il resto sugli Enti locali.

b) Per il completamento della sistemazione della rete di strade statali e delle più importanti arterie provinciali e per la costruzione di circa 21.000 km. di nuove strade che si è

detto occorrerebbero nell'Italia Meridionale ed insulare, si stima una spesa di L. 150 miliardi di cui 125 per le nuove costruzioni nel Mezzogiorno in Sicilia ed in Sardegna. Supposto di realizzare questo programma in 15 anni occorrerà quindi una erogazione media annua di dieci miliardi.

Quindi la spesa complessiva annua per 15 anni sarà pertanto di L. 35 miliardi

Di fronte a tale spesa annua sta l'introito totale proveniente dal traffico stradale comprendente: il dazio e le tasse di vendita sui carburanti e lubrificanti, le tasse di circolazione, i dazi di importazione, le tasse di concessioni, pubblicità, fitti ecc., le tasse di concorrenza, le tasse sulla trazione animale, i contributi di miglioria ecc. Questo introito nel 1937 fu di 1600 milioni e nel 1942 si valutava ad oltre 2 miliardi. Per uguagliare la spesa annua di L. 35 miliardi, innanzi detta, occorrerebbe maggiorare il complesso di tutti i tributi sopra elencati, rispetto a quello del 1942 ,di 17 volte circa cioè meno di quella che è la maggiorazione dei costi delle nuove costruzioni e delle manutenzioni stradali: e molto meno del rapporto tra i prezzi attuali degli autoveicoli e quelli di anteguerra ed in genere di tutti i servizi, prestazioni e beni di consumo.

Tale aumento senza dubbio diminuirà se si tiene conto della maggiorazione degli introiti che deriverà dall'aumento del numero dei veicoli in circolazione e del volume di traffico rispetto al 1942 col graduale ripristino delle condizioni normali di circolazione, con l'ampliamento e miglioramento della rete stradale, con il maggiore sviluppo della motorizzazione.

Al termine del periodo di 15 anni ,previsto per lo espletamento del programma suddetto, lo Stato, con le previsioni fatte, verrebbe a realizzare dal complesso dei tributi derivanti dal traffico, al netto delle spese relative alla manutenzione ed esercizio della rete complssiva stradale, un utile nette che supererà notevolmente, ai prezzi di oggi, i dieci miliardi ed a cui bisogna aggiungere l'utile indiretto che le migliorate condizioni dei traffici stradali procureranno allo Stato attraverso lo incremento di tutte le attività produttive della Nazione.

Si vede pertanto come devolvendo alla strada tutti gli introiti che direttamente o indirettamente derivano dal traffico stradale per un periodo almeno di 15 anni, cioè costituendo il cosidetto fondo strade, è possibile risolvere il problema dei mezzi finanziari occorrenti per una efficiente manutenzione e per la definitiva si-temazione della rete stradale esistente nonchè per l'ampliamento della viabilità minore nelle regioni del Mezzogiorno senza gravare i bilanci delle Provincie e dei Comuni di un onere che anche in tempi normali e di relativa prosperità non hanno mai potuto

efficacemente sopportare. L'istituzione di questo fondo strade costituirebbe senza dubbio oggi un sensibile sacrificio per il bilancio dello Stato, il quale dai provventi attivi del traffico ritrae, e più ritrarrà a mano a mano che il Paese riprenderà il suo assetto normale, mezzi cospicui che devolve a favore di altri settori della vita Nazionale. Ma solo con tale istituzione che in altre Nazioni meno bisognose di migliorare e sviluppare le proprie reti di strade ,dà risultati vantaggiosi per tutti, sarà possibile risolvere una buona volta uno dei problemi fondamentali per la migliore utilizzazione delle risorse industriali, agricole, turistiche del Paese ed in definitiva per lo sviluppo economico e sociale del nostro popolo. In particolare il fondo strade è il solo modo con il quale si potrebbe provvedere ai bisogni della viabilità del Mezzogiorno intesa come una necessità anche di carattere nazionale.

Classificazione delle strade.

La Provincia ed i Comuni, ma più semplicemente i Comuni, oltre allo sgravio degli oneri derivanti dalla manutenzione delle reti stradali loro affidate, hanno bisogno nella grande maggioranza, che queste reti siano anche opportunamente ridotte di sviluppo col passaggio delle strade più importanti alle classi superiori, in modo cioè da un lato rendere più omogenee le tre reti statali, provinciali e comunali per quanto riguarda l'entità e la qualità del traffico, e dall'altro proporzionare l'estensione delle ultime due reti all'attrezzatura ed al personale tecnico che per numero e qualità le provincie ed i Comuni possono mantenere a loro carico.

La riclassificazione delle strade è un provvedimento che, con la istituzione o meno del fondo strade, occorre adottare al più presto ed è naturalmente tanto più urgente se il fondo strade non potrà essere istituito. In tale caso si imporrà il passaggio alle provincie, della totalità o quasi delle strade comunali extraurbane.

La nuova classificazione delle strade fu iniziata con la legge Carnazza del 1923 ed è rimasta sino ad oggi sospesa. Di questa applicazione parziale della suddetta legge, si avvantaggiarono le Provincie perchè vennero allegerite della manutenzione delle strade passate allo Stato, mentre i Comuni non risentirono alcun vantaggio, anzi essa determinò un danno, perchè nell'attesa che si formassero gli elenchi delle strade Comunali da passare alle Provincie (elenchi che avrebbero dovuto formarsi entro un breve spazio di tempo) i Comuni ridussero, anche per questa ragione oltre che per la insufficienza di mezzi, gradualmente e notevolmente le spese di manutenzione per tutte quelle strade che presentavano i requisiti per passare nella classe superiore.

La rete statale potrebbe abbastanza agevolmente raggiungere i 50 mila chilometri, assorbendo circa 30 mila chilometri di strade prevalentemente Provinciali. Alle Provincie dovrebbe passare, la totalità delle strade comunali ma in ogni caso non meno di 50.000 chilometri di esse su un totale di circa 110 chilometri escluse le strade di bonifica e dei consorzi. In questi 50.000 km. di nuove strade Provinciali dovrebbe essere inclusa la quasi totalità delle strade dei Comuni del Mezzogiorno e delle isole per uno sviduppo di circa 18.000 km. per tener conto della relativa maggiore povertà di mezzi di questi Enti, così come nei 30 mila km. di strade provinciali da passare allo Stato dovrebbero essere compresi i 18.000 km. di strade provinciali dell'Italia Merkidionale ed insulare a compenso del pari sviluppo circa di strade comunali da passare alle Provincie del Mezzogiorno.

Inoltre i Comuni dovrebbero promuovere per le strade di minore impotranza e di interesse principale pei proprietari frontisti, dei Consorzi tra Comune e proprietari. Si ritiene che si potrebbero attuare Consorzi di questo tipo almeno per 5.000 km. di strade. In definitiva degli attuali 120 mila chilometri di strade Comunali, 50.000 passerebbero alle Provincie, le quali a loro volta si scaricherebbero di 30 mila km. circa di strade da passare alla Stato, 5000 sarebbero di Consorzi tra Comuni e frontisti, altri 10 mila costituiscono pressapoco lo sviluppo delle strade vicinali, di bonifica ecc. di cui i Comuni non risentono oneri di manutenzione. Resterebbero quindi ai Comuni 55 mila km. di strade in manutenzione diretta.

La nuova classificazione stradale se non verrà accompagnata dalla istituzione del fondo strade da cui attingere i mezzi finanziari occorrenti all'Azienda di Stato ed agli Enti locali o se questi mezzi non verranno corrisposti in altro modo ed in misura adeguata, non potrà certo avere che una efficacia molto limitata.

I Comuni infatti potranno allora al massimo corrispondere alle Provincie le modeste somme che attualmente hanno in bilancio per la manutenzione delle strade che verrebbero trasferite alle Provincie stesse. Queste, dal canto loro, per non aggravare i loro bilanci, potranno impiegare per la manutenzione delle strade che ricevono dai Comuni, salvo eccezioni, somme non superiori a quella che i Comuni stessi spendono. In questo modo non si potrà pretendere una manutenzione che risponda alle necessità del traffico ed alla buona conservazione della strada, ma certo migliore di quella praticata attualemente dalla quasi generalità dei Comuni, in quanto le Provincie potranno avvalersi di una organizzazione ed attrezzatura tecnica più vasta e completa, di una maggiore sorveglianza ed esperienza, tenuto presente che la maggioranza dei Comuni non dispone di un ufficio tecnico vero e proprio, mentre per le Provincie la manutenzione stradale costituisce uno dei compiti maggiori, per cui si potrebbe contare che la stessa somma verrebbe spesa dalle Provincie con i migliori risultati.

Non si raggiungerebbero certo grandi migliorie ma le cose potrebbero andare meglio di come vanno adesso, almeno in attesa che lo Stato adotti i provvedimenti finanziari necessari per la graduale ma piena soluzione del problema specialmente se quell'opera di assistenza e sorveglianza dell'Azienda Statale delle Strade prevista nel decreto istitutivo, verrà attivamente e intelligentemente esplicata.

La riconosciuta attuale inadeguatezza dei mezzi finanziari impiegati nel complesso della nostra rete stradale, deve indurre i nostri organi responsabili a migliorare in ogni modo la organizzazione tecnico amministrativa degli Enti preposti al governo delle strade per il più razionale impiega delle somme spese in questo governo. A questo proposito non è inopportuno qualche rilievo sui compiti e sull'organizzazione dell'A.N.A.S. dalla cui efficienza dipenderà non solo il futuro della rete stradale dello Stato, ma anche una notevole influenza sulle condizioni delle reti minori.

L'A. N. A. S.

Come è noto con decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946 n. 38 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 5 agosto 1946 n. 174 è stata istituita l'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali riparando così alla precipitosa soppressione dell'A.A.S.S. ed alla conseguente dispersione coi ruoli del G. C. di un campo omogeneo di tecnici specializzati che lo Stato era riuscito a formarsi, soppressione che, nel periodo in cui più necessitava avere a disposizione tecnici provetti, ha causato senza dubbio la perdita od il cattivo impiega di centinaia di milioni

L'art. 2 del citato decreto affida all'A.N.A.S., sino alla fine del 1949, la vigilanza delle strade provinciali e comunali ai sensi della legge Carnazza del 1923, cioè sostituisce l'A.I.A.S. al Commissario che la suddetta legge prevede per la esecuzione dei lavori stradali occorrenti nelle Provincie e nei Comuni, qualora tali Enti non provvedano a mantere le strade di loro competenza in condizioni di regolare manutenzione, ponendone però il pagamento a carico degli Enti stessi. Si è d'accordo nel trasferire all'A.N.A.S. questi compiti di vigilanza e di esecuzione in danno; ma si osserva che se gli Enti locali non potevano effettuare una regolare manutenzione generalmente per mancanza di mezzi, come potrà l'A.N.A.S. addebitare ai loro inariditi bilanci l'importo dei lavori? L'applicazione di tale disposizione non potrà pertanto spiegare quella efficacia che è nello spirito di essa.

Le cose sarebbero diverse se venisse istituito il *fondo stradale* costituito, come si è già detto, da tutte le entrate dirette ed indirette del traffico gestito possibilmente dalla stessa Azienda. In tale caso l'Azienda potrebbe

intervenire finanziariamente e tecnicamente in tutti quei casi in cui l'intervento si dimostri necessario.

L'art. 2 inoltre affida all'A.N.A.S. sempre fino al 31 dicembre 1949, anche l'assistenza tecnica alle Provincie ed ai Comuni. Questa assistenza sotto forma di consigli e informazioni, di aiuti nella ricerca dei materiali e macchinari, di temporanea prestazione di specialisti, ecc. sarà di grande utilità. Nè in essa gli uffici tecnici delle Provincie e dei Comuni debbono vedere una limitazione alla loro libertà. L'assistenza vale specialmente per i Comuni minori i quali generalmente non hanno uffici tecnici, non hanno attrezzatura, soo affidati per i loro bisogni a tecnici generici od alle stesse imprese costruttrici. D'altra parte, siamo certi, che anche le Provincie ed i Comuni maggiori potranno largamente beneficiare ed avvantaggiarsi di questa assistenza tecnica. Questa convinzione nasce dai molti, frequenti casi di insuccesso o di soluzioni inadatte, che specialmente nel campo delle pavimentazioni, si ha occasione di osservare — poichè l'empirismo e la impreparazione domina ancora, in generale, in questo campo. Solamente vorremmo che questa sorveglianza ed assistenza, che dovrebbe subito attuarsi, effettivamente si esplichi, al fine di prevenire errori, e cattivo impiego di danaro e vorremmo anche che essa non sia limitata sino al 31 dicembre 1949 ma parmanga anche in seguito perchè la sua utilità non sarà minore anche dopo tale data. A questo proposito si ritiene utile suggerire agli Enti locali ed alle Imprese di utilizzare più efficacemente per le loro indagini tecniche e sperimentali, i laboratori specializzati tra cui primo quello dell'Istituto Sperimentale del T. C. I. e dell'A.C.I. che compie un opera di alto interesse per gli studi stradali, e i laboratori annessi alle Facoltà di Ingegneria — e ciò a vantaggio del migliore impiego dei materiali, della maggiore durata ed economia delle opere.

Sarebbe molto utile inoltre che tra i compiti dell'A.N.A.S. vi fosse anche quello di provvedere interamente a proprio carico alle traverse interne degli abitati, ed alla loro sistemazione al fine di migliorare le condizioni di transito delle strade statali di cui le traverse fanno parte. Cesserebbe così una discussione che si trascina da molti anni ed eliminerebbe l'inconveniente che si riscontra in moltissimi casi di avere cioè la parte di strada che attraversa l'abitato meno curata di quella esterna contrariamente a quanto sarebbe logico accadesse.

Tra i compiti dell'A.N.A.S. gradiremmo vedere inserito quello di Ente destinato al progresso ed alla diffusione presso gli Enti minori della tecnica stradale. Questo compito può essere ritenuto implicito nell'attività dell'A.N.A.S. ma le esigenze della tecnica e del progresso moderno richiedono per esso mezzi adeguati e obblighi precisi. Una tecnica stradale arretrata è causa di trasporti più costosi, meno sicuri, meno gradevoli, con aggravio dei prezzi delle merci trasportate, difficoltà nel reggere la con-

correnza straniera e ostacoli al turismo. Tecnica meno evoluta significa anche maggiore costo di costruzione e manutenzione.

A titolo di confronto citiamo che l'Inghilterra quest'anno per studi ed esprimenti di tecnica stradale ha stanziato 350 milioni di lire. Curi inoltre l'A.N.A.S. con l'ausilio anche degli Istituti Universitari la istituzione di corsi speciali e di pubblicazioni per la preparazione dei tecnici, per il loro aggiornamento sullo stato della tecnica stradale, sui materiali, sulle attrezzature; si leghi il personale quanto più è possibile alla tecnica ed al suo sviluppo ,interessandolo al suo lavoro, sollecitandone anche osservazioni e pareri. Tutto ciò sarà utile anche alle Provincie, ai Comuni, alle Imprese, le quali si avvarranno della esperienza, degli studi e delle sperimentazioni dell'A.N.A.S. e se tutto ciò costerà qualcosa, questa spesa verrà largamente compensata dai migliori risultati che si avranno dalle opere.

Vorremmo altresì che nella organizzazione dell'A.N.A.S. non vi fosse preminenza della parte amministrativa su quella tecnica: la prima infatti ha a capo un Direttore che può sostituire in caso di impedimento o di assenza il Direttore Generale, mentre non esiste il Direttore del Servizio Tecnico. E' anche questa una vecchia tendenza che si riscontra sia nello Stato che nelle industrie e che riteniamo non sia l'ultima delle cause che ritardano il progredire della nostra tecnica.

Notiamo inoltre, attraverso gli art. 13, 19 e 36 del Decreto Istitutivo una notevole limitazione alla autonomia dell'Azienda che non esisteva nell'A.A.S.S. Si tende cioè a legare l'Azienda alla burocrazia del Ministero dei LL. PP. mentre è indispensabile che l'autonomia che sta nel nome dell'Ente vi sia anche di fatto per consentire una gestione libera, non gravata da dipendenze, pareri o legami ministeriali.

Infine, in attesa della auspicata istituzione del fondo stradale, sarà bene non lesinare nei mezzi finanziari da fornire all'A.N.A.S. tanto per quanto concerne la misura del contributo del Tesoro da stabilire annualmente ma sopratutto dal contributo da prelevare dalle tasse di circolazione e miglioramento stradale, contributo consolidato nella esigua misura di 181 milioni all'anno mentre il ricavo delle sole tasse di circolazione è valutato per il 1946 a 2250 milioni. La legge istitutiva dell'A.A.S.S. prevedeva invece che l'intero provvento della tassa di circolazione fosse devoluta all'Azienda.

I materiali idrocarburanti

Un altro rilievo che riteniamo opportuno fare riguarda l'impiego dei leganti idrocarburanti: bitume, catrame, asfalto, in relazione alla loro idoneità, alla loro migliore utilizzazione ed al loro costo. L'osservazione è di

attualità poichè in questi ultimi anni si sono visti impiegare legant bitu minosi dei tipi più svariati senza un'attesa conoscenza delle loro caratteristiche acquistati spesso al mercato libero e con risultati troppe volte disastrosi. Anche in tempi normali, quando le forniture del bitume risportevano a tipi standard ben definiti e conosciuti, era necessario sottoporle preventivamente al controllo di laboratorio ed applicate da imprese adeguatamente attrezzate e con personale specializzato. In questi ultimi due anni, nella fretta di ultimare i lavori si è abbandonata ogni misura di prudenza, impiegando senza alcun controllo bitumi o pseudo bitumi delle più svariate provenienze, spesso impiegati da Ditte improvvisate.

Si sono avuti disponibili bitumi in dotazione degli eserciti alleati destinati ai climi dell'Africa; bitumi residuati della produzione italiana occultati dal mercato nero, bitumi importati dai tedeschi, bitumi rumeni ecc. e si può dire che tutta questa varietà di tipi sia stata il più delle volte impiegata indifferentemente per tutte le pavimentazioni e per tutti i climi.

Il mercato tende indubbiamente ad una stabilizzazione dei tipi di bitume tra i quali speriamo di rivedere presto anche quelli di produzione nazionale il cui quantitativo prima della guerra superava anche il nostro fabbisogno, ma sarà bene che gli Enti e gli uffici preposti al governo delle strade facciano precedere l'impiego di questi tipi da prove di laboratorio per stabilirne le proprietà e le migliori modalità di uso, affidandosi a Ditte di riconosciuta serietà ed esperienza e ripristinando appena possibile gli appalti con l'onere della manutenzione per un congruo numero di anni. L'A.N.A.S. per i maggiori mezzi di cui può disporre, potrà, insieme con la diffusione dei risultati degli studi e delle esperienze dei laboratori sperimentali degli Istituti specializzati o universitari, svolgere una utile opera di divulgazione pratica sulla conoscenza dei materiali che il mercato mette a disposizione.

Il fabbisogno di bitume e catrame per il 1946 per tutta la rete nazionale è stato stimato di circa 170 mila tonnellate, di cui 60.000 tonn. per l'Italia meridionale ed insulare. Prima della guerra il totale fabbisogno era di 110 mila tonn.

Non è stato possibile fin'ora accertare quale sia stato nel 1946 il bitume effettivamente importato ed impiegato sulle strade. Per quanto riguarda il Mezzogiorno e le isole le assegnazioni ufficiali di bitume per uso stradale si fanno ammontare a circa 20.000 tonn. cioè un terzo del fabbisogno a cui bisogna aggiungere un quantitativo imprecisato proveniente dal mercato libero.

Comunque la quantità di bitume disponibile è ben lontana da quella occorrente, di qui la necessità che essa venga impiegata laddove veramente è utile e con la maggiore economia ed accuratezza.

Anche il prezzo del bitume praticato nel 1946 che ha oscillato tra

3000 e 3300 lire al quintale, appare ingiustificato se si tiene conto che il valore del dollaro sul mercato libero era circa 30 volte quello anteguerra mentre il prezzo del bitume è 50 volte quello del 1938 anno in cui il bitume in Italia già aveva un prezzo anormale limitato com'era al nostro solo mercato interno e regolato dall'azione monopolistica delle nostre raffinerie, perchè se ci si riferisce al prezzo reale fatto nella stessa epoca sugli altri mercati europei liberi dagli obblighi dell'autarchia, il rapporto sale a oltre 110. Si ha perciò la sensazione che i sistemi attuali di importazione, a parte quelli dipendenti dall'U.N.R.R.A., affidati a privati mediante concessioni particolari, in assenza quindi di ogni reale possibilità di libera concorrenza, si risolvono in privilegi di monopolio per pochi importatori che permettono loro una incontrollata speculazione. Sarebbe allora opportuno, almeno fino a che non si potranno ristabilire effettive condizioni di libertà di importazioni, che alle stesse provveda direttamente lo Stato, tenuto conto anche che in definitiva gli unici consumatori del prodotto sono le Pubbliche Amministrazioni.

La distribuzione del materiale tra i vari Enti potrebbe essere affidata all'A.N.A.S. che ha tutti i requisiti per controllarne l'impiego ed è meno influenzabile da pressioni esterne, evitando così le possibili speculazioni degli intermediari.

Il catrame in Italia è stato poco usato anche in tempi normali poichè non è stato possibile perfezionare la sua preparazione per usi stradali. Il catrame come è noto non può impiegarsi allo stato grezzo, ma va opportunamente raffinato, nel qual caso diventa un ottimo legante con qualità anche superiori a quelle dei bitumi. In Francia nel 1938 si usarono 500 mila tonnellate di catrame sulle strade. In Italia, prima della guerra, dalla distillazione del carbone possibile nella produzione del gas o del coke metallurgico ,si ricavavano 120 mila tonn. all'anno di catrame, delle quali solo 18-20 mila tonnellate, erano impiegate sulle strade ed il resto nelle industrie chimiche. Riteniamo che sia opportuno riutilizzare per le strade in misura maggiore questo sottoprodotto di altre industrie, specialmente nelle zone ove esso si produce, tanto più che il suo impiego nella fabbrica di esplosivi, colori, vernici, medicinali, prodotti fotografici ecc. è oggi limitato.

L'A.N.A.S. con l'ausilio dei laboratori specializzati potrebbe curare la messa a punto della raffinazione del catrame grezzo per renderlo adatto agli usi stradali.

L'impiego delle polveri di asfalto interessa in particolare alcune regioni del Mezzogiorno: l'Abruzzo e la Sicilia ove risiedono cioè i giacimenti principali di roccia asfaltica. Prima della guerra si impiegavano sulle strade d'Italia 100 mila tonnellate di polveri di asfalto, ma il trattamento con esse veniva a costare circa il doppio di quello con bitume.

Oggi con la grande edficienza dei mezzi di trasporto, specialmente ferroviari, questo rapporto è notevolmente aumentato. Si rifletta che per un equivalente trattamento su strada il peso occorrente di polvere di asfalto è circa otto volte quello di bitume e ciò spigea lo scarso impiego che viene fatto oggi di questo nostro prodotto di cosi eccellenti qualità. Di esso pero possono vantaggiosamente giovarsi le zone meridionali dell'Abruzzo e della Sicila prossime ai centri di produzione per le quali l'incidenza dei trasporti sul costo del trattamento non sia eccessiva. Occorre che le FF. dello Stato tengono presente anche questa necessità in modo da fornire gradualmente un sufficiente numero di carri.

La deficiente disponibilità di leganti costituisce senza dubbio un ostacolo fondamentale alla rimessa in ordine della nostra rete stradale. Molte volte, in mancanza di leganti, i fondi assegnati a lavori stradali sono spesi in opera di altro genere, a volte improvvisate o di dubbia utilità eseguiti per combattere la disoccupazione. In questi casi sarà bene ricordarsi del vecchio mac-adam il quale, opportunamente sistemato e mantenuto può dare anocra buoni risultati anche per il traffico meccanico come lo provano molte migliaia di chilometri di strade che non erano trattate anche prima della guerra. Se non altro le somme disponibili serviranno a mantenere la massicciata in buone condizioni in attesa del legante idrocarburante impiegando utilmente una notevole mano d'opera.

Come in qualunque altro campo di attività ,bisogna in ogni modo tendere alla più rapida normalizzazione dei prezzi e ad un minimo quantitative di materiali disponibili onde permettere agli Enti di eseguire attendibili previsioni di spesa e sottoporsi molte volte all'arbitrio delle imprese.

La regolazione del traffico e l'esercizio della strada

Un altro provvedimento che s'impone riguarda il più sollecito ripristino di una polizia stradale come è previsto nel decreto istitutivo dell'A. N.A.S. Il disordine attuale del traffico e le condizioni dei veicoli, specialmente per quanto riguarda i cerchioni, oltre che essere causa di numrosi incidenti provocano danni notevoli alle pavimentazioni. Occorre arginare l'abuso di veicoli con gomme piene o con cerchioni metallici di dimensioni ben lontane da quelle regolamentari. In particolare nel Mezzogiorno, dove il traffico a trazione animale superava prima della guerra il 50%, percentuale che con le limitazioni degli autotrasporti è oggi certamente aumentata; il numero dei veicoli che per entità di carico e dimensioni dei cerchioni non risponde alle norme regolamentari è elevatissimo, con danno grave alle soprastrutture delle nostre strade.

Con l'aumentare graduale del traffico si manifesta altresì la necessità di rimettere in uso i cartelli indicatori. Nè sarà inopportuno rivedere il nostro codice della strada, che rimonta al 1933, onde adeguarlo alle necessità presenti e future del traffico e della strada due elementi cioè che sono in stretta dipendenza così come la costruzione delle ferrovie lo è con l'esercizio ferroviario.

CONCLUSIONI

L'esposizione fatta, lungi dall'essre completa, tende a richiamare di nuovo l'attenzione del Governo sulla deficiente e insufficiente viabilità nel Mezzogiorno e nelle Isole, viabilità che deve invece diventare fattore fondamentale per una più intensa attività produttiva ed economica, delle nostre regioni.

Nel programma generale di riassetto della rete stradale della Nazione, la viabilità del Mezzogiorno deve essere tenuta in particolare conto perchè si tratta, anche in questo settore, di eliminare gradatamente situazioni di squilibrio con le altre regioni d'Italia e di fornire alle popolazioni del Mezzogiorno gli strumenti destinati a meglio utilizzare le loro risorse nell'interesse collettivo.

E' intendimento del Centro Economico di tener viva questa questione stradale e completare l'attuale esposizione, necessariamente di carattere generale, con studi particolareggiati sulle singole regioni del Mezzogiorno, per i quali è necessaria la collaborazione degli Enti locali interessati ai quali il Centro rivolge in questa sede l'invito a fare pervenire le loro richieste, segnalazioni e studi per poter giungere possibilmente al tracciamento di piani regolatori stradali regionali in connessione con quelli delle comunicazioni ferroviarie, in cui siano indicate non solo le nuove costruzioni ritenute necessarie, ma anche le indicazioni dei passaggi di classe, l'esame del traffico, i sistemi più idonei di pavimentazione, lo stato di manutenzione e quanto altro è necessario per avere sott'occhio una chiara situazione delle condizioni attuali e delle esigenze avvenire.

Questi piani permetteranno l'attuazione dei programmi razionali di lavoro necessari a graduare le necessità, indirizzare utilmente le disponibilità di mezzi, evitare o ridurre al minimo le dispersioni di danaro e di lavoro.

Il Centro così avrà espletato il compito che si è proposto per il quale occorre tenacia, collaborazione, fusione d'intenti e di energie.

166

BOZZE DI STAMPA

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

Conferenza trasporti del Mezzogiorno

Napoli, 11 - 12 - 13 Gennaio 1947

I trasporti in concessione nella rinascita del Mezzogiorno

Relazione dell'Ing. IVO VANZI

167

I. — PRELIMINARI

Nel Mezzogiorno d'Italia più che nelle altre Regioni, fra gli altri mezzi di trasporto terrestri, quelli ferroviari e tramviari, concessi all'industria privata hanno un maggior peso, a causa della notevole estensione delle ferrovie concesse, rispetto alle linee ferroviarie esercitate dallo Stato.

Una più organica rete di trasporto su rotaie, necessarie alle occorrenze di una più intensificata attività agricola, industriale, mineraria, quale il Mezzogiorno — cui non bastano le linee esistenti impari anche alle necessità odierne — può e vuole raggiungere, vedrà indubbiamente estendersi la rete di linee a scartamento ridotto, come quelle che su terreno accidentato e difficile possono più economicamente essere compiute.

L'importanza dei trasporti esercitati dall'industria privata nell'Italia meridionale ed insulare trova conferma nelle statistiche ufficiali.

La più recente pubblicazione dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, relativa all'anno 1940, porta le seguenti cifre significative che rispecchiano la situazione anteguerra, e nelle quali, per una più sintetica visione d'insieme le lunghezze d'esercizio sono state arrotondate ai chilometri interi:

Prospetto N° 1.

Come si vede dal Prospetto N. 1, la lunghezza delle linee concessa rappresenta oltre il 46% di quella delle FF. SS. nell'Italia meridionale, con un massimo del 75% in Lucania e rappresenta il 50% nell'Italia insulare, con un massimo del 127% in Sardegna.

Per le tramvie extra-urbane, che non trovano riscontro nelle FF. SS.,

ma che pure interessano notevolmente il traffico vicinale ed il movimento passeggeri, sono da indicare queste cifre riassuntive: (V. Prospetto N. 2).

Prospetto N. 1

LUNGHEZZE D'ESERCIZIO DELLE FERROVIE DELL'ITALIA MERIDIONALE ED INSULARE RIPARTITE TRA FERROVIE CONCESSE E FERROVIE DELLO STATO

REGIONI	Popolazione abitanti n.	Lunghezza d'esercizio		Rapporto tra le colonne 3 e 4
		privato in Km.	di Stato in Km.	
1	2	3	4	5
Abruzzi e Molise	1.655.214	244	790	31%
Campania	3.914.556	274	1.033	27%
Puglie	2.810.636	649	910	71%
Lucania	574.887	264	352	75%
Calabria	1 864.702	384	821	47%
Totale Italia meridionale	10.819.995	1.815	3.906	46%
Sicilia	4.182.524	243	1.937	13%
Sardegna	1.118.716	949	418	227%
Totale Italia insulare	5.301.240	1.192	2.356	50%

Prospetto N° 2.

LUNGHEZZA D'ESERCIZIO DELLE TRAMVIE EXTRAURBANE DELL'ITALIA MERIDIONALE ED INSULARE

REGIONI Italia Meridionale	Lunghezza in Km.	REGIONI Italia insulare	Lunghezza in Km.
Abruzzi e Molise	—	Sicilia	29
Campania	129	Sardegna	17
Puglie	74		—
Lucania	—		
Calabria	6		
Italia meridionale	209	Italia insulare	46

Quanto alle linee di trasporti urbani esse non sono molto numerose; tranne a Napoli e Palermo, ove si hanno estese reti di tramvie, autobus e filobus, poche altre città sono servite da trasporti urbani, dato che poche del resto sono le città così estese e con popolazione così numerosa da richiedere reti di servizi urbani veri e propri.

Il panorama dei trasporti concessi all'industria privata nell'Italia meridionale ed insulare presenta la consistenza e le caratteristiche fondamentali nel seguente elenco, nel quale per ogni regione sono indicate prima le ferrovie a scartamento normale (se ve ne esistono)poi quelle a scartamento ridotto, e per ognuna di esse è dato l'anno di inizio di esercizio, il sistema di trazione e la lunghezza di costruzione della linea, avvertendo che le ferrovie a via ristretta hanno tutte lo scartamento di metri 0,95, tranne la Chieti-Stazione, Chieti-città e la ferrovia vesuviana che hanno scartamento di 1 metro.

ABRUZZI

Ferrovie a scartamento ridotto:

Penne-Montesilvano-Pescara-Pineta di Pescara — (1929-1934) trazione elettrica-corrente continua 2.600 V. Km. 39,628
Chieti città - Chieti stazione (1905) c.c/ 750 V. » 8,762
Ferrovia Sangritana (1912-1929) (c.c/2400 V.):
Marina S. Vito-Lanciano-Crocetta-Archi-Castel di Sangro;
Marina-Ortona-Crocetta;
Archi-Atessa
lunghezza complessiva » 158,947
Agnone-Pescolanciano (1915) (c.c/1200 V.) » 37,472

CAMPANIA

Ferrovie a scartamento normale:

Benevento-Cancello (1910-1913) (trazione a vaoore e Diesel Km. 48,254
Ferrovia Cumana:
Napoli-Pozzuoli-Torregaveta (1889-1927) (c.c/1200 V.) » 20,263

Ferrovie a scartamento ridotto:

Ferrovia Alifana:
Napoli Piedimonte d'Alife e diramazione per Capua

(1913-1914).

Trazione elettrica monofase 11000 V. — 600 V. — 25 periodi (meno il tratto Biforcazione-Piedimonte che è a vapore)	»	81,425
Napoli-Nola-Baiano (1884, elettrificata 1936 - c.c/ 1200 V.)	»	38,800
Ferrovie Circumvesuviana (1891-1904; c.c/ 1200 V.):		
Napoli-Barra-Ottaiano-Poggiomarino-Sarno	Km.	38,581
Barra-Pompei-Poggiomarino	»	30,347
Torre Annunziata-Castellammare di Stabia .	»	9,644
Lunghezza complessiva delle linee esercitate dalla Circumv.	»	117,372
Pugliano-Funicolare del Vesuvio (1903-1913; c.c/ 550 V.)	»	7,700

PUGLIE

Ferrovie a scartamento normale:

S. Severo-Rodi-Peschici (1931-c.c/ 300 V.)	Km.	79,140
Santo Spirito-Bitonto (1928-c.c/1200)	»	8,412
Ferrovie del Sud-Est (1900-1933 - a vapore e Diesel):		
Bari-Mungivacca-Conversano-Putignano-Martinafranca-Taranto e Mungivacca-Casamassima-Putignano	»	155,828
Martinafranca-Francavilla-Fontana-Novoli-Lecce	»	99,738
Novoli-Nardò-Casarano-Gagliano Leuca	»	73,245
Casarano-Gallipoli	»	21,522
Lecce-Zollino-Nardò-Gallipoli-Porto (1)	»	53,477
Zollino-Maglie-Gagliano e Luca (1)	»	46,001
Maglie-Otranto (1)	»	18,031
Lunghezza complessiva della rete del Sud-Est	»	467,842

Ferrovie a scartamento ridotto:

Ferrovie Calabro Lucane (1915-1934 - Trazione a vapore e Diesel

Puglie e Lucania

Bari-Altamura-Matera Montalbano Ionico	Km.	141,165
Altamura-Avigliano Lucania	»	85,292
Avigliano città-Potenza-Laurenzana	»	65,016
Atena Marsico Nuovo	»	27,099

(1) Già facenti parte delle FF.SS. ed incluse poi (1933) nel raggruppamento del Sud-Est.

Lucania-Calabrie

Lagonegro-Spezzano Albanese	»	105,010

Calabrie

Cosenza-Pedace-Catanzaro-Marina	»	110,251
Pedace-Camigliatello	»	39,616
Petilia Policastro-Crotone	»	43,037
Vibo Valentia-Mileto	»	28,360
Chiaravalle Centrale-Soverato	»	23,505
Gioia Tauro-Cinquefrondi	»	31,578
Gioia Tauro-Sinopoli S. Procopio	»	26,423
Marina Gioiosa-Mammola	»	14,854
Lunghezza totale della rete Calabro Lucana	»	741,201

SICILIA

Ferrovie a scartamento ridotto:

Ferrovia Circumetnea:		
Catania-Giarre, Riposto (1898) (vapore e Diesel)	Km.	119,152
Siracusa-Ragusa diramazione bivio Giarratana Vizzini (1915-1927) (vapore Diesel)	»	126,255

SARDEGNA

Ferrovie a scartamento ridotto:

Strade ferrate Sarde (1930-1932) (vapore):		
Sorso-Sassari	Km.	11,153
Sassari-Tempio	»	91,350
Luras-Plau	»	48,136
Lunghezza complessiva strade ferrate Sarde	»	140,639
Ferrovie complementari Sarde (1888-1915) (a vapore):		
Sassari-Alghero	»	34,255
Tempio-Luras-Monti	»	39,264
Tirso-Chilivani	»	78,574
Bosa-Macomer	»	48,283
Macomer-Tirso-Nuoro	»	62,494
Villamar-Ales	»	~~26,318~~ 26,318

Villacidro-Villamar-Isili	»	64,095
Mandas-Isili-Sorgono	»	94,855
Cagliari, Mandas-Arbatax	»	228,476
Gairo-Jerzu	»	8,811
Lunghezza complessiva delle complementari Sarde	»	685,425
Ferrovie meridionali Sarde (1926) (a vapore e Diesel):		
Palmas Suergio-Iglesias	»	33,247
Siliqua,-Calasetta	»	79,429
Lunghezza complessiva meridionali Sarde	»	112,676

L'elenco precedente delle ferrovie concesse e la carta unita alla presente relazione mostrano come le ferrovie concesse nel Mezzogiorno si presentano in gran parte con raggruppamenti di concessioni in reti organiche di linee. Le nuove linee cui si fa cenno in appresso vengono, si può dire naturalmente ad inquadrarsi e ripartirsi nei raggruppamenti già esistenti.

Ferrovie in costruzione

Nel 1940 erano in corso di avanzata costruzione (96% della sede) la ferrovia a scartamento normale Bari-Andria-Barletta (Km. 67,250) in sostituzione della analoga tramvia assai antiquata e, in concessione di sola costruzione (da esercitarsi poi dalle FF. SS.), la ferrovia a scartamento normale Schettino-Regalbuto (Km. 35,800) in prosecuzione della Motta S .Anastasia-Schettino. Anche essa in stato molto avanzato di costruzione.

In riassunto la consistenza delle ferrovie concesse nel Mezzogiorno in esercizio nell'anno 1940 si presenta ripartita sommariamente per sistema di trazione e per scartamento come al prospetto riportato nella pagina seguente — sempre arrotondando le lunghezze ai chilometri interi.

Prospetto N. 3 (V. pag. 8)

Il prospetto è molto significativo. La distinzione tra scartamento normale e scartamento ridotto si presenta netta, precisa ed indicativa: esclusivamente scartamento normale nelle Puglie (prevalentemente pianeggianti) esclusivamente scartamento ridotto negli Abruzzi, Lucania, Calabrie, Sicilia, Sardegna (terreno montuoso). Scartamento misto nella Campania, in prevalenza ridotto.

Un tale indirizzo resta designato per future linee: da costruire in terreno sempre più accidentato e difficile.

Quanto alla trazione il prospetto mostra che si ha esclusivamente trazione elettrica negli Abruzzi e prevalentemente nella Campania.

Prospetto N. 3.

LUNGHEZZE D'ESERCIZIO DELLE FERROVIE CONCESSE DELL'ITALIA MERIDIONALE ED INSULARE RIPARTITE PER TRAZIONE E PER SCARTAMENTO

REGIONI	A VAPORE scartamento		ELETTRICHE scartamento		Totali TRAZIONE		Totali SCARTAMENTO		Totale gener.
	ord.	rid.	ord.	rid.	vap. 2 + 3	elett. 4 + 5	ord. 2 + 4	rid. 3 + 5	2 + 3 + 4 + 5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.
Abruzzi e Molise	—	—	—	244	—	244	—	244	244
Campania	48	38	20	168	86	188	68	206	274
Puglie	473	89	87	—	562	87	560	89	649
Lucania	—	264	—	—	264	—	—	264	264
Calabrie	—	384	—	—	384	—	—	384	384
Italia meridionale	521	775	107	412	1296	519	628	1187	1815
Sicilia	—	243	—	—	243	—	—	243	243
Sardegna	—	949	—	—	949	—	—	949	949
Italia insulare	—	1192	—	—	1192	—	—	1192	1192

Tramvie extraurbane

Campania

Linee a scartamento normale:

Linee tramviarie extraurbane dell'azienda autotramviaria di Napoli Km. 34,274

Tramwais provinciali di Napoli » 59,300

Scartamento ridotto:

Castellammare di Stabia-Sorrento » 19,350

Pagani-Pompei » 11,940

Puglie

Scartamento normale:

S. Severo-Torremaggiore	»	9,394

Scartamento ridotto:

Bari-Andria-Barletta (in trasformazione a ferrovia elettrica a scartamento normale)	»	64,765

Calabrie

Scartamento normale:

Catanzaro Sala-Catanzaro città-Pontegrande	»	5,733

Sicilia

Messina-Giampilieri a scartamento ridotto	»	13,514
Messina-Granatari-Faro a scartamento ridotto	»	11,921

Sardegna

Cagliari-Quartu S. Elena a scartamento ridotto	»	10,640
Cagliari Poetto a scartamento ridotto	»	5,864

Servizi urbani

I servizi urbani comprendono tramvie, autobus, filobus anche in città di popolazione minore a 100.000 abitanti e tra queste sono da segnalare 4 chilometri di autolinee a Teramo, 9,2 chilometri a Pescara, 2,9 chilometri di autolinea a Benevento, 37,6 chilometri di filovia — in gran parte extraurbani — a Salerno, 9 chilometri di tramvia e 4 di autolinee a Trapani; 16,4 chilometri di autolinea a Siracusa.

Per le città con più di 100.000 abitanti si mettono in evidenza i dati seguenti:

Prospetto N. 4

SERVIZI URBANI IN CITTÀ DI OLTRE 100.000 ABITANTI

CITTÀ	ABITANTI al 31 - XII - 1940	LUNGHEZZE DI SEDE STRADALE				VIAGGIATORI TRASPORTATI nel 1940	N. annuo di viaggi per abitante	ANNO DI INIZIO DELL'ESERCIZIO		
		tram Km.	autobus Km.	filobus Km.	totale Km.			tram	autobus	filobus
Napoli	929.011	73	51	—	124	146.568.011	156	1889	1919	—
Palermo	435.434	38,5	91	11	140,5	33.821.604	78	1899	1925	1940
Catania	258.125	21	9	—	30	16.544.795	64	1905	1931	1939
Bari	221.463	17	9	6	32	10.320.771	47	1918	1929	1939
Messina	203.761	8,5	37	—	45,5	6.936.703	34	1917	1927	—
Taranto	155.000	5,5	3	—	8,5	3.311.297	21	1922	1931	—
Reggio Calabria	130.000	—	37,5	—	37,5	1.697.463	13	—	1928	—
Cagliari	118.927	8,5	—	—	8,5	1.559.398	12	1915	—	—

Nel seguito della presente relazione non si ha occasione di fare riferimento ai dati della tabella su riportata; tuttavia essa si ritiene utile agli effetti di una trattazione di servizi urbani di trasporto e dimostra comunque l'importanza dei servizi stessi per i quali le Aziende esercenti dovrebbero essere messe in grado di ripristinare al più presto possibile la efficenza di anteguerra.

I servizi urbani dapprima effettuati solo mediante tramvie, e quindi solo nei pochissimi abitanti con agglomerati urbani assai numerosi di popolazione, si sono in seguito largamente sviluppati, con autobus, anche in piccoli centri per collegarsi, in genere, alle stazioni ferroviarie; più di recente sono stati integrati da servizi di filobus. Questi ultimi mezzi non richiedendo costosi lavori di sede stradale nè manomissione di strade vanno incontrando sempre più il favore delle amministrazioni locali. Essi si prestano alle esigenze di città non molto popolose — come quelle dell'Italia meridionale e, potendo percorrere agevolmente itinerari stradali che comportino curve inferiori a 15 metri di raggio, sono destinate ad ulteriori sviluppi sempre che possano fare assegnamento sull'energia elettrica occorrente.

II. — NECESSITA' DEL MEZZOGIORNO CIRCA IL RIASSETTO E COMPLETAMENTO DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Non si può dire che l'attrezzatura ferroviaria attuale, anche ad efficienza anteguerra ripristinata, sia idonea a smaltire il traffico merci e viaggiatori cui deve provvedere. A ciò osta la dotazione di materiale rotabile delle Aziende, che per diverse di esse era già scarso, e l'insufficienza dei collegamenti con le linee dello Stato che occorrono anche per linee a scartamento ridotto per facilitare un desiderabile impiego di casse mobili, trasferibili agevolmente tra carri di ferrovie a scartamento diverso, o di casse di carri, trasferibili come indicato o di carrelli trasportatori di carri a scartamento normale su linee a scartamento ridotto.

Sopratutto difettano carri serbatoi pel vino, carri speciali per l'inoltro Nord di merci deperibili e carrozze viaggiatori, la cui mancanza obbliga all'impiego di carri per trasportare le persone, con disagio dei viaggiatori, specie nella stagione invernale, e danno del traffico merci che se ne vede privato.

Le Camere di Commercio e gli esponenti locali hanno comunicato le loro vedute per le loro necessità, nonchè gli intenti da perseguire per la rinascita ed il potenziamento dei trasporti.

Da ogni parte s'invoca il ripristino dell'efficienza anteguerra e si sollecitano immediati miglioramenti che si ritengono indispensabili nel servizio viaggiatori e merci ed al materiale rotabile .

In primo luogo, nei riguardi del movimento viaggiatori, si invocano servizi di vetture dirette dai capoluoghi di provincia e da città più importanti per Roma e da Roma, nonchè tra le città più importanti del Mez-

zogiorno tra loro, aumentando anche, ove occorra il numero delle corse dei treni locali per raggiungere le stazioni delle Ferrovie dello Stato.

Si invoca la modifica degli orari, in quanto occorra per ridurre il più possibile le soste per le coincidenze.

S'invoca l'impiego della seconda classe nei treni che attualmente hanno soli posti di prima classe, e si richiede il ripristino completo dell'illuminazione in tutte le carrozze.

Altro importante miglioramento del servizio passeggeri è desiderato con l'attuazione di orari tali da assicurare possibilmente l'andata ed il ritorno in giornata tra la località per le quali ragioni commerciali, scolastiche, amministrative o di affari lo giustifichino.

La necessità di tali collegamenti è evidente specialmente a causa delle presenti difficoltà di soggiorno e di alloggio fuori residenza ma occorre tener presenti le difficoltà e gli aggravi d'esercizio non sempre sostenibili.

Circa il servizio merci si invocano migliorie nelle coincidenze con le linee marittime (ciò anche per i passeggeri) e per i treni merci diretti al Nord. Il problema di trasporto delle merci è connesso naturalmente a quello del materiale rotabile pel quale si chiede che sia aumentato, come già accennato, il quantitativo di carri serbatoi pel vino, quello dei carri speciali per le merci deperibili dirette al Nord o agli scali marittimi e, come pure accennato, di utilizzare i carri esclusivamente pel trasporto delle merci e non delle persone in composizione dei treni viaggiatori o peggio formando esclusivamente con carri merci i treni pel trasporto di persone.

Nel campo dei lavori, oltre al già detto ripristino delle linee nello stato e potenzialità anteguerra, si richiede l'ultimazione delle ferrovie concesse già in costruzione, di quelle già deliberate non ancora iniziate e la costruzione di linee, da tempo designate o addirittura deliberate e poi abbandonate, oltre quella di nuovi tronchi successivamente dimostratisi necessari.

In particolare è da segnalare l'urgenza prospettata dalla Camera di Commercio di Chieti del ripristino della ferrovia Sangritana trasformata a scartamento normale con prolungamenti fino a Chieti e Vasto e con l'anello Ortona-Guardiagrele-S. Vito.

La Camera di Commercio d'Avellino invoca il prolungamento della ferrovia Napoli-Nola-Baiano fino ad Avellino.

Le Camere di Commercio di Potenza, Matera e Taranto invocano la costruzione di linee che quasi tutte anche per altri motivi sono considerate in appresso e sono indicate nell'unita carta.

Certo è che i gravi problemi che il Mezzogiorno si accinge ad affrontare non possono essere a pieno risolti senza una adeguata intensificazione delle sue linee ferroviarie.

Lo sviluppo della trasformazione fondiaria e dell'irrigazione in Puglia,

nella Lucania, in Sicilia e la valorizzazione della Sila, perseguite anche dal Comitato della CIR per il Mezzogiorno, oltre che opere idrauliche e di altra natura esigono che in queste regioni si provochi una maggiore possibilità di soggiorni ed alloggio per una adeguata intensificazione di popolamento il che non può andare disgiunto dall'intensificazione di linee stabili di trasporto.

La funzione propulsiva delle ferrovie è elemento primordiale per provocare l'incremento dei traffici, favorendo la costruzione e l'estendersi di aggregati abitati, l'impianto di nuovi stabilimenti industriali e l'organizzazione di aziende agricole.

Per la celerità dei traffici e la costruzione di linee con caratteristiche plano-altimetriche più economiche occorrerà che le nuove linee siano tutte a trazione elettrica e che si elettrifichino, man mano le ferrovie preesistenti.

Le nuove linee o tronchi di linee invocate per il riassetto ed il potenziamento dei trasporti del Mezzogiorno, non costituiscono una improvvisazione. Esistono studi fatti da lungo tempo e per diverse di esse già si ebbero richieste di concessione e si svolsero le relative istruttorie.

Quelle più indicate furono incluse nel piano regolatore delle ferrovie dellItalia centrale (comprendendo in essa anche gli Abruzzi e Molise nonchè le provincie di Benevento e Foggia) dall'apposita Commissione che rassegnò le sue conclusioni e proposte nell'ottobre 1919 in una relazione densa di considerazioni tecniche di notevole valore, ancora oggi, di importanza notevole.

La Commissione, di ingegneri dell'Ispettorato Generale dei Trasporti in Concessione e delle FF. SS., era presieduta dall'eminente Ingegnere ferroviario Raffaele De Cornè, calabrese, che fu Presidente del Consiglio Superiore dei LL. PP. e, durante la guerra 1915-1918 Direttore Generale delle FF. SS.

La Commissione, incaricata dello studio del piano regolatore delle ferrovie dell'Italia centrale tracciò il piano, comprendendovi ,verso sud, le linee interessanti la provincia di Benevento e quella di Foggia.

Altre linee più meridionali sono designate in programmi di concessioni già predisposti e poi ridotti, per ragioni varie, sopratutto economiche. Molte di queste sono di tale evidente utilità di per sè e per i collegamenti indispensabili, da non lasciar dubbio sulla loro inclusione nel programma di assetto completo dei trasporti ferroviari nel Mezzogiorno, programma che è stato studiato tenendo conto delle indicazioni sopraccennate e delle segnalazioni degli esponenti locali, e che si precisa come appresso, elencando ordinatamente le linee la cui costruzione si ritiene necessaria:

Ferrovie a scartamento normale:

Ferrovia Caianello-Telese (Km. 53)

Richiesta fin dal 1874 dalla Deputazione Provinciale di Caserta allo scopo di conseguire una importante abbreviazione tra Roma, Benevento e Foggia-centro del mercato granario delle Puglie e di servire la zona popolosa ed agricola della valle del Volturno.

Ferrovia Barletta-Andria-Bitonto-Bari (Km. 67).

Questa ferrovia, già indicata in precedenza, attende di essere ultimata, in sostituzione della tramvia di pari percorso a scartamento ridotto.

Ferrovia Manduria-Nardò (Km. 35).

E' stata concessa alla Società per le ferrovie del Sud Est nel 1931.

Essa diviene particolarmente utile adesso sia per concorrere alla sistemazione delle comunicazioni locali, sia per il miglioramento dell'economia di Taranto e provincia che per la crisi dell'arsenale verrà a soffrire grandemente e dovrà, probabilmente, trovare il suo definitivo assetto nello sviluppo delle risorse agricole. Occorre l'approvazione del progetto esecutivo presentato nel 1934 (allora si prevedeva una spesa di 32 milioni per 35 chilometri di linea) e l'aggiornamento dell'annualità di sovvenzione, salvo altre modalità che si praticassero per le nuove linee. Comunque la ferrovia dovrebbe poi essere completata col tronco

Taranto-Manduria (Km. 40).

Ferrovia Schettino-Regalbuto (Km. 35,800).

In concessione di sola costruzione alla Compagnia Generale per Lavori e Servizi Pubblici, per essere poi esercitata dalle Ferrovie dello Stato, trovasi ,come già accennato in precedenza, in avanzato corso dei lavori e se ne attende l'ultimazione.

Ferrovie a scartamento ridotto:

Le linee previste dalla Commissione De Cornè derivano, come già accennato, dalle numerose domande di concessione avanzate da Enti e da privati per più fitti collegamenti tra le larghe ed insufficienti maglie delle ferrovie abruzzesi, campane e pugliesi. La Commissione concludeva la sua magistrale relazione proponendo l'attuazione di una vasta e organica rete di linee a scartamento ridotto. Due di esse sono già state eseguite: alcune però a scartamento normale spostando le vedute direttive ed impedendo l'organicità della rete a scartamento normale spostando le vedute direttive ed impedendo l'organicità della rete a scartamento ridotto ed il suo completamento. Una: la ferrovia Aquila-Capitignano, che si prevedeva di prolungare fino a Teramo. Insistenze e pressioni locali ottennero che fosse costruita a scartamento normale. Con ciò rimase più che mai problematica la possibile prosecuzione a Teramo ,che avrebbe potuto rendere la linea più utile e più vitale.

Intanto l'Aquila-Capitignano che era stata aperta all'esercizio nel-

l'anno 1922 fu chiusa nel 1932 per l'enorme sproporzione tra le spese e gli introiti.

Analogamente fu spezzata la prospettiva d'insieme della ferrovia circumgarganica costruendo la linea S. Severo-Peschici a scartamento normale.

Le due anzidette costruzioni a scartamento normale portano a ridurre dal programma alcune linee in loro collegamento che a scartamento normale non possono certo costruirsi, nè sarebbero vitali a scartamento ridotto, da sole.

Prima di accennare alle linee a scartamento ridotto, comprese nel programma studiato, giova mettere in evidenza due circostanze, una di carattere generale costruttivo ed una relativa alla prima linea (Teramo-Ascoli) dell'elenco che segue:

I. — La Commissione De Cornè raggruppò le ferrovie a scartamento normale in quattro tipi, di cui l'ultimo (gruppo D) per le ferrovie secondarie, e le ferrovie a scartamento ridotto in due tipi (gruppo E per le ferrovie economiche e gruppo F per le ferrovie secondarie di interesse locale). Riportiamo nel seguente prospetto le caratteristiche di questi tre gruppi, alle quali ci riferiremo nell'elenco delle linee a scartamento ridotto che includiamo nel programma studiato:

SCARTAMENTO TRAZIONE	Gruppo D ord. vapore	Gruppo D ord. elettr.	Gruppo E m. 0,95 vapore	Gruppo E m. 0,95 elettr.	Gruppo F m. 0,95 vapore	Gruppo F m. 0,95 (vapore) elettr.
Penderza max.	30%	40%	25%	35%	30%	45%
Raggio minimo	250 m.	150	150	100	100	70
Piattaforma	4,50 „	4,50	4,00	4,00	3,80	3,80
Armamento (1)	30/14	30/14	27/14	27,14	24/14	24/14

II. — Nel piano De Cornè era prevista la realizzazione della ferrovia salaria a scartamento ordinario per il collegamento diretto Roma-Ascoli Piceno, con due tronchi di ferrovia principale, Fara Sabina-Rieti ed Antrodoco-Ascoli Piceno ,che accorciano di molto anche il collegamento di Roma

(1) Il primo numero è il peso di rotaia per metro ed il secondo è il numero di appoggi per campate di dodici metri di binario.

con Aquila. Questa ferrovia era stata richiesta già da lungo tempo dalla Provincia di Ascoli su progetto dell'Ing. Amici.

La Commissione ne propose la costruzione e l'esercizio da parte dello Stato. Questa ferrovia destinata certamente, prima o poi, ad essere costruita data la sua preminente importanza ed utilità, viene qui ricordata, ed è anche indicata nella carta, perchè essa oltre alle Marche giova anche agli Abruzzi del Nord ed aumenta l'importanza e l'utilità delle linee qui appresso indicate.

Ciò posto, si passa all'elenco delle linee a scartamento ridotto che si ritengono necessarie per l'assetto ed il potenziamento di Mezzogiorno:

Linee a scartamento ridotto:

Teramo-Ascoli (caratteristiche del gruppo E)	Km.	32
Teramo-Penne (gruppo E)	»	40
Pianella-Chieti (gruppo E)	»	27
Chieti-Guardiagrele (gruppo F)	»	43
Aquila-Rocco di Mezzo-Avezzano (gruppo F)	»	66,5
Circumfacense: Avezzano-Gioia dei Marsi-Pescina e Gioia dei Marsi-Castel di Sangro (gruppo F)	»	190
Rete del Vastese: Vasto-Gissi-Bojano (gruppo E)	5	122
con diramazione Torella-Campobasso (gruppo E)	»	30
Gissi-Atessa (gruppo E)	»	29
Rete del Fortore: S. Bartolomeo in Galdo-S. Severo (gruppo E)	»	135
Ponte 13 archi-Campobasso (gruppo F)	»	28
Ponte 13 archi-Lucera (gruppo E)	»	50
Lucera-S. Severo (gruppo E)	»	22
Lucera-Bovino (gruppo E)	»	30

Forse quest'ultima può essere omessa e la Lucera-S. Severo costruita a scartamento normale come la S. Severo-Peschici.

Nella Campania occorre provvedere per la costruzione delle linee elettrificate a c. c. 1200 V.

Castellammare-Sorrento in prolungamento della linea Napoli-Castellammare (già in corso)	Km.	12,5
Vico Equense-Amalfi (in diramazione della Napoli-Sorrento)	»	16
Nola-Lauro-Avellino (in diramazione della Napoli-Nola-Baiano)	»	30
Napoli (Volla)-Afragola-Frattamaggiore-Aversa (da utilizzare anche come collegamento della linea Aversa-S. Maria Capua con la Ferrovia Circumvesuviana)	»	24,3
Santa Maria Capua Vetere-Caserta (in diramazione della precedente)	»	7

Contemporaneamente sembra opportuno proporsi la sostituzione della linea Santa Maria C. V.-Piedimonte d'Alife (distrutta dalla guerra) con un efficiente servizio automobilistico.

Sarebbe inoltre opportuno che la lodevole iniziativa della costruzione della Circumflegrea, recentemente assicurata a Napoli e per la quale il Governo ha stabilito di dare un vistoso concorso, fosse inquadrata in un organico piano regolatore dei trasporti della Regione.

Assieme al raddoppio del binario, della Ferrovia Cumana, e la costruzione della linea Baia-Cuma da prolungarsi, in secondo momento, tra Cuma e Lago Patria Km. 14

è da auspicare la sostituzione della progettata linea di chiusura tra Cuma-Quarto-Pianura-Soccavo-Napoli con la chiusura più ampia, da effettuarsi a bonifica della zona realizzata o in corso avanzato, sul percorso

Lago Patria-Aversa » 14.500

e la costruzione immediata della linea

Casal di Principe-Trentola-Aversa-Giugliano-Marano-Pianura Soccavo-Napoli (Montesanto) utilizzando il tronco da abbandonarsi, Aversa-Marano, della Ferrovia Napoli-Piedimonte » 20,07

E ciò oltre le diramazioni già concesse

Baia-Bacoli

Baia-Monte di Procida

per complessivi » 6

Con tali concetti si raggiungeranno gli scopi:

1.°) di realizzare, sia pure con diversi esercenti, una grande rete ferroviaria Campana di ferrovie secondarie (Km. 370) che colleghi ad Aversa l'importante gruppo di linee a Nord e ad Oriente di Napoli con quelle del territorio ad occidente;

2.°) di convogliare al mare, per le cure balneari, le popolazioni dell'Aversano ,di Capua, di Caserta e zone affluenti che attraverso la ferrovia Aversa-Lago Patria-Cuma potrebbero raggiungere agevolmente le spiaggie.

3.°) di preparare, con la ferrovia stessa, le condizioni di sviluppo di iniziative agricole industriali delle zone da bonificare a sud del basso Volturno;

4.°) di provvedere intanto al collegamento di Pianura e Soccavo con Napoli (Montesanto) in prolungamento della esistente Ferrovia tra Aversa e Marano;

5.°) di assicurare col doppio binario della ferrovia Cumana un più

efficiente servizio su tale linea ed un rapido collegamento, con Napoli, della spiaggia fino a Cuma.

Sarà pure da esaminare se, dovendosi procedere ad una sostituzione del materiale rotabile della ferrovia Cumana, stante la vetustà di esso, e ad una notevole immissione di nuovo materiale, per gli sviluppi progettati, non sia opportuno prevedere l'adozione dello scartamento ridotto che, oltre a ridurre le spese d'impianto, consentirebbe lo scambio di materiale delle linee nord orientali con quelle occidentali. Ciò beninteso mantenendo, con una terza rotaia, l'impianto dello scartamento normale per collegare alle FF. SS. gli stabilimenti industriali della zona.

Nel campo delle tramvie extraurbane della Campania si nota che nel corso del 1947 sarà demolita la linea Castellammare-Sorrento stante l'apertura all'esercizio della ferrovia che la sostituirà.

Cosi' pure la Società Agricola Industriale Meridionale andrà a completare la sostituzione della tranvia con filovia anche nel tratto Pagani-Nocera, e provvederà inoltre ad una organica estensione della rete filoviaria.

Più a sud ,tranne la linea Montalbano Jonico-Nova Siri che viene richiesta per un più ampio respiro della provincia di Matera, donde proviene la segnalazione, le altre linee sotto elencate riguardano indispensabili completamenti della rete ferroviaria Calabro-Lucana nella quale erano già previste. Non vengono indicati tronchi che, pur compresi nelle primitive concessioni, sarebbero eccessivamente costosi e di assai dubbia vitalità.

Per le necessità delle provincie di Potenza e di Matera, ben povere di ferrovie, è necessario, anche a vantaggio del collegamento Bari-Salerno, il tronco Avigliano-Baragiano Km. 23

Necessitano pure le seguenti integrazioni:

Laurenzana-Guardia Perticara	Km.	20,6
Guardia Perticara-S. Martino d'Angri-Novi Siri	»	76,3
Marsico Nuovo-Moliterno-S. Martino d'Angri	»	54,8
Montalbano Jonico-Nova Siri	»	25

In Calabria è più che mai necessario valorizzare la Sila e completare la trasversale più meridionale della penisola per il che occorrono i seguenti tronchi:

Camagliatello-S. Giovanni in Fiore	Km.	29

e successivamente:

S. Giovanni in Fiore-Petilia Policastro	»	40
Cinquefrondi-Mammola	»	17

Particolare trattazione è da riservarsi alle ferrovie della Sicilia.

La popolazione siciliana è distribuita nell'isola in funzione delle risorse idriche dei vari territori. Sulla costa, dove più abbondano le sorgenti perenni, la popolazione è più densa e quasi uniformemente distribuita, al centro è invece concentrata in grossi agglomerati distanti fra loro di pa-

recchi chilometri, laddove esistono disponibilità di acque più o meno potabili.

Mentre le due arterie litoranee della rete ferroviaria statale, cioè le due linee Messina-Catania-Siracusa riescono a toccare tutti gli abitati della fascia costiera, la rete interna non riesce a servire molti grossi Comuni che ne restano completamente avulsi.

Ciò ha contribuito a ritardare e limitare lo sviluppo agricolo e sociale dell'isola e spiega perchè la Sicilia, malgrado disponga di 88 Km. di ferrovia per ogni 100 Km. q. di superficie, non cessa di reclamare miglioramenti nella viabilità ferroviaria.

Particolarmente, nel vasto triangolo limitato dalle tre principali arterie della rete e cioè delle linee Messina-Palermo, Messina-Catania, e Bicocca-Fiume Torto che dovrebbero costituire i collettori del traffico dell'isola, si trovano compresi e non allacciati numerosi ed importanti Comuni situati sulle pendici dei monti Peloritani e delle Madonie.

Chi non ha attraversato quella fertile zona no npuò capire quanto indegni delle risorse locali siano gli esistenti mezzi di trasporto e quanto deplorevole sia la mancanza di una rete ferroviaria, anche a scartamento ridotto, che ne freni il traffico.

Non meno deplorevole è l'assenza di ferrovie nella zona Centro Meridionale dell'isola dove esistono le più importanti industrie estrattive (solfare, cave di solfato, di salgemma, pietra da costruzione ecc. ecc.). E si noti che, per circolo fatalmente vizioso, le condizioni di viabilità delle strade ordinarie tendono ivi a peggiorare.

Si deplora dappertutto che in Sicilia e particolarmente in detta zona esista ancora il latifondo, ed esistano ancora terre insufficientemente coltivate.

Ma è bene precisare che la piaga del latifondismo deriva dalla mancanza di acqua che impedisce ai contadini di dimorare nelle campagne sul posto di lavoro. Qualsiasi provvedimento che non tenga conto di questa realtà è destinato a fallire come è fallito, in periodo fascista, il cosiddetto assalto al latifondo siciliano.

Volendo intensificare le culture del latifondo, non resta che dare la possibilità alle masse lavoratrici di recarsi sul posto di lavoro la mattina e farne ritorno la sera, salvo a portare sul posto, con lo stesso mezzo, le necessarie riserve di acqua per quei lavoratori che fossero costretti a permanervi.

La costruzione di una rete ferroviaria che, toccando i grossi centri abitati attraversasse i latifondi ,dando la possibilità di movimento celere ed economico alle masse di lavoro e possibilità di trasporto dei prodotti della terra, oltre che a stimolare le attività produttive della zona, avrebbe una

funzione sociale di prim'ordine che condurrebbe, senza dubbio, allo spezzettamento, tanto auspicato, della proprietà.

Tutte indistintamente le suddette necessità erano state perfettamente comprese dal Governo quando, nel 1911 ,con la legge 18 luglio n. 1848, disponeva la concessione all'industria privata di ben 800 chilometri di ferrovie a scartamento ridotto.

Numerosi furono i progetti che vennero sottoposti all'esame dei competenti Organi Governativi quando lo slancio delle Società richiedenti venne prima fermato dalla Impresa Libica e successivamente interrotto dalla guerra 1915-18.

Soltnto nel 1922 l'Ufficio Tecnico Speciale per la costruzione delle Secondarie Siciliane alle dipendenze dell'Ispettore Generale dei Trasporti in concessione, affrontò coraggiosamente lo studio del piano regolatore di tale rete e gli studi di dettaglio delle singole linee, passando nel contempo alla costruzione di alcune di esse.

Il piano regolatore allora studiato teneva conto delle suddette esigenze dell'isola, e, se fosse stato attuato, avrebbe apportato notevoli vantaggi alle popolazioni ed anche allo Stato. La nuova rete a scartamento ridotto mirava, difatti, fra l'altro, allo scopo di prepararé rigogliosi affluenti alle linee ferroviarie in esercizio, le quali, per ragioni varie, non potevano avvicinarsi ad importanti centri di produzione, nonchè a staccare da esse diramazioni capillari verso notevoli centri pressocchè isolati dal commercio.

Essa, inoltre, raccordandosi alla rete a scartamento ridotto esistente, avrebbe consentito una maggiore utilizzazione del materiale rotabile e ne avrebbe migliorato l'esercizio.

Purtroppo nel 1929, quasi inaspettatamente, l'Ufficio Speciale per la costruzione delle ferrovie Siciliane, venne messo in liquidazione e vennero sospesi i lavori di costruzione.

Quali furono i veri motivi che determinarono tale provvedimento non è facile sapere: forse esso venne adottato per rappresaglia o per stornare i fondi a vantaggio di altre opere da eseguire.... non certamente in Sicilia. Si conoscono però le conseguenze di tale provvedimento. Del complesso di linee allora in corso di costruzione, solo le linee Palermo-Trapani, Noto-Pachino e Piazza Armerina-Caltagirone vennero ultimate, mentre le altre sono state abbandonate.

Appare ora opportuno la riesumazione della Legge che aveva promesso alle laboriose popolazioni dell'isola la possibilità di risorgere, neutralizzando gli opposti elementi della natura.

Gioverà beninteso di considerare se, al lume del progresso dei trasporti automobilistici, i primitivi piani siano da rivedere, ma sembra in-

dispensable che si provveda ad un nuovo piano regolatore delle ferrovie dell'Isola ed al sollecito completamento della nuova rete di trasporti.

Per quanto riguarda la ferrovia della Sardegna, tralasciando dall'intrattenersi sulle linee esercite dalla Società Ferrovie Meridionali Sarde, che hanno carattere prevalentemente minerario (Carbonia), riveliamo che nessun completamento è previsto per la rete della Società Strade Ferrate Sarde le quali abbisognano solo di sostituzione delle locomotive a vapore con automotrici.

Per quanto invece si riferisce al complesso di linee, per circa 700 chilometri, in concessione alla Società Ferrovia Complementari della Sardegna che tra l'altro ha grande importanza perchè provvede all'accesso della miniera di antracite presso Corongiù; di ferro presso Menna; di rame presso Ortuabis; di ottimo caolino presso Uurellau e Laconi; di talco presso Onniferi, si osserva che esso non costituisce un insieme organico.

Vi è un primo gruppo di linee che gravitano su Cagliari, un secondo gruppo di linee distaccato dal primo, che è al centro dell'Isola tra Nuoro-Macomer-Bosa; indi due brevi linee separate l'una dall'altra (Sassari-Alghero e Monttitempio) e completamente distaccate da tutte le altre linee.

Questi due piccoli tronchi sono stati fortunatamente dati in esercizio provvisorio alla Società Strade Ferrate Sarde, che è concessionaria della linea Sorso-Sassari-Tempio-Palau, alla quale questi due brevi tronchi si innestano.

Siffatta disorganicità rende più difficile e costoso l'esercizio delle linee stesse, e non consente un servizio coordinato per i viaggiatori e le merci.

Essa però può essere ovviata attuando le nuove linee

Sorgono-Nuoro

Martis-Chilivani

che metterebbero in comunicazione i diversi gruppi delle suddette linee.

Oltre a ciò occorre il rimodernamento delle vecchie linee, secondo il piano in proposito predisposto dal compianto Ispettore Superiore Ing. Luigioni, dietro incarico del Ministero dei Trasporti, che comporta tra l'altro la sostituzione dell'armamento da 21 Kg. al ml. con quello da Kg. 27,3 e la larga adozione di automotrici a carburante.

Si manifesta inoltre quanto mai opportuno di procedere al raggruppamento delle linee gestite dalla Società per le Ferrovie Complementari della Sardegna, e quelle delle Strade Ferrate Sarde.

Naturalmente tutte le ferrovie indicate, non potranno essere costruite insieme ed in breve tempo, per cui occorrerà determinare l'ordine di costruzione nel tempo e l'impostazione finanziaria della costruzione, data la ingente spesa occorrente.

Trattasi di circa 1700 Km. di linee continentali che, al costo da 20 a

30 milioni al Km. implicano una spesa, di grande massima, di 45 miliardi. a parte il materiale rotabile che può richiedere circa 5 miliardi.

Per la costruzione delle nuove linee ,tranne qualche caso particolare, in cui potrebbe provvedersi secondo le usuali forme di sovvenzione annua, adeguate beninteso nella misura, si ritiene necessario che i patti di concessione finora adottati vengano modificati e aggiornati in modo da rendere effettivamente possibili sia la costruzione sia l'esercizio delle linee e siano eliminate stridorie e cause di allontanamento del capitale privato dall'investimento in opere ferroviarie.

Già la Commissione de Corné esponeva, a proposito della crisi dopo l'altra guerra, vedute chiare e precise che sembrano dettate ora e ben si attagliano anche alle odierne circostanze, prospettando anche la possibilità di concessione a Società miste con la partecipazione dello Stato.

La detta Commissione attribuiva la crisi dei trasporti ferroviari a più ordini di cause:

1.°) la insufficienza delle sovvenzioni Governative e dei sussidi degli Enti, in rapporto alle modificate condizioni del mercato delle materie e della mano d'opera, e per quanto riguarda sia le spese d'impianto sia il bilancio di esercizio.

2.°) la ripercussione che i provvedimenti di carattere sociale e politico in pro del personale determinano nella vita finanziaria e nell'organizzazione tecnica delle Aziende ferroviarie, in quanto le ripercussioni economiche stesse non siano opportunamente ricompensate.

3.°) il meccanismo vero e proprio delle concessioni appalesatosi, assai spesso manchevole e difettoso.

4.°) il complesso preferenziale dei provvedimenti legislativi che conducono a rafforzare la già preminente situazione dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nei riguardi degli esercenti privati.

Non sono mancati da allora provvedimenti a favore delle Aziende, ma questi sono ben lungi dall'aver sanato la situazione e si può dire che le indicate deficienze attualmente si ripresentano tutte.

La Commissione proponeva, tra l'altro, a rimedio:

le eque condizioni indicate già in precedenza per gli stradamenti, per l'esercizio delle stazioni comuni e le tariffe dei servizi cumulativi;

l'obbligo di contributo degli Enti con una percentuale fissa minima in relazione al costo dell'opera;

l'assegnazione delle nuove concessioni solamente a Società già solidamente esercenti che dimostrino certi requisiti economici, che essa indica, od a Società a capitale misto da costituirsi secondo modi che pure essa indica;

la soppressione della partecipazione statale ai prodotti lordi, anche per le nuove concessioni, di poi adottata;

l'attribuzione della sovvenzione integralmente alla costruzione, comprendendovi, per le ferrovie passive, anche il materiale mobile (da passare in tal caso, senza compenso allo Stato al termine della concessione);

il vincolo per le operazioni finanziarie limitato al 5/100 della sovvenzione;

la concessione di un sussidio chilometrico integratore di esercizio.

Le anzidette considerazioni e vedute della Commissione De Corné si sono esposte perchè sono ancora opportune al presente, nonostante intervenute migliorie della legislazione che le hanno parzialmente soddisfatte. Il problema è tuttora aperto ed urge definirlo.

Le linee più appropriate per le nuove costruzioni, indicate in precedenza, sono così ubicate che praticamente ne viene ad essere designata la concessione a privati esercenti di reti finitime che esse vanno ad integrare.

Occorre peraltro, se si vuole dare sviluppo alle concessioni all'industria privata, che sia bandito lo spirito di fiscalismo verso i concessionari e quell'atteggiamento di super-persecuzione che si esplica con l'associare alle norme fiscali di carattere generale quelle particolari dei Ministeri dei Trasporti e del Tesoro, quasi che si trattasse di una industria a margini eccezionali, mentre è risaputo che, tale ramo di attività, pur benemerito della Nazione, è in condizioni di assoluta povertà la quale, molto spesso, compromette la vita stessa delle Aziende.

Si citano, ad es., a documentazione di tale spirito:

1.°) le recenti norme del D.L.L. 12 aprile 1946 n. 338 che hanno trasformato il carattere dei sussidi integrativi di esercizio per le Aziende deficitarie i quali, ai termini del R. D .L. 29 giugno 1938 n. 1121 costituivano vere e proprie sovvenzioni, mentre sono ora diventati anticipazioni scontabili con interessi. Tale norma viene introdotta in difformità di quanto si è sempre praticato precedentemente ,anche nel dopoguerra 1915-18, e non trova giustificazione alcuna nelle condiziononi aziendali che è noto sono e saranno gravi per lungo tempo. Essa è pertanto destinata a non avere applicazione, salvo una qualche possibilità di recupero sugli impianti non reversibili alla scadenza delle concessioni, possibilità d'altra parte scarsissima, stante il deperimento, in Aziende deficitarie, di impianti.

Con tale provvedimento si toglie anche la possibilità eventuale di una modesta ricostituzione degli impianti stessi nel caso che l'Azienda, in qualche momento, si risollevi e si corre anche il rischio che l'Azienda non trovi lo stimolo a lproprio miglioramento economico, dato che le eventuali disponibilità realizzabili dovrebbero andare a rimborso dei sussidi straordinari concessi aggravati dagli interessi relativi.

Gli estensori del provvedimento non hanno fatto tesoro dell'esperien-

za derivata dall'istituto della partecipazione al prodotto lordo ultra iniziale che rendeva spesso antieconomico, per l'esercente, il miglioramento del traffico, al punto che se ne dovette decretare l'abolizione.

2.°) gli studi in corso presso i Ministeri competenti per il ripristino della partecipazione ai prodotti netti delle Ferrovie concesse.

Anche qui ci si apparecchia a far stringere all'Erario un pugno di mosche attraverso gli accertamenti annuali, per tutta Italia, da parte di una numerosa pattuglia di esperti, su circa 80 Aziende esercenti, in gran parte deficitarie, col risultato di addossare all'Erario una sicura spesa di personale, di sollevare innumeri contestazioni giudiziarie, di inaridire le fonti delle pochissime Aziende che ancora non soggiacciono dalle quali non potrà forse ricavarsi l'ammontare delle suddette spese.

Occorre rilevare che, con criteri a fronte dei quali quelli degli agenti delle Imposte appaiono miti, gli accertatori dei Ministeri dei Trasporti e del Tesoro si apparecchierebbero,sulle orme del passato, a costruire utili inesistenti avvalendosi di criteri restrittivi per l'accertamento delle spese generali, dei fondi di rinnovo degli accantonamenti per responsabilità civili, dei fondi per piccole migliorie e piccoli potenziamenti che ogni esercente intelligente utilizza, appena ne ha la possibilità, per mantenere il decoro e l'efficienza dei propri servizi.

Citiamo, per dare un esempio, le discussioni sorte in un'Azienda per accertare se la spesa per una corona mortuaria fosse da considerare come spesa o come utile!

A quanto risulta da indiscrezioni, perchè tali provvedimenti vengono studiati e discussi nel chiuso dei Ministeri senza neppure sentire quello che gli esercenti avrebbero da dire, queste norme di partecipazione prescinderebbero anche dalle pattuizioni dei contratti di concessione, e, come se si trattasse di provvedimenti resi indispensabili da presunti inammissimili lucri, si penserebbe di imporre con una norma di legge la modifica delle clausole contrattuali.

Tutto ciò si distanzia molto dalla benintesa tutela dell'attività ferroviaria ed è piuttosto destinato a provocare il decadimento delle rare Aziende che hanno qualche possibilità di offrire buoni servizi, attraverso la confisca di quelle poche disponibilità che ,lungi dall'essere distribuite agli Azionisti, sono ora utilizzate per miglioramenti e potenziamenti degli impianti.

E qui ci permettiamo segnalare all'On. Ministero dei Trasporti che, ove questo ripristino della partecipazione ai netti fosse, il che non crediamo, ritenuto inevitabile e indispensabile, motivi di equità e di adesione agli impegni dello Stato richiedono che si mantengano in vigore le clausole contrattuali in proposito, che si tenga conto delle ingenti somme da accantonare pei rinnovi a seguito dello svilimento della moneta, che si esenti-

no da partecipazione le disponibilità di esercizio reimpiegate, con l'approvazione del Governo, in impianti reversibili a titolo di miglioramenti, di potenziamento e di ampliamento in genere.

L'adozione di norme che facilitino la vita degli esercizi concessi, in luogo di norme a sfondo fiscale vessatorie che impediscono lo sviluppo delle attività, viene anche invocata a riconoscimento del notevole compito sociale assolto dagli esercizi concessi che, nel 1940 tra ferrovie e tranvie, hanno trasportato in Italia circa 2 miliardi di persone, in maggioranza operai, impiegati e viaggiatori a scarso reddito, corrispondenti a circa 11 miliardi di viaggiatori-Km., quasi pari a quelli avutisi sulla rete delle Ferrovie dello Stato nell'esercizio 1938-39, oltre a circa 14 milioni 500.000 tonnellate di merci.

Tutto ciò con sacrifizio minimo per lo Stato, in relazione a quello fatto per la rete direttamente esercitata, in quanto i concessionari hanno potuto proporzionare gli impianti e l'esercizio al volume del traffico da espletare, mentre lo Stato ha creduto o ha dovuto spesso adottare, anche per le linee secondarie, modalità di esercizio e di materiale mobile uniformi e rispondenti alle necessità delle linee principali a più alto reddito.

III. — CAPISALDI BASILARI PER IL MIGLIORAMENTO DEGLI ESERCIZI

I. — *Orari, Istradamento, Stazioni comuni*

Per trarre il massimo utile della rete dei trasporti ferroviari nel Mezzogiono occorrerà che gli orari dei treni viaggiatori siano studiati anche dalle ferrovie dello Stato, tenendo presente il complesso delle loro linee e di quelle concesse, che costituiscono come si è dimostrato nel Capo I, un insieme assai rilevante, e che si utilizzino ovunque sia tecnicamente possibile, le linee ferroviarie utili senza discriminazione. Occorre cioè che sulle linee a scartamento normale i carri merci possano muoversi per la via più breve anche se questa impegna linee di aziende concessionarie e con tariffe come se le linee fossero tutte di uno stesso esercente; sarebbe altrimenti inutile che il Paese avesse concesso e sovvenzionato la costruzione di ferrovie, rese necessarie del resto dalla insufficienza delle comunicazioni preesistenti, perchè poi queste linee restino praticamente condannate ai soli trasporti locali.

Evidentemente l'interesse della collettività è, o dovrebbe essere, preminente rispetto a quella delle singole amministrazioni.

Già la Commissione De Cornè avvertì l'inconveniente e sarà utile riportare quanto essa disse in proposito:

«L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato inspirandosi particolarmente alla tutela del proprio bilancio e sorretta dagli articoli 41 e 42 della legge organica 7 luglio 1907, n. 429, che trovano i loro corrispondenti negli articoli 136 e 138 del Testo Unico per le ferrovie concesse, approvato con R. Decreto 1447 del 9 maggio 1912 nonchè degli articoli 14 e 15 del Decreto Luogotenenziale n. 1888 del 12 settembre 1915, non si è mai prestata a consentire l'istradamento sulla via più breve interessante percorsi di ferrovie minori per trasporti fra stazioni esclusive delle ferrovie dello Stato; e se ha convenuto tale istradamento per trasporti fra una sua stazione esclusiva ed altra comune con una ferrovia concessa, ha subordinata tale ammissione alla tassazione per i percorsi separati dalle due ferrovie, quindi senza cumulo delle distanze agli effetti della differenzialità delle tariffe, e ad una compartecipazione nel prodotto della linea dell'altra amministrazione per il tratto corrispondente.

« In sostanza l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato tassa ed istrada i trasporti sulle proprie linee, non curando l'esistenza di altre ferrovie

« Ora se tutto ciò può fino ad un certo punto rispondere ai fini del bilancio autonomo delle Ferrovie di Stato, non corrisponde all'interesse del pubblico e allo scopo precipuo cui devono servire ferrovie determinanti riduzioni di distanze.

« Un tale sistema infirma quasi la ragione di essere di ogni nuova linea da concedersi ove essa costituisca un raccorciamento di comunicazioni, giacchè l'esercente e il pubblico vengono esclusi dal beneficio derivabile della nuova costruzione almeno per quanto riguarda il traffico delle merci, che è sempre di preminente importanza.

Sembra perciò alla Commissione che l'obbligo del servizio cumulativo previsto dal 1. capoverso dell'art. 42 della citata legge 7 luglio 1907 non debba limitarsi ai trasporti fra stazioni interne delle due Amministrazioni allacciate, ma debba comprendere anche il servizio cumulativo di transito con tassazione per la via mista più breve e col cumulo delle distanze, agli effetti delle differenzialità delle tariffe, ogni qualvolta le ferrovie minori interessate nel percorso adottino tariffe perfettamente eguali a quelle delle Ferrovie di Stato.

« E ciò beninteso in quanto si tratti di ferrovie a scartamento normale e che consentano il libero scambio del rispettivo materiale rotabile.

Ma oltre a ciò, altro punto essenziale nei rapporti fra Ferrovie di Stato e Ferrovie concesse, e cioè quello dell'uso e dell'esercizio delle stazioni comuni, dovrebbe essere convenientemente disciplinato onde dirimere le difficoltà ed i contrasti che fino ad ora si sono verificato nella stipulazione dei relativi patti.

« Attualmente tali rapporti sono di massima definiti nel senso che la ferrovia che s'innesta in stazione delle Ferrovie di Stato debba contri-

« buire nelle spese degli impianti costituente l'ente comune e dell'esercizio « dell'ente stesso, in proporzione al rispettivo traffico calcolato in ragione « di assi in entrata, in transito e in uscita.

« Tale sistema di ripartizione riesce sempre assai oneroso alle ferro- « vie minori, generalmente innestate in stazioni di grande traffico e quindi « di alta spesa: onere non sufficientemente contemperato dall'art. 6 della « legge 444 del 12 luglio 1908 che, esclusivamente per le linee di nuova con- « cessione, stabilisce non possano essere imposti l'uso e l'esercizio delle « stazioni in comune, quando le spese di ampliamento e di adattamento « ed i corripettivi da pagarsi per l'esercizio in comune siano rispettiva- « mente superiori al capitale d'impianto ed alla somma occorrente per « l'esercizio di una stazione indipendente adeguata alle esigenze della nuo- « va linea.

« Sembra alla Commissione che un tale criterio potrebbe essere più « equamente sostituito da quello che attribuisse alla ferrovia allacciantesi « solo la maggiore spesa conseguente dalla comunione ,quando non si vo- « glia anche tener conto nella determinazione del compenso alla ferro- « via principale, della utilità che dalla comunione trae la ferrovia minore « allacciata.

« Occorre insomma che con nuove opportune ed eque disposizioni « siano ben definiti e disciplinati i rapporti fra le diverse ferrovie per ciò « che riguarda l'allacciamento, l'uso e l'esercizio delle stazioni comuni, lo « istradamento e la tassazione dei trasporti, onde la complessiva rete na- « zionale delle ferrovie a scartamento normale venga a costituire come un « tutto organico ed efficiente capace di provvedere con ogni suo elemento « e secondo la potenzialità di ogni sua parte, al servizio del traffico ordi- « nario ed eccezionale.

« Apparisce quindi quanto necessiti nell'interesse stesso nazionale, di « conseguire una reale ed effettiva coordinazione ai fini del traffico di tutte « le linee ferroviarie ».

II. — MIGLIORIE DI ESERCIZIO

Alle necessità di costruzione delle nuove linee con la gradualità che sarà imposta dalle possibilità finanziarie, si deve aggiungere la necessità dell'ammodernamento degli impianti e della rapidità dell'esercizio.

Occorre perciò estendere per quanto possibile, e fin dove i piani economici lo consentono, la elettrificazione delle ferrovie esercitate ora a vapore. E poichè la legislazione riguardante le elettrificazioni e le sovvenzioni relative si arresta al 1926 si impone, in proposito, un riesame ed un aggiornamento delle leggi relative.

Laddove le elettrificazioni non si presentano possibili, occorrerà incoraggiare l'adozione di nuovi sistemi di trazione (automotrici a nafta) in sostituzione di treni a vapore di limitata composizione. Tale adozione fu autorizzata con legge del 1933 la quale è ora completamente superata dai costi di costruzione e di esercizio .Anche questa legge deve pertanto essere riveduta e uniformata alle necessità.

Occorrerà infine riporsi il problema della abolizione di alcune ferrovie assolutamente non vitali, utilmente sostituibili con servizi automobilistici o filoviari. Tale sostituzione, posta sul tappeto con legge del 1933, si presenta di attualità per alcune linee distrutte o gravemente danneggiate dalla guerra per le quali non pare debba provvedersi alla ricostruzione.

III. — *Casse mobili e trasferibili.*

Quanto alla coordinazione per i trasporti nel complesso della rete stradale ordinaria e delle strade ferrate sia a scartamento ordinario sia a scartamento ridotto essa può essere ultimamente raggiunta, a parere di questa Federazione, ove si faccia luogo all'uso di carri chiusi per merci trasferibili tra telai di veicoli stradali e telai di veicoli su binario sia a scartamento ordinario sia a scartamento ridotto, e quindi, a maggior ragione, tra veicoli di ferrovie di diverso scartamento.

Con ciò tutti i mezzi di trasporto possono contribuire al traffico in modo adeguato con un solo carico ed un solo scarico agli estremi del percorso promiscuo e portando automaticamente alla maggior proporzione del percorso su rotaie come quello che è chilometricamente più economico.

Il sistema delle casse trasferibili non è un'utopia.

Fin dal 1901-1902 l'Ing. Giulio Forlanini esponeva su due diffusi periodici tecnici un completo studio sui trasporti mediante casse mobili e lo ristampava a Firenze nel 1928.

La Commissione De Cornè avvertiva anche essa gli inconvenienti economici dei trasbordi oltre al fatto che alcune merci mal sopportano tali operazioni ed avvisava al possibile uso dei carrelli trasportatori o delle casse mobili.

In Ungheria nel 1926 fu costituito a fianco delle ferrovie la Compagnia Autotrasporti per un servizio sussidiario di autotreni con motrici e rimorchio equipaggiati ognuno con una cassa di carro coperta di tipo ferroviario, con porte laterali scorrevoli, della portata di 3 tonnellate; queste casse sono trasferibili tra telai di automezzi e telai di veicoli ferroviari mediante grù installate ai vari depositi centrali di trasferimento.

In pochi anni l'esercizio si andò sviluppando in modo rilevante.

In Italia dopo il 1928 sorse a fianco delle FF. SS. un'azienda per le casse mobili di diverse capacità, e di portata tra le due e le sei tonnellate, variamente raggruppabili su un carro a pianale in numero da tre a sette a seconda delle dimensioni. Al presente queste casse sono quasi tutte fuori

servizio per deperimento e l'Amministrazione F. S. si propone di cessarne l'impiego in quanto il loro uso non ha attecchito e pochi sono gli scali ferroviari attrezzati per il sollevamento.

Le FF. SS. vedono più volentieri l'impiego di carrelli trasporatori per l'inoltro su strada ferroviaria di carri ferroviari a scartamento normale. I carrelli hanno 16 ruote di piccolo raggio con cerchioni di gomma piena e telaio con un tratto di binario al quale si assicura il carro. Il carrello è trainato da una motrice stradale.

Non è qui il caso di discutere questo sistema. Solo si ritiene che i carri trasferibili di tre, o sei, o nove tonnellate si prestino sempre utilmente per il trasporto con autocarri moderni, e per ferrovia, e meritino la più grande attenzione nonostante l'esperimento sfavorevole delle ferrovie dello Stato.

Perchè essi possano raggiungere uno sviluppo soddisfacente ed essere di reale utilità come in Ungheria, ed anche in Inghilterra ed in America, sembra che debba addivenirsi ad una modalità di trasferimento che escluda l'impiego di grù e costosi arredamenti delle stazioni pervenendo ad arredamenti costruttivi dei carri stradali e ferroviari per cui il mezzo di trasferimento consista in organi dei veicoli e le stazioni siano apprestate solamente per l'accostamento di punta dei veicoli.

Una iniziativa per la costruzione e l'esercizio dei trasferibili dovrebbe essere bene accolta e secondata da tutte le Amministrazioni ferroviarie, Ferrovie dello Stato comprese.

Gli esercenti di autocarri non potranno a meno di prestare il loro concorso, potendo assicurarsi un traffico continuativo, anche quali agenti dell'organizzazione.

IV. — *Rispristino delle ferrovie e tranvie danneggiate dalla guerra.*

In cifre approssimate le ferrotramvie dell'Italia Meridionale hanno riportato un complesso di danni per 5 miliardi sul totale di circa 13 miliardi dell'Italia tutta.

Le linee distrutte o gravemente danneggiate ammontano, nell'Italia Meridionale, a circa 180 Km. di cui ,con sforzi di cui va data lode a Dirigenti e Maestranze, sono stati ricostruiti circa Km. 50.

I concorsi governativi, sotto forma di anticipazioni in contanti senza interessi, concessi in base al D. L.L. 15 ottobre 1944 n. 346, ammontano a solo 140 milioni.

Praticamente la legge anzidetta non ha avuto che scarsa applicazione per mancata assegnazione di fondi e per il lento funzionamento dell'apposita Commissione, mentre è nota la larghezza con la quale, a spese dello Stato, si è provveduto per le FF. SS.

Nè il Tesoro ha potuto venire incontro con maggiori assegnazioni.

E' perciò che, da lungo tempo, la Federazione delle Aziende interessate ha proposto di convertire le anticipazioni disposte dalla suddetta legge in sovvenzioni cinquantennali da assegnarsi alle Aziende danneggiate che provvederebbero poi allo sconto delle sovvenzioni stesse ed alla provvista dei fondi necessari per la rapida ricostruzione.

Il relativo provvedimento, che ebbe già ad incontrare l'approvazione di massima dei Ministeri dei Trasporti e del Tesoro, è prossimo ad essere licenziato dagli Uffici competenti.

Segnaliamo all'attenzione dell'On. Ministero dei Trasporti la necessità dell'urgente emanazione del nuovo Decreto e della creazione di apposito ed efficiente Ufficio per la ricostruzione, presso l'Ispettorato dei Trasporti in concessione, in grado di applicare rapidamente le nuove provvidenze di legge.

Ogni indugio differisce le ricostruzioni e, assieme al danno per la ritardata ripresa, procura una maggiore spesa stante l'aumento continuo dei costi.

V. — *Finanziamenti.*

Per l'esecuzione dell'ingente programma di nuove costruzioni, di ammodernamenti, di ricostruzione degli impianti danneggiati, occorre che siano favoriti i necessari finanziamenti:

a) Un mezzo per coprire in parte le spese consiste nella facoltà, concessa dalla legge, dello sconto di sovvenzioni governative di costruzione. In proposito occorre riformare le norme di legge circa il saggio lordo di capitalizzazione ammesso per la determinazione delle sovvenzioni uguagliandolo a quello che, per lo sconto delle sovvenzioni stesse, praticano gli Istituti parastatali autorizzati.

Tale necessità, così elementare, non è stata mai considerata, per ragioni ignote. Ne consegue, allo stato, che le somme ricavabili con gli sconti delle sovvenzioni sono sempre notevolmente inferiori a quelle calcolate nei piani finanziari senza alcuna possibilità di rivalsa;

b) Altra possibilità di finanziamento può ottenersi con l'emissione di appositi titoli fruttiferi ferroviari, secondo quanto venne concesso con la legge 29 luglio 1897;

c) Oltra notevole possibilità si può realizzare ricorrendo a mutui ipotecari sugli impianti, oggetto delle concessioni, per la durata di queste, analogamente a quanto già da lungo tempo è contemplato dalle Leggi vigenti pei mutui ipotecari sulle concessioni di impianti elettrici, telefonici e minerari.

Un progetto di legge in proposito è stato già studiato ed è già passato al vaglio dei Ministeri dei Trasporti, del Tesoro e di Grazia e Giustizia.

Alcune Aziende, che hanno definiti accordi di massima, con appositi Istituti, attendono un tal provvedimento per dar corso ad importanti finanziamenti che, senza peso sullo Stato, consentirebbero di procurarsi quanto occorre per l'esecuzione di opere di costruzione, di ammodernamento o di raggruppamenti.

Si segnala all'On. Ministero dei Trasporti la necessità di emanare il provvedimento relativo.

Non è il caso, in questa relazione, di prolungarsi ulteriormente per dettagliare un'organica e completa proposta relativa all'aggiornamento della legislazione.

Ma è opportuno mettere in rilievo come la predisposizione di nuove norme non possa e non debba avvenire senza che al loro studio partecipi una scelta rappresentanza dei Trasportatori competenti e ciò anche per la definizione effettiva delle linee da costruire, per il loro andamento e le caratteristiche da adottare.

Solo da una stretta collaborazione tra la pubblica Amministrazione e i tecnici delle Società concessionarie, che hanno dato e danno tutta la propria attività alla costruzione ed all'esercizio delle linee ferroviarie e tramviarie, affrontando alee, sacrifici, preoccupazioni e difficoltà continue, potranno risultare gli auspicati benefici per un organico e sollecito sviluppo dei trasporti su rotaie nel Mezzogiorno, cosi' come si è verificato in passato per importanti costruzioni ferroviarie, nelle quali si affermò l'opera di insigni costruttori ed esercenti, fra i quali i compianti benemeriti Ingegneri Besenzanica, Biraghi, Ottone ed altri.

Noi auspichiamo anzi, a questo scopo, la costituzione di un Consiglio Superiore dei Trasporti Terrestri, formato con rappresentanti dei Ministeri interessati, di autorevoli tecnici dei trasporti e di una rappresentanza operaia. Tale Consiglio potrà essere investito di tutte le funzioni relative ai trasporti, ora demandati al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e potrà inoltre funzionare da Corpo Consultivo per i piani regolatori delle linee ferroviarie, tranviarie, filoviarie, automobilistiche e per la conveniente riforma delle legislazioni relative.

VII. — *Conclusioni*

Riassumendo i vari argomenti, può sollecitarsi:

I. — Riassetto delle linee preesistenti.

E' necessità indispensabile del Mezzogiorno il più rapido riassetto

delle linee in concessione, riportandole allo stato ed all'efficienza dell'anteguerra, cominciando dalla Regione più provata dalla guerra: Abruzzi.

Per le linee che hanno potuto riattivare l'esercizio è necessario un congruo aumento delle dotazioni del materiale rotabile, anche in anticipo rispetto alla completa sistemazione degli impianti fissi, per poter far fronte ai bisogni dei viaggiatori e delle merci.

2. — Fondi per i rispristini.

Occorre licenziare il provvedimento di sovvenzioni cinquantennali per la ricostruzione e creare un efficiente ufficio per la rapida applicazione del provvedimento stesso.

3. — Modalità di esercizio.

Occorre provvedere d'intesa tra tutte le Amministrazioni ferroviarie, con spirito di coordinamento e non di subordinazione, a tutti gli accorgimenti atti a soddisfare il più possibile le necessità di orari, tariffe, coincidenze, impiego di casse trasferibili nonchè la possiblità di utilizzazione di carrozze viaggiatori dirette e di carri speciali.

Un tale coordinamento necessiterà anche per i servizi cumulativi e di corrispondenza.

4. — Riforma della legislazione riguardante gli esercizi.

Dovrà essere ispirata al criterio di favorire lo sviluppo delle attività anche per quanto si riferisce ai sussidi integrativi di esercizio alle partecipazioni governative ecc.

5. — Piano delle nuove linee.

Occorre definire il piano delle nuove linee di integrazione delle reti esistenti, tenendo presente il programma esposto nei capi che precedono

Circa i particolari e le modalità tecniche e costruttive si ritiene indispensabile che esponenti delle Società esercenti, particolarmente competenti in materia, designati dalla Organizzazione di categoria siano chiamati a collaborare con gli organi governativi.

6. — Nuove norme di concessione.

Perchè le nuove ferrovie possano effettivamente costruirsi ed il programma non resti sulla carta per altri decenni, occorre che siano aggiornate le norme di concessione, sempre con la collaborazione dei rappresentanti delle Società esercenti.

7. — Finanziamento.

Occorre che il Governo con opportuni provvedimenti di legge faciliti i finanziamenti e autorizzi i mutui ipotecari sugli impianti e concessioni.

8. — Trazione elettrica, automotrici a carburante.

Occorre aggiornare i provvedimenti legisuativi diretti a favorire le elettrificazioni e gli ammodernamenti degli impianti di trazione.

9. — Istituzione del Consiglio Superiore dei Trasporti.

Al medesimo dovrebbero essere sottoposti, pel voto, i progetti dei nuovi impianti, le trasformazioni, gli studi dei piani regolatori e sulla riforma della legislazione per le concessioni e gli esercizi.

ERRATA-CORRIGE alla Relazione di Acampora sui Trasporti Aerei nel Mezzogiorno d'Italia

Pag. 1, riga 5 (dal fondo); *più* invece di *meno*.

Pag. 6 e 7: cancellare tutte le linee orizzontali nelle tabelle.

Pag. 6, nella Tabella, dopo la *Roma-Cagliari* manca la riga seguente:

Cagliari-Roma lh 40' 1164 22.700 62.100 — 100%

e nel TOTALE delle Merci, 296.700 invece di 296.000.

Pag. 7: la durata per Lecce-Bari-Napoli-Roma è 30' + 45' + 40' invece di 30' + 45' + 30'.

— Alla fine del 3. paragrafo, cioè prima del 4. Programma 1947 e dopo le parole «Corrieri Militari», manca la seguente parentesi: *(Si noti, in generale, la forte differenza tra la posta in andata e quella in ritorno).*

— Riga 5 (dal fondo): *l'elenco che segue* invece di *l'annesso grafico*.

Pag. 8, Riga 5: aggiungere le parole *entrambi gli* (aspetti ecc.).

— Riga 5 (dal fondo): *Guisa* invece di *modo*.

Pag. 13, Riga 2 (dal fondo): aggiungere (... polso) *economico*.

Pag. 14, Riga 6, ultima parola: *i servizi medesimi* invece di *essi*.

Pag. 15, dopo il 1. periodo manca: (... e rimediarvi,) *come per esempio la forte differenza di carichi postali di ritorno, già notata in fondo al paragrafo terzo.*

Pag. 17, Riga 1: *Vietati da* invece di *per*.

Pag. 18, Riga 10, dopo la parentesi, manca il seguente periodo:

Napoli, in particolare, ha l'enorme e non comune vantaggio di possedere il suo Aeroporto (Capodichino) praticamente in città, per cui il viaggiatore non è costretto a lunghi tragitti quando vuole servirsi di un aereo.

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

CONFERENZA TRASPORTI DEL MEZZOGIORNO

Napoli, 11 - 12 - 13 Gennaio 1947

IL PORTO DI NAPOLI

PARTE II^

Relazione del Com.te PASQUALE MAZZELLA

ooooo

Alla breve relazione ora letta e distribuita agli intervenuti alla Conferenza, ho successivamente avvertita la necessità di aggiungere altre informazioni e considerazioni che valgono a completarla ed a meglio mettere in rilievo la situazione del nostro porto, le prospettive per l'immediato e il più lontano futuro, i provvedimenti e le iniziative che si impongono.

Desidero anzitutto informarvi dello stato attuale dei lavori di ricostruzione del nostro porto necessari a metterlo in condizioni di assolvere in pieno il compito che ad esso è demandato.

Quasi tutti i lavori di ricostruzione delle banchine sono stati appaltati e molti di essi in via di attuazione.

Per i mezzi meccanici totalmente distrutti, cosa che non è avvenuta in nessun porto di Italia, 14 grue sono in corso di costruzione, mentre le altre 18 grue ed i 4 elevatori per la discarica del carbone saranno appaltati in questi giorni, completando così l'attrezzatura preesistente che però è stata notevolmente migliorata qualitativamente.

Siamo riusciti ad ottenere che ad eccezione di quattro grue commissionate anteriormente all'armistizio ai Cantieri di Monfalcone, tutto questo importantissimo complesso di lavori sia affidato a Ditte e maestranze meridionali.

Lo sgombero dei relitti in questi ultimi mesi è entrato in una fase molto attiva. Bisogna tener conto che la rimozione dei relitti non può essere contemporanea in quanto la gran parte di queste navi fu convertita dagli Alleati in pontili di ormeggio per lo sbarco delle merci ed è pertanto necessario procedere con gradualità per assicurare al porto un minimo indispensabile di pontili di affiancamento.

Per quanto resta da fare, la Sezione Marittima del Centro Economico in una sua recente riunione ha fatto proposte che siamo sicuri il nostro Presidente Ecc. Peratore vorrà fare sue nel riferire sull'argomento al Comitato Interministeriale per la Ricostruzione.

I delicati lavori di riparazione e parziale ricostruzione della Stazione Marittima sono anche essi abbastanza avanzati e così procede con ritmo soddisfacente la ricostruzione della gran parte dei manufatti esistenti nel nostro porto, sia quelli gestiti direttamente dall'Ente Autonomo del Porto, sia quelli dati in con=

cessione a ditte private. Segnalo, ad esempio, la ricostruzione dei frigoriferi avvenuta con lodevole rapidità, effettuata con criteri di encomiabile larghezza, oggi in grado di assolvere una funzione utilissima della quale si sentiva l'assoluto bisogno.

La ricostruzione dei Silos è anch'essa iniziata e verrà condotta con la stessa larghezza di vedute in modo da poter disporre, a ricostruzione ultimata, di un complesso più moderno ed efficiente di quello preesistente.

Si può pertanto affermare che fin da questo momento il nostro porto è in condizioni di poter rispondere a qualunque richiesta sia nel settore delle merci che in quello passeggeri; potrà farlo ancora meglio in un prossimo avvenire a ricostruzione ultimata ed in condizioni di maggiore efficienza di quelle del periodo prebellico.

Ma non è sufficiente che un porto sia bene attrezzato e rispondente a tutte le esigenze dei traffici perchè esso possa costituire fonte di lavoro e di benessere per la città e la regione.

Per quanto riguarda il movimento merci, l'attività del nostro porto è strettamente legata allo sviluppo industriale del retroterra che, già insufficiente prima della guerra, è oggi, a causa delle paurose distruzioni sofferte ad opera di amici e nemici, in una situazione quasi di paralisi.

Se è vero che l'esistenza di un porto è premessa indispensabile allo sviluppo industriale del retroterra, è altrettanto vero che la vita del porto è strettamente dipendente dall'esistenza d'una sufficiente industria i cui bisogni essa deve alimentare e servire.

E' pertanto necessario dare il massimo impulso alla ricostruzione industriale nelle regioni che naturalmente gravitano verso il nostro porto. Le proposte, direi anzi le iniziative a questo scopo, non sono mancate. L'On. Mario Rodinò ad esempio, ha affacciato il progetto molto ambizioso di una vasta zona franca, potrebbesi addirittura parlare d'una regione franca, che dovrebbe estendersi da Castellammare a Baia. Il Dott. Eminente ha lanciato invece l'idea più modesta d'una zona franca doganale nel porto a scopo più commerciale che industriale. Il Capo dello Stato - Ecc. Enrico De Nicola - che tra le tante cure del suo altissimo ufficio trova sempre il tempo e la possibilità di occuparsi dei problemi della sua Napoli,-si è personalmente interessato alla cosa, invitando una ristretta Commissione a riferirgli sulle possibilità di una concreta attuazione. Questa Commissione che dovrà riferire il giorno 15 al Capo dello Stato, ha concluso in linea di massima favorevolmente, e che venga costituita a Napoli una zona franca portuale, demandando ad un'apposita Commissione, alla quale partecipino le rappresentanze della Camera di Commercio, Industria ed Agricoltura, dell'Amministrazione Comunale e dell'Ente del Porto, nonchè di tutti gli Enti e delle categorie interessate,

di identificare le aree portuali più rispondenti allo scopo e studiare nei dettagli l'attuazione del progetto.

La istituzione della zona franca portuale dovrebbe essere accompagnata da altre provvidenze a favore delle industrie del mezzogiorno.

Per quanto riguarda il movimento passeggeri, sopratutto quello turistico che tanta importanza riveste per la nostra economia valutaria, si può prevedere che esso assumerà notevole sviluppo non appena verrà superato l'attuale critico periodo di scarsissima disponibilità internazionale di navi adatte a tali trasporti. Deve essere nostra cura però provvedere nello stesso periodo ad eliminare tutti gli inconvenienti e le difficoltà di carattere interno oggi esistenti che scoraggiano chi può aver desiderio di visitare il nostro Paese. In altri termini, occorre procedere il più rapidamente possibile alla rimessa in efficienza delle ferrovie e di tutti gli altri mezzi di trasporto, ricostituire la attrezzatura alberghiera, eliminare per gli stranieri ogni restrizione alimentare, istituire un cambio di favore per le monete pregiate apportate da chi viene in Italia, creare un ambiente favorevole ad una più lunga permanenza dei visitatori. Dobbiamo creare nel Paese una mentalità turistica ed avere una politica di governo che valorizzi al massimo questa industria del forestiero che deve dare più che in passato, un notevole apporto alla nostra bilancia dei pagamenti.

Ma il traffico delle merci e quello dei passeggeri non costituiscono la sola attività di un porto. Vi sono nel nostro porto complessi industriali veramente importanti che danno occupazione a massa di lavoratori ben superiori a quella dei portuali che procedono allo sbarco ed all'imbarco delle merci. Cito ad esempio la Navalmeccanica. Deve essere nostra cura permettere che essi possano svilupparsi e prosperare. Condizione essenziale alla vita di questi importanti organismi industriali funzionanti nell'ambito del porto è la esistenza di un armamento regionale sia di navi da carico che di navi da passeggeri.

Per quanto riguarda il settore della marina da carico, l'armamento napoletano sta facendo sforzi ammirevoli per rimettersi in piedi. Essa è uscito quasi totalmente distrutto dalla guerra con una perdita media che supera il 90% del naviglio posseduto. Nei confronti dell'armamento del nord è stato poi particolarmente danneggiato dalla diversa situazione venutasi a creare dopo l'armistizio. Mentre da noi, al di qua del Garigliano, furono sospesi tutti i pagamenti dovuti dallo Stato agli armatori, compresi quelli delle indennità di perdita delle navi affondate e si procedette ad una requisizione estremamente severa, addirittura spoliatrice del poco naviglio superstite che fu messo a disposizione degli Alleati, gli armatori del nord ebbero profitto dalla Finanza allegra instaurata dal Governo repubblichino in collaborazione con i tedeschi e non solo continuarono a gestire le proprie navi in condizioni che assicuravano un notevole reddito, ma riuscirono

a farsi pagare le indennità per le navi perdute in base a valu=tazioni particolarmente favorevoli ed in un momento in cui la nostra monete conservava ancora gran parte del suo valore. Gli armatori meridionali attendono invece ancora oggi il pagamento di queste indennità che, a causa della svalutazione monetaria, rappresentano oggi circa un centesimo del costo di ricostruzio=ne di tali navi. In questa disparità di situazione tutta a suo sfavore, l'armamento meridionale si è messo seriamente all'opere e nel recente acquisto delle navi Liberty non ha figurato male, tenuto conto che ben sette di esse sono state acquistate da ar=matori meridionali e precisamente:

- quattro dalla Ditta Achille Lauro
- una dalla Ditta Lauro & Montella
- una da piccoli armatori di Torre del Greco che si sono asso=ciati per fronteggiare la spesa tanto superiore alle loro for=ze singole ed una da me alla quale ho dato il nome del più glorioso martire della lotta per la libertà contro il fasci=smo: Giovanni Amendola.

Per quanto riguarda la marina da passeggeri, si presenta og=gi per noi una situazione di particolare favore che nasce dalla distruzione quasi totale del naviglio nazionale.

La marina da passeggeri deve essere quasi interamente rico=struita e Napoli ha il dovere di partecipare a questa ricostru=zione che assicurerà al suo porto ed alla città fonti di lavoro e di ricchezza.

Nessuno pensa in questo momento di costruire dei "Rex" e nemmeno navi che prima della guerra sarebbero apparse più che modoste per il trasporto dei passeggeri da un Continente al=l'altro. Oggi dobbiamo adeguare le nostre decisioni ed i passi alle nostre possibilità che sono scarsissime. Si potrebbe comin=ciare con l'acquisto di 4/5 navi Liberty o Victory, già adatta=te per il trasporto dei passeggeri, che oggi sono in vendita ne=gli Stati Uniti a prezzo relativamente basso e con facilitazioni di pagamento che costituiscono il lato più favorevole dell'af=fare.

Naturalmente non si viaggerà troppo comodamente su queste navi che dovranno servire unicamente al trasporto di emigranti, ma i nostri reduci, i nostri disoccupati saranno ben lieti di affrontare i disagi di una traversata se potranno contare di trovare, all'arrivo sull'altra sponda, pane e lavoro che inu=tilmente hanno cercato in Patria. E comunque saranno lieti di navigare su navi italiane, anche a costo di qualche rinunzia.

La Sezione Marittima del Centro Economico ha deciso di lan=ciare un invito a tutti gli Enti ed alle persone che partecipano alla vita marittima della nostra città perchè venga costituita al più presto una società a questo scopo. Queste navi rappresen=teranno l'embrione di realizzazioni ben più importanti nel futuro e la loro gestione può prevedersi sotto ogni aspetto favorevole purchè affidata ad elementi tecnicamente preparati.

A conclusione di questa relazione desidero segnalare alla riconoscenza cittadina l'opera della Commissione Ministeriale per la Ricostruzione del porto di Napoli, presieduta in un primo momento dal Prof. Corbino e successivamente dall'Ing. Brun - Presidente della Camera di Commercio.

Questa Commissione ha lavorato con metodo, con serietà per oltre un anno ed il suo lavoro è stato di eccezionale utilità per coloro che hanno dovuto successivamente decidere o comunque realizzare.

Desidero ancora additare alla riconoscenza di Napoli il Ministro Romita che ci ha dato tutti i possibili aiuti perchè la ricostruzione del porto potesse svolgersi nelle migliori condizioni e, quelio che più vale, ad opera quasi esclusivamente di maestranze napoletane; il Prof. Corbino che, oltre ad aver presieduto la Commissione per la Ricostruzione ha, come Ministro del Tesoro, assicurato la gran parte dei fondi necessari; il Comandante Sarti che con la sua speciale competenza ha collaborato con tutti noi. E ancora la Camera di Commercio, il Genio Civile. E permettetemi di includere nello elogio il personale dell'Ente Autonomo del Porto che ho l'onore di presiedere, che si è prodigato in tutti i modi in questa fase così importante e delicata della ricostruzione del porto.

E' stato un vivo fervore di volontà che voglio augurarmi darà prossimi frutti.

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

12 gennaio 1948

C O N F E R E N Z A

TRASPORTI DEL MEZZOGIORNO

N A P O L I

-=ooo=-

Relazione sui trasporti marittimi

A.C. Bruno

Tinaglia

II - I problemi principali, la cui rapida soluzione è essenziale per la ricostruzione del naviglio, sono, nella massima parte, a carattere nazionale.

L'industria marittima non è simile alle altre industrie, anche di trasporto, che devono necessariamente localizzarsi in una determinata regione; quindi comportano problemi di organizzazione, di costo, di produzione connessi alla località ove esistono gli impianti o collegati a quei determinati mercati di materie prime o di vendita.

L'industria marittima non è una industria localizzata per alcun fattore. La nave ha un mercato internazionale: è la congiungente di mercati sicchè, solo sotto un profilo giuridico può parlarsi di localizzazione: quello della nazionalità.

Ecco perchè una relazione che studi i problemi dei trasporti marittimi meridionali, se in senso assoluto e, cioè, riguardati esclusivamente come problemi del vettore, è una relazione che non può prescindere dal considerare i problemi medesimi da un profilo nazionale. Sebbene si potrà tener conto, invero, di alcune differenziazioni tra l'armamento del sud e quello del nord (Tirreno specialmente) di carattere sovratutto strutturale.

Infatti, da noi, anche nel settore marittimo, prevale la piccola azienda familiare ove la nave è mezzo di lavoro e di sostentamento, cespite sul quale tutti i risparmi, e non soltanto di una sola generazione, vengono completamente investiti. Manca la frequenza di grandi aziende con forti capitali, industrializzate. Di conseguenza la composizione del naviglio dà la netta preponderanza alla piccola nave con prevalenza di velieri con motore ausiliario. Per contro, nel nord, prevalgono grandi navi da carico o motovelieri di alto tonnellaggio spesso anche tecnicamente pari a vere e proprie motonavi moderne. Nel sud tutte le piccole navi sono in legno e vecchie. La costruzione in ferro solamente adesso comincia ad imporsi e per ragioni tecniche e per la limitata differenza tra il costo del legno e quello del ferro.

III - Poste queste premesse, le questioni che andiamo ad accennare, pur avendo carattere nazionale, interessano in modo particolare il Mezzogiorno. A questo proposito giova precisare che la principale difficoltà nella quale si è sempre dibattuta la Marina meridionale è la mancanza di credito. Come si è detto, la inesistenza di capitalisti evoluti, che nel ricco retroterra dei porti armatoriali del nord sono invece numerosissimi, la diffidenza che nel sud esiste per l'investimento industriale in genere e in particolare per il mare, l'assenteismo degli Istituti bancari, non hanno certo incoraggiato la Marina meridionale e, attualmente, dopo i disastri provocati dalla guerra, la mancanza di credito ostacola in modo decisivo qualsiasi coraggiosa iniziativa di ricostituire quello che si è perduto. Sicchè tutti i problemi la cui soluzione è collegata al maggiore sviluppo dei trasporti marittimi del Mezzogiorno, sono in funzione di questa esiziale difficoltà.

PEREQUAZIONE E VALUTAZIONE DELLE NAVI PERDUTE.

La grandissima parte delle navi meridionali fu coattivamente utilizzata per la guerra. Naturalmente la quasi totalità venne affondata e lo Stato si assunse direttamente e indirettamente l'onere del rischio di guerra la cui contropartita gli armatori anticiparono perchè questa assunzione da parte dello Stato del rischio delle navi venne pagata con premi idonei. Ma lo Stato non solo per la maggior parte non ha ancora corrisposto il compenso quanto per le navi pagate si sono avuti risarcimenti diversi per navi identiche, a seconda della Amministrazione che le ha utilizzate, o della forma giuridica della utilizzazione.

La impossibilità per l'armatore di ricostituire la nave perduta, in quanto l'indennità concessa non paga, ai prezzi correnti di mercato, neanche una piccola parte di una nave vecchia o nuova da sostituirsi, determina molte volte la indigenza di numerose famiglie, la dispersione di forze giovevoli al Paese. Solo se si otterrà una revisione generale dei compensi di perdita si potrà permettere la ricostruzione parziale delle navi più piccole.

L'armamento meridionale già prospettò al Governo questo pregiudiziale problema, premessa stessa della sua esistenza. Sarebbe necessario insistere sulla necessità di addivenire presto ad una confacente soluzione. I piccoli armatori hanno una funzione molto importante nel nostro Paese: essi costituiscono con la loro attività le nervature di un sistema di distribuzione che si estende lungo le coste italiane e particolarmente le meridionali, ove spesso per la mancanza di strade, per la insufficienza di ferrovie resa ancora più acuta dalle distruzioni della guerra, la via marittima rappresenta, per molti popolosi centri, ancora un indispensabile mezzo di comunicazione e di rifornimento.

Molte diecine di armatori e nuclei di marinai e Capitani, si trovano oggi con l'unica nave perduta e senza incoraggiamento, senza possibilità di credito, senza che alcuno possa aiutare a rimettere in mare un'altra unità, sia pure più piccola, pur di ricostruire.

L'Associazione Armatori aveva altresì proposto al Governo, e questa proposta è stata in linea di massima accolta, di consentire ai minori armatori l'acquisto, magari all'estero, di qualche modesta nave da sostituire alle perdute. Ed i maggiori armatori con gesto di solidarietà verso gli altri hanno chiesto al Governo che un 20% della valuta prodotta dalle navi di lungo corso venga posta a disposizione degli armatori sopratutto totalmente sinistrati, in modo da consentire il pagamento all'estero delle unità acquistate.

Vi è in corso un provvedimento con il quale sarà messa a disposizione degli armatori sinistrati una certa quantità di valuta, ma è necessario che la somma stanziata in valuta sia molto maggiore in modo che il provvedimento risulti adeguato alle effettive necessità e dia realmente agio di acquistare all'estero.

NAVI NUOVE.

Il problema delle nuove costruzioni è collegate con il precedente della concessione dell'indennità di perdita e del credito navale.

Cantieri navali nel Mezzogiorno ve ne sono sufficientemente, ma occorre che le disposizioni della nuova legge delle costruzioni navali vengano integrate con tutte le altre necessarie per incoraggiare gli armatori a riprendere la ricostruzione o il raddobbo delle navi perdute o danneggiate.

CREDITO NAVALE.

E' problema fondamentale per la Marina meridionale.

Si è già precisato, sopra, quali caratteri strutturali abbia la nostra attività armatoriale, la deficienza di capitali, la difficoltà di trovarne e la necessità per esso di ottenere i mezzi finanziari per ricostruire ed anche rimodernare le proprie navi.

Il progresso tecnico ormai, dopo la guerra, ha fatto superare certe posizioni che potevano forse mantenersi più a lungo: la esigenza dei traffici più intensi, più vari, non può più prescindere da velocità sempre più elevate e la vecchia costruzione in legno, il veliero e lo stesso motoveliero di pochi anni addietro, cede il posto a navi molto più veloci, in ferro, che hanno economicamente un reddito maggiore. Sicchè bisogna mettere l'armamento meridionale in condizioni di poter competere con quello di altri Paesi e rinnovare la propria flotta tenendo conto di queste particolari circostanze tecniche ed economiche. Ma per far questo occorre che in Italia funzioni il più rapidamente possibile un Istituto di credito navale che eroghi il denaro tenendo presente sopratutto la capacità tecnica dell'armatore, con organi tali da poter valutare, senza incorrere nei due eccessi opposti, con obiettiva serenità, il programma proposto. Occorre che la organizzazione del credito sia studiata particolarmente per le piccole aziende, in modo che queste possano iniziare il loro programma di ricostruzione della nave perduta con la fiducia di avere un Istituto che li segua e li appoggi, con comprensione tecnica, considerando il ciclo completo della industria stessa.

Occorre tener presente che il credito marittimo deve esercitarsi di fatto e non di nome come è avvenuto in Italia fino ad oggi, ove venne costituito un Istituto di credito marittimo che erogò denaro soltanto ad aziende fortissime che svilupparono la loro attività a danno degli armatori minori, o alle Società sovvenzionate. Un soldo ai coraggiosi, umili, modesti armatori del sud non venne mai concesso e, tranne poche aziende che, malgrado le difficoltà e ostacoli gravissimi riuscirono ad imporsi in questi ultimi anni, i piccoli armatori meridionali non poterono ottenere mai credito per rinnovare o ampliare la loro flotta e superare crisi come quella del 1930/34.

Occorre perciò un Istituto meridionale, distinto dagli altri, che non si appoggi, come fino adesso avvenuto, a Istituti parastatali o statali con spese generali elevate e con la assoluta assenza di criterio tecnico per l'esame delle richieste e del rischio. Un Istituto che non stia fuori dalla realtà e tratti l'industria marittima come va considerata tenendo, cioè, presente la sua specialità e particolarità rispetto alle altre.

Prima della guerra, cioè al 31/12/39, la Marina meridionale, cioè quella che aveva come sede di armamento porti meridionali, ammontava a tonnellate 520.000 con 1.088 aziende e con 122 navi da carico. I velieri erano 891 e i motovelieri 351, quasi tutti in legno. Il tonnellaggio era poi completato da un congruo numero di navi ausiliarie e portuali.

L'andamento era quindi soddisfacente se si pensa che il tonnellaggio complessivo meridionale rappresentava il 33,50% del tonnellaggio complessivo del Paese.

Al 31 dicembre 1943 la situazione si presentava nella seguente disastrosa maniera:

Piroscafi e motonavi da carico 20 per t.s.l. 40.000 circa
Navi minori..... 45 per t.s.l. 4.000 circa
Naviglio velico e motovelico 600 per t.s.l. 15,000 circa.

Da queste cifre si può agevolmente rilevare quanto grande sia stato il sacrificio richiesto dallo Stato agli armatori meridionali e come la percentuale degli affondamenti sia stata altissima tra le piccole navi, tutte destinate a missioni di guerra in prima linea. Ma la volontà di ricostruzione è stata degna del glorioso passato e al 31 dicembre 1946 la situazione si presenta veramente confortante:

Piroscafi e motonavi da carico 60 per t.s.l. 150.000
Navi minori..... 55 per t.s.l. 5.000
Naviglio velico e motovelico 800 per t.s.l. 30.000
Navi recuperate..... 25 per t.s.l. 55.000
Navi di nuova costruzione 5 per t.s.l. 5.000
Navi acquistate..... 12 per t.s.l. 60.000.

I provvedimenti per i recuperi, anche se non ancora attuati completamente, hanno spinto molto tutti quegli armatori che potevano comunque recuperare e mettere a galla la nave. Così navi grandi e piccole, talora con particolare perizia tecnica e audace, sempre con sacrifizio, sono state acquisite alla nostra Marina mercantile.

Come si evince dalle statistiche gli armatori meridionali hanno acquistato anche altre 9 Liberty mentre sono state acquistate altresì circa 10 unità affondate che gli armatori riporteranno a galla e che, prima e dopo le riparazioni, costituiranno mezzi attraverso i quali cantieri, maestranze, marittimi meridionali troveranno sicuro impiego.

Le future prospettive saranno tanto più confortanti quanto più efficientemente si risolveranno le esposte situazioni. Certo, dal punto di vista delle unità occupate, la rimessa in funzione di una fabbrica che impiega simultaneamente migliaia di operai, risolve un grande problema. Ma anche i trasporti marittimi permettono l'assorbimento di moltissime unità, perchè l'impiego di personale non è limitato alla composizione degli equipaggi, ma si estende a tutte le attività accessorie che la nave, nel suo complesso esercizio e nella massa più svariata di occorrenze, richiede e che vanno dal manovale portuale agli operai specializzati e a una grandissima parte di quelle attività artigiane che costituiscono un vanto della industria meridionale.

Perciò, concludendo queste brevi note, si può affermare che, dato lo sviluppo delle coste meridionali, la necessità di incrementare la via marittima e, di conseguenza, incoraggiare l'economia marittima meridionale, il Convegno potrebbe appoggiare i voti degli armatori meridionali, grandi e piccoli, voti che si possono così riassumere:

1° - Revisione dell'indennità di perdita, in modo da assicurare a tutti la prima pietra della ricostruzione. Si potrà, cioè, limitare la revisione per ogni armatore, qualunque sia la quantità del tonnellaggio perduto, a un minimo di 5.000 tonnellate, aumentabile a 7.000 per i sinistrati totali e lasciando, invece, per il piccolo armamento, la revisione dell'intero tonnellaggio perduto.

2° - Concessione del credito navale a mezzo di un Istituto apposito che sia il più possibile tecnico e meno possibile burocratico.

3° - Concessione di valuta qualora si riscontri l'utilità e la convenienza dell'acquisto di una nave all'estero. In modo particolare quando questa nave vada a sostituire quella perduta di piccole aziende armatoriali.

4° - Concessione di facilitazioni fiscali, sovratutto tenendo conto che l'industria marittima è una industria ciclica e che, nella Italia meridionale, si svolge in condizioni meno favorevoli per ambiente, per possibilità di affari, di quanto non si svolga nelle altre regioni del nord Italia.-

---

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

12 gennaio 1947

C O N F E R E N Z A

TRASPORTI DEL MEZZOGIORNO

N A P O L I

-=oOo=-

Relazione sulle assicurazioni trasporti

Relatore Dott.Alberto Imbruglia

Come più volte è stato ripetuto in questa sede, il Centro Economico del Mezzogiorno si propone, fra l'altro, di porre in evidenza questioni di conoscenza comune che spesso rimangono accantonate e conseguentemente insolute perchè, se pur agitate da singoli, è venuto a mancar loro la occasione di essere prospettate in sede pubblica, con possibilità di dare origine a dibattiti utili e costruttivi.

Per tale motivo, la Sezione Assicurazioni del Centro ha ravvisato la necessità di partecipare al presente Convegno, anche nel convincimento che il poderoso problema della ricostruzione nel settore dei trasporti va facilitato nella soluzione, non soltanto considerandone gli aspetti principali ma portando l'attenzione anche su quei fattori che, apparentemente non rilevanti, contribuiscono invece, in maniera concreta, cumulandosi l'un con l'altro, a dare consistenza al problema stesso.

Fra detti fattori, particolare evidenza ha quello della assicurazione sotto l'aspetto di elemento del costo di produzione. Esso deve essere tenuto presente da parte di molte delle categorie interessate ai trasporti, sia al momento della organizzazione del lavoro, che durante l'esercizio. Ci rivolgiamo ad una adunata di tecnici e riteniamo quindi inutile mettere in evidenza le caratteristiche d'un ramo della industria delle assicurazioni la cui importanza tutti ben conoscono: quello che desideriamo invece far particolarmente notare è l'intervento a questo Convegno degli assicuratori locali, di rappresentanti di altre regioni meridionali, e sopratutto del Delegato della Presidenza della Associazione Nazionale fra le Imprese di Assicurazione e di amministratori e direttori delle più importanti Compagnie italiane. L'appello del Centro Economico diretto a tutte le forze vive del Paese non è stato vano. Gli esponenti dell'industria assicurativa italiana hanno voluto compiere un simpatico gesto di solidarietà verso il Mezzogiorno e con piena comprensione dell'importanza del Convegno Trasporti, sono venuti a rendersi "de visu" conto della situazione, studiarla nei suoi vari aspetti e cercare di apportare alla stessa il contributo della loro esperienza tecnica.

E' evidente che le questioni di carattere assicurativo in genere non possono che essere considerate sotto l'aspetto nazionale: però nel settore delle assicurazioni trasporti che costituisce una speciale attività, a sè stante, vi possono essere considerazioni aventi importanza locale o regionale data la già menzionata stretta interdipendenza di tutti gli elementi essenziali o secondari che compongono il problema dei trasporti.

Non poteva mancare quindi l'adesione degli assicuratori, e in particolar modo dei meridionali, i quali, ci corre l'obbligo di ricordarlo, nel periodo immediatamente successivo al disastro del settembre '43, sebbene completamente tagliati fuori dalle comunicazioni con i rispettivi mandanti, non lasciarono nulla di intentato

./.

perchè le coperture di sicurtà, sia pure in misura limitata, avesse ro luogo: poterono così contribuire, di accordo con gli armatori, ad incoraggiare la iniziale timida ripresa dei traffici che era limitata, in quel periodo, al solo naviglio di piccolo tonnellaggio.

Alla nostra Sezione occorre sopratutto rilevare dati ed elementi atti a valutare la incidenza del fattore assicurazioni nel campo dei trasporti: le discussioni che hanno preceduto e seguiranno questa nostra esposizione, costituiranno oggetto di studio i cui risultati renderemo noti a chi potrà dar loro una attuazione pratica. Però vi sono anche alcune questioni che ci sembrano abbiano carattere di importanza per le categorie degli assicuratori e degli assicurati e che desideriamo enunciare, suddividendole nei campi di rispettuva competenza in maniera la più possibile concisa.

Chi dà uno sguardo obiettivo alla situazione generale delle assicurazioni trasporti può rilevare che nel momento attuale maggiormente si risentono le conseguenze dirette delle vicende subite dal Paese durante la guerra e nel periodo immediatamente successivo.

Il bilancio consuntivo dell'armamento dell'Italia meridionale alla fine della guerra presentava delle fortissime decurtazioni, sopratutto nel settore di grosso tonnellaggio, mentre nel piccolo tonnellaggio, i vuoti per quanto sensibili erano meno evidenti data la maggiore massa dal naviglio.

In tale epoca la consistenza dell'armamento meridionale, compresa la Sicilia, era, in cifre approssimate, la seguente:

1943

Piroscafi e motonavi nº 20 per t.s.l.		40.000
Navi minori (comprese le locali e portuali	" 45 " " " "	4.000
Velieri e motovelieri	600 " " " "	12.000

Attraverso numerose difficoltà si sta procedendo alla ricostruzione del tonnellaggio, grande e piccolo, sia con l'acquisto di nuove unità che con la rimessa in efficienza di quelle affondate o danneggiate. Però quegli armatori che subirono le maggiori perdite per naviglio affondato scontano ancora adesso le conseguenze della infelice impostazione della legislazione in materia di danni di guerra, determinata dai noti decreti del 1939 e 1940.

Un migliore orientamento in materia di valutazione delle navi perdute si è già verificato però ancora non ci si ritrova sulla buona strada ed è augurabile che il volenteroso concorso di tutti gli interessati alla questione riesca ad eliminare gli ostacoli ancora esistenti.

Nel considerare poi i punti di divergenza che esistono fra armatori ed assicuratori nei confronti delle navi di piccolo tonnellaggio

./.

si osserva che i primi lamentano la elevatezza dei tassi di premi.

Gli assicuratori constatano la scarsezza di copertura. Le conseguenze della guerra e sopratutto, per quanto concerne l'Italia meridionale, il periodo che va dal settembre '43 a tutto il '44, hanno contribuito sovente ad incrementare una situazione psicologica determinante la non assicurazione dei corpi. Il rischio ordinario di navigazione, tradotto in termini di moneta, rappresenta uno degli elementi del costo di produzione del trasporto; nella determinazione del profitto netto del viaggio o della gestione completa di una nave, esso deve essere detratto dal nolo riscosso. Quegli armatori che si avventurarono malgrado i rischi a navigare senza copertura di sicurtà, intesero crearsi un ulteriore guadagno in aggiunta a quelli provenienti dalle fonti normali. Gli assicuratori italiani, malgrado la bufera imperversante in quel grave periodo, bufera che provocò l'arresto quasi completo delle attività nel campo marittimo con conseguenza diretta di perdite fortissime data la cessazione delle coperture per la perdita di tante navi, si sforzarono sempre, anche a costo di rilevanti difficoltà, di mantenere efficiente la loro organizzazione, consci che nella prossima ricostruzione la loro funzione economica si sarebbe ben valorizzata.

La consuetudine alla non assicurazione continua però, tutora e ciò ha danneggiato e danneggia in maniera rilevante quegli armatori che per contro correttamente considerano la copertura di assicurazione indispensabile misura previdenziale: come possono essi convenientemente difendersi dall'inevitabile onere derivante dal maggior costo delle sicurtà e riuscire peraltro a mantenere fermo il giusto criterio di cautela dei propri beni ?

Abbiamo rilevato tra i pareri dati dal Centro Economico della Ricostruzione in risposta al questionario sottoposto dalla Costituente, che per i rischi corpi si riterrebbe opportuna la obbligatorietà dell'assicurazione dato che, tali rischi, per la loro entità possono coinvolgere notevoli "interessi collettivi". (Nè il quesito nè la risposta fanno distinzione alcuna fra grosso e piccolo tonnellaggio). Noi non riusciamo a comprendere in che senso debba intendersi la espressione "interesse collettivo": Ad esempio, come stabilire il divario tra interessi collettivi di un corpo di un motoveliero e quelli derivanti da una partita di merce caricata sullo stesso ? L'applicazione di simile principio può condurre il ragionamento molto avanti. Indubbiamente, il sistema proposto sarebbe efficace per la soluzione del problema della copertura del piccolo tonnellaggio: ma è troppo semplicistico. Noi dobbiamo sostenere, nell'interesse comune, che il bisogno di previdenza si afferma volontariamente senza coazioni che metterebbero altresì in perenne regime di cartello i premi sicurtà corpi.

./.

Allo stato attuale, richiamandoci ai rilievi già fatti più avanti in considerazione del confortante incremento di tonnellaggio che si va verificando in tutti i settori e che dimostra la tenacia, l'operosità e l'audacia degli armatori meridionali, grandi e piccoli, che per i primi più colpiti dagli orrori della guerra non sono oggi gli ultimi a ricostruire le loro aziende, è da prevedersi un graduale ritorno alla situazione di equilibrio che, generalizzando il campo di assicurazione apporterà con l'aumento dei premi la riduzione degli stessi e potrà quindi conciliare due interessi che sono apparentemente opposti ma che, invece, in sostanza, sono convergenti.

E poichè siamo in un campo di studi e proposte per un avvenire migliore cui tutti dobbiamo contribuire, desideriamo richiamare la attenzione dei tecnici sulla funzione che noi, meridionali, desidereremmo si aggiungesse a quella già gloriosa dei grandi Istituti assicurativi italiani. Una funzione squisitamente economica, di sempre maggiore interessamento, cioè, ai problemi marittimi italiani non soltanto dal profilo strettamente tecnico - assicurativo ma con la creazione di premesse per un'assistenza e partecipazione finanziaria che varrebbe a dare alla ricostruzione della marina mercantile un impulso fecondo. Non è possibile ancora formulare progetti ma siamo del parere che il prospettare questioni aventi un minimo di concretezza necessaria per essere esaminati negli inevitabili aspetti positivi o negativi è sufficiente perchè esista la premessa di un'opera costruttiva.

Nel campo sicurtà merci, che forse interessa anche più ampie categorie, fare oggi, il punto è cosa abbastanza difficile. Molte le esigenze, moltissime le difficoltà in cui il lavoro si dibatte. Emerge anche qui il fattore conseguenze belliche. Oggi la situazione non è ancora positivamente migliorata perchè purtroppo molti sono gli ostacoli e tra questi il sensibile costo dei premi di sicurtà specie per il cabotaggio italiano: però dobbiamo a questo proposito affermare che la situazione degli altri Paesi, compreso l'Inghilterra, in materia di premi di assicurazione, non è per nulla più soddisfacente. La causa va ricercata nella lunga eccezionale congiuntura economica scaturita dalla guerra, che ha coinvolto tutto il mondo.

Una delle maggiori fonti di lavoro per l'Italia meridionale, prima della guerra, era costituita dalla esportazione. Lavoro che dava da vivere a molte persone e, nel campo assicurativo, incrementava anche, sia pure limitatamente, gli utili degli spedizionieri e degli agenti marittimi oltre che degli assicuratori stessi. Oggi le operazioni commerciali svolte verso l'estero sono ancora in via di sistemazione: difficoltà ne esistono ad ogni passo ed è prevedibile che un ritorno alla normalità non sia ancora molto vicino. Nel lavoro di esportazione e di importazione la parte riservata alle assicurazioni dei trasporti è notevole anche ai fini dell'incremento di ricchezza nazionale. E' ben vero che una parte del lavoro sfugge per fatale necessità di cose, però bisogna anche riconoscere

./.

che in diversi casi il fattore assicurativo non è stato esaurientemente considerato dagli enti preposti alla regolazione edella attività commerciale e nemmeno dai singoli commercianti.

Ci risulterebbe che recentemente, dal competente Ufficio del Ministero del Commercio Estero siano stati stipulati degli accordi in materia di esportazioni omettendo di offrire, malgrado la facile occasione, che la copertura assicurativa in Italia, fosse favorita. Non è ammissibile auspicare un monopolio nella copertura dei rischi perchè è ovvia la opportunità che le Compagnie estere lavorino anche in Italia e su spedizioni di pertinenza italiana. Però, d'altro canto, come prima dicevamo, bisogna fare tutto il possibile per agevolare l'incremento di una attività singola che significa incremento di benessere generale. Ripetiamo che la nostra osservazione non va attribuita all'intero sistema del commercio con l'estero, ma deve essere intesa quale raccomandazione agli esportatori, agli organi governativi, alle Compagnie di assicurazione, ai fini superiori di una maggiore attività che determini in definitiva una riduzione del costo dei trasporti. Approfittiamo volentieri della presenza di Autorità di Governo per farne oggetto di una richiesta particolare.

Ricordiamo a questo proposito l'opera efficace e i brillanti risultati ottenuti dalle Compagnie di assicurazione italiane in occasione dell'acquisto delle navi Liberty. In un primo momento, all'inizio delle trattative si corse il pericolo per l'ancora tiepido interessamento, che le coperture andassero a finire all'estero.

Vi sono poi da registrare delle anomalie per una mancanza di equilibrio fra i premi che vengono praticati per l'estero e quelli applicati per l'interno. Tale questione interessa sopratutto il cabotaggio italiano e suscita spesso lamentele nella classe dei commercianti che non sa rendersi conto del perchè di tale differenza. Indubbiamente, le ragioni di carattere tecnico sono quelle che hanno imposto il mantenimento di un simile stato di cose. Però anche qui si deve prevedere che il graduale ristabilimento di un adeguato equilibrio potrà fra non molto soddisfare le esigenze prospettate.

Altra questione di particolare importanza e che interessa particolarmente coloro che traggono lavoro dall'assicurazione trasporti nell'Italia meridionale è quella della competenza territoriale, che, così gelosamente salvaguardata in campo commerciale, non lo è ancora altrettanto in materia assicurativa trasporti.

Per quanto riflette il traffico terrestre, è da notare che il sistema trasporti cose ha per l'Italia meridionale una situazione sfavorevole ai fini assicurativi sia nei confronti degli assuntori dei rischi che degli assicurati. Infatti, nei viaggi di maggiore importanza ai fini del traffico merci, noi subiamo il tasso più elevato in dipendenza del massimo chilometraggio: non desideriamo discutere se le maggiori o minori probabilità di sinistri siano in pratica in diretta dipendenza del percorso, ma ci permettiamo suggerire che venga studiata la possibilità di una ulteriore semplificazione delle tariffe, sulla scorta dei risultati di lavoro finora ottenuti. Le categorie interessate al traffico terrestre ci segnala

./.

no opportunamente anche la onerosità delle tasse governative che dovrebbero essere decurtate.

La copertura di sicurtà, necessaria forma di previdenza, per il buon andamento del trasporto, rappresenta una importante voce nella formazione del costo del trasporto stesso; essa deve essere effettuata con la necessaria avvedutezza tecnica ed economica. Pertanto occorre che in campo tecnico si segua attentamente l'evolversi della situazione generale, cercando di favorire il ritorno alla normalità, sia pure gradatamente, mentre in campo morale è necessario che determinati comuni indirizzi adottati per l'espletamento del lavoro vengano da tutti seguiti e concordemente rispettati perchè l'elemento principe del lavoro assicurativo sta nella fiducia di tutti verso tutti.

Abbiamo voluto accennare brevemente ad alcune questioni: altre ve ne sono oggetto di esame diretto degli assicuratori ed appunto per questo la Sezione assicurazione del Centro si è resa promotrice della riunione a Napoli del Comitato Tecnico Trasporti delle Compagnie di Assicurazione. Per causa di forza maggiore tale riunione è stata differita, ma le Compagnie comunque hanno voluto essere degnamente rappresentate: esprimiamo loro il più vivo ringraziamento; formulando il voto che la nostra richiesta possa essere completamente esaudita al più presto.

Concludiamo questa esposizione con l'augurio che le varie questioni prospettate possano giovarsi di un attento esame da parte degli organi competenti, anzi crediamo di esserne sicuri perchè il porre in evidenza questioni di carattere locale o regionale non significa fare professione di campanilismo. Se è vero che il complesso vitale del Paese è costituito dalle varie regioni, ciascun ingranaggio delle singole regioni contribuirà, se ben accudito, alla prospera vita del Paese stesso.

Le conseguenze della guerra hanno provocato deficienze, squilibri, sperequazioni che è necessario eliminare poco a poco, con reciproca comprensione per riportare la situazione allo stato normale. Si sarà compiuto, ai fini dell'interesse nazionale, un importante dovere.

" La Prima Conferenza Trasporti del Mezzogiorno fa voti perché nella legislazione in corso di studio e di approvazione sulla autonomia regionale, si tenga conto della inscindibilità dei sistemi di trasporto, giustificata da ragioni tecniche, organizzative e di funzionamento, che, per le comunicazioni principali, risponde anche ad esigenze dei traffici non solo interni, ma internazionali, e che pertanto venga riconosciuta la necessità che alla realizzazione dei programmi di esercizio, completamento ed ampliamento nell'Italia meridionale ed insulare, concorrano le risorse di tutta la Nazione ".

Presentata dalla Delegazione del Centro permanente pei problemi del Mezzogiorno di Bari, é stata anche approvata la seguente mozione:

" Il Centro Permanente pei problemi del Mezzogiorno di Bari, udita la relazione Morandi sulle Ferrovie dello Stato nel Mezzogiorno;
preso atto dei voti formulati nella mozione conclusiva del prof.Tocchetti;
rilevato che da parte del Direttore Generale delle FF.SS. é stato assicurato che entro l'anno saranno completi il ripristino del doppio binario e l'elettrificazione della longitudinale tirrenica da Milano a Battipaglia;
che tale assicurazione é motivo di vivo compiacimento per il Mezzogiorno, data l'importanza dei traffici lungo la costa tirrenica;
che tuttavia per la linea adriatica, indispensabile allo sviluppo delle comunicazioni verso il Settentrione, che condiziona l'incremento economico delle regioni del sud-est, pur risultando che é in programma l'elettrificazione, non si é ancora iniziata la fase esecutiva;
chiede che le FF.SS., fra le opere da attuare con criterio di massima urgenza, anche per l'assorbimento della manodopera disoccupata, comprendano le seguenti:
a) esecuzione della prima fase dell'elettrificazione sulla linea Foggia-Bari, con immediato inizio delle opere murarie;
b) progettazione ed attuazione del doppio binario sulla Bari-Brindisi-Lecce e sulla Bari-Taranto;
c) progettazione e attuazione dell'elettrificazione sulla Bari-Brindisi-Lecce e sulla Bari-Taranto, quest'ultima a completamento del programma già prefisto;
d) ricostruzione delle officine di riparazioni veicoli di Foggia e Taranto, e costruzione del nuovo deposito locomotive a Bari, essendo il piano regolatore già predisposto;
e) studio delle nuove comunicazioni sia per il collegamento delle zone interne con le linee principali, sia per l'allacciamento con le regioni contermini.

222

Il Centro Permanente per i Problemi del Mezzogiorno di Bari udita la relazione Morandi sulle Ferrovie dello Stato del Mezzogiorno
preso atto dei voti formulati nella mozione conclusiva del Prof. Tocchetti
rilevato che da parte del Direttore Generale delle FF.SS. è stato assicurato che entro l'anno saranno completi il ripristino del doppio binario e l'elettrificazione della longitudinale tirrenica da Milano a Battipaglia.

Che tale assicurazione è motivo di vivo compiacimento per il Mezzogiorno, data l'importanza dei traffici lungo la costa tirrenica ;
che tuttavia per la linea adriatica, indispensabile allo sviluppo delle comunicazioni verso il settentrione, che condiziona l'incremento economico delle regioni del sud-est, pur risultando che è in programma l'elettrificazione, non si è ancora iniziata la fase esecutiva

Chiede

Che le FF.SS., fra le opere da attuare con criterio di massima urgenza, anche per l'assorbimento della mano d'opera disoccupata, comprendano le seguenti :

a) - Esecuzione della prima fase dell'elettrificazione sulla linea Foggia-Bari, con immediato inizio delle opere murarie ;

b)- Progettazione e attuazione del doppio Binario sulla Bari-Brindisi-Lecce e sulla Bari- Taranto.

c) - Progettazione e attuazione dell'elettrificazione sulla Bari-Brindisi-Lecce e sulla Bari-Taranto, quest'ultima a completamento del programma già previsto.

d) - Ricostruzione delle Officine di riparazioni veicoli di Foggia e Taranto, e costruzione del nuovo deposito locomotive a Bari, secondo il piano regolatore già predisposto.

e) -Studio delle nuove comunicazioni sia per il collegamento delle zone interne con le linee principali, sia per l'allacciamento con le regioni con-terminé

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

Sede provvisoria Napoli - CAMERA DI COMMERCIO
Palazzo Borsa

La prima Conferenza Trasporti del Mezzogiorno fa voti perchè nella legislazione in corso di studio e di approvazione sull'autonomia regionale si tenga conto della inscindibilità dei sistemi di trasporti giustificata da ragioni tecniche organizzative e di funzionamento che, per le comunicazioni principali rispondono anche ad esigenze dei traffici non solo interni ma internazionali, e che venga riconosciuta la necessità che alla realizzazione dei programmi di esercizio di completamento e di ampliamento delle comunicazioni nell'Italia Meridionale ed Insulare concorrano le risorse di tutta la Nazione.

0.082

1947 GENNAIO 16 Giovedì

REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE — BARI

ABBONAMENTI

UNA COPIA LIRE 6

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

LA VOCE

QUOTIDIANO DEL MEZZOGIORNO D'ITALIA

PUBBLICITA'

BARI Anno IV N. 13

A BARI IL PROSSIMO CONVEGNO

4870 Km. di nuove strade fabbisogno di Puglia e Lucania

VENERDI' A ROMA

De Gasperi ritorna

Un comunicato del dipartimento di Stato assicura al nostro paese 50 milioni di dollari in conto spese, oltre 50 Liberty ed un accordo commerciale dopo il trattato di pace

L'Export Bank chiede a Campilli garanzie politiche

ALLA COMMISSIONE DEI 75

L'indissolubilità del matrimonio sarà discussa dalla Costituente

I democristiani ed i liberal-clerico-moderati respingono con 29 voti contro 26 il rinvio della questione alla prossima legislatura

L'art. sulla famiglia approvato all'unanimità

La produzione nazionale dell'energia elettrica

Ciò che attende il Paese

MICHELE PELLICANI

CONTRO OGNI SCISSIONE ALLA BASE

LA NUOVA DIREZIONE SOCIALISTA si è posta al lavoro

Nenni, Basso, Luzzatto e Perotti nella commissione centrale di intesa col P.C.I.

LA SITUAZIONE IN INDOCINA

Le truppe Viet-namesi sono sempre ad Hanoi

Il popolo francese contro nuove guerre coloniali: dice Cachin all'Assemblea Nazionale

Scambio di messaggi tra De Gasperi e Truman

Le terre incolte di San Rossore ai contadini

I quattro sostituti al lavoro

La guerriglia in Grecia

La produzione dei tabacchi e il tesseramento

Tragica fine di una madre

SEGNI IL BONIFICATORE

Fucili e baionette contro la solidarietà sindacale

Che fa per l'India il Labour Party?

Il ricorso Lewis alla Corte Suprema degli S. U.

NOTIZIE IN BREVE

RASSEGNA STAMPA

RISORGIMENTO

IL MATTINO - CORRIERE DI NAPOLI

DA CHICAGO A CLEVELAND

De Gasperi esorta ad aver fede nella volontà di pace e di lavoro dell'Italia

CHICAGO, 10

Il ricevimento ufficiale

A Cleveland
L'offerta delle chiavi della città

CLEVELAND, 10

Il discorso al Forum

Prove di solidità e maturità politica

I nostri transatlantici

ROMA, 10.

Il Capo dello Stato visiterà il 19 la zona di Cassino

ROMA, 10.

Kesselring sarebbe processato a Venezia

VENEZIA, 10

L'esi... di S. Cecilia in Tribunale

BOLOGNA, 10

LA «RICONCILIAZIONE»

L'atteggiamento dei partiti di fronte al congresso di domani

ROMA, 10.

AL CONGRESSO SOCIALISTA

Vari tentativi per comporre la scissione

Vivace putiferio sollevato da un discorso della Balabanoff - Oggi parlerà Saragat

ROMA, 10.

[illegible]

Colpo di scena

[illegible]

L'episodio della Balabanoff

[illegible]

Programma di oggi

[illegible]

Il primo tumulto

[illegible]

Il prestito richiesto dall'Italia

Non un miliardo di dollari ma solo cento milioni

CLEVELAND, 10

[illegible]

L'attesa a New York

NEW YORK, 10

[illegible]

Per i miglioramenti ai lavoratori pensionati

ROMA, 10.

[illegible]

L'ultimo passo

ROMA, 10

[illegible]

Il palazzo ducale di Revere distrutto

MANTOVA, 10.

[illegible]

Sindaco comunista a Foggia

FOGGIA, 10.

[illegible]

Un morto e un ferito durante una rapina

AVELLINO, 11.

[illegible]

NOTIZIE BREVI

[illegible]

NUMERO DI QUATTRO PAGINE

RISORGIMENTO

IL MATTINO - CORRIERE DI NAPOLI

Socialisti del Congresso e dell'Anticongresso

VANI SFORZI PER SALVARE L'UNITÀ

Il discorso di Saragat — Il convegno a Palazzo Barberini
Il tentativo del gruppo parlamentare - La riunione all' "Epoca,"

ROMA, 11

La denominazione del nuovo partito

Il discorso di Angelica Balabanoff

Le dichiarazioni di Pertini

LA MISSIONE DI DE GASPERI

La grande attesa di New York

Il Presidente sarà nuovamente a Washington martedì

CLEVELAND, 11

Il problema della pace

L' invito di Byrnes

WASHINGTON, 11

Il Convegno di Firenze

Industriali ed economisti

Dall'Associazione Figli d'Italia

A Palazzo Barberini

Gli altri oratori

Il problema attuale

Il discorso di Saragat

La partenza

Il "fisc" dei transatlantici

Altre 5000 tonn. di grano

prestate dagli Alleati all'Italia

ROMA, 11.

[illegible] DONATI DAL PAPA ALL'ALTA ITALIA

Le linee aeree civili

ROMA, 11.

Terrorismo ebraico a Roma

Fallito attentato contro l'Albergo Milano

ROMA, 11.

Il Presidente segue la situazione politica italiana

Per il prestigio dell'Esercito

ROMA, 11.

CRONACA DI NAPOLI

I lavori della Conferenza dei Trasporti

Le relazioni - Il direttore generale delle FF. SS. annunzia l'elettrificazione della Milano-Reggio Calabria

Ieri mattina, nella sala riunioni del Palazzo di Napoli al Commissariato per i Trasporti, si è riunita la Conferenza dei Trasporti del Mezzogiorno, per l'esame dei seguenti argomenti: Ripristino dei servizi ferroviari; Circolazione e la Merce; dei servizi generali in Sicilia; e Bilancio; il problema politico del programma delle Camere di Commercio del Mezzogiorno; il regolamento dell'attività provvisoria della Unità Mercantile; e altri argomenti.

Il rapido ed interessante è stato posto all'ordine. Ognuno, Presidente, ha quindi ha esposto che riassume ai lavori dei progetti e del programma, al piano e ai loro esecutivi.

Il Commissario ha ricordato poi alla precedente, il Ministro Pertini, ed alla vice presidenza il commissario, Dr. Bernardo, ed ha ringraziato della presenza del Presidente, Pertini e l'on. Bei Vasi.

Il Presidente Pertini prende quindi la parola per dare il benvenuto ai convenuti e per ringraziare della cortese ospitalità.

Il Commissario Bei Vasi prende quindi la parola per dare il benvenuto ai convenuti e per ringraziare della cortese ospitalità.

LA DISCUSSIONE

Alle relazioni sono seguite le discussioni. Il Commissario Bei Vasi ha dichiarato che la Camera ha la necessità di tutta la collaborazione possibile degli organismi locali per la ripresa dei servizi ferroviari. Il Commissario ha anche ricordato che la ripresa dei servizi ferroviari è una delle condizioni essenziali per la ripresa economica del Paese.

Il Commissario ha anche ricordato che la ripresa dei servizi ferroviari è una delle condizioni essenziali per la ripresa economica del Paese.

LE RELAZIONI

Il Commissario ha anche ricordato che la ripresa dei servizi ferroviari è una delle condizioni essenziali per la ripresa economica del Paese.

Il Commissario ha anche ricordato che la ripresa dei servizi ferroviari è una delle condizioni essenziali per la ripresa economica del Paese.

Il Convegno delle associazioni combattentistiche

L'on. Vasi, portera suoi al S. Carlo

Il Convegno delle Federazioni provinciali combattentistiche, nel quadro della Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, avrà luogo nei giorni 20, 21 e 22 corrente, con un programma di intervento di rappresentanze delle varie delle Federazioni provinciali, che si riuniranno al Teatro San Carlo per la cerimonia. A tal fine la Sezione di Napoli dell'Associazione, oltre al consueto di tutta della Federazione, ha disposto che i delegati, che vorranno recarsi a Napoli per il Convegno, per tale occasione usufruiranno di speciali facilitazioni.

Tramvieria

Nella prima sala di Prefettura si riunirà domani mattina, per iniziativa del Prefetto, una riunione per discutere la questione della tramvieria.

Alla riunione saranno presenti i rappresentanti delle Società esercenti le linee tramviarie, i rappresentanti delle Amministrazioni comunali interessate, i rappresentanti delle Camere di Commercio e delle Associazioni di categoria.

Scopo della riunione è quello di esaminare la situazione della tramvieria e di studiare i provvedimenti che possono essere adottati per migliorare il servizio.

Il Museo Campano della guerra

Sarà inaugurato alle ore 10 del 20 corrente, alla presenza delle autorità civili e militari, il Museo Campano della guerra, che è stato allestito nei locali del Castello di Capua.

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

L'assistenza post-bellica

6500 pacchi distribuiti dalla Croce Rossa

L'ufficio [illegible] della Croce Rossa Italiana ha comunicato che nella giornata di ieri sono stati distribuiti 6500 pacchi.

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

SEGNALAZIONI

L'orario delle scuole

Da giorni si parla di cambiare l'orario delle scuole, che è stato fissato per ridurre il pericolo di incidenti stradali. Si è deciso di iniziare le lezioni alle ore 8 e di terminarle alle ore 13. Questo orario è stato fissato per ridurre il pericolo di incidenti stradali.

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

Traversata

Nella prima sala di Prefettura si riunirà domani mattina, per iniziativa del Prefetto, una riunione per discutere la questione della tramvieria.

Alla riunione saranno presenti i rappresentanti delle Società esercenti le linee tramviarie, i rappresentanti delle Amministrazioni comunali interessate, i rappresentanti delle Camere di Commercio e delle Associazioni di categoria.

Scopo della riunione è quello di esaminare la situazione della tramvieria e di studiare i provvedimenti che possono essere adottati per migliorare il servizio.

COLONNA MANIFESTAZIONE PER IL PAPA

Come è noto la città sarà illuminata a festa per la visita del Papa. Il Comune ha disposto che [illegible]

COMUNICATO

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

STENO-DATTILOGRAFIA

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

CARLOAD FINLANDIA

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

AUTORE DA NADDO

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

Diario del consumatore

Il bacalà

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

Il Cena di Capodanno rientra in Porto

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

Cospicua offerta dell'America per i reduci

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

Un carabiniere si uccide mentre stava a mitra

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

L'ora del raccapriccio

Una donna morta e due feriti

Un autocarro pubblico, guidato da un soldato, [illegible]

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

PELLICCERIA DI FIDUCIA
CONVEGNO ADEGUATO
ISTITUTO GRAFO DI ANTICIPAZIONE

Borsa di Napoli

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

I TELEFONI URBANI RIATTIVATI STAMANE

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

I DUE INTERURBANI INTERROTTI DA IERI SERA

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

FLORIDO DEL SECOLO
Direttore responsabile
Tipografia della S.E.M.

SMARRIMENTI

Il Museo è stato allestito per iniziativa della Sezione di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, con il concorso del Comune di Capua e della Provincia di Caserta.

TEATRO BELLINI
ADDIO DELLA COMPAGNIA DI RIVISTE
CANTACHIARO
N. 3
SPETTACOLI ALLE ORE 17 E ALLE 20,30
R.R. - FUNZIONANTO I CALORIFERI
CONCORSO TRA NOTAIO
Al Cine-Teatro DELLE PALME
Da MERCOLEDÌ 15 corr.

SPOSTI DA STARACE
DOMENICA

La seduta pomeridiana

L'energia elettrica

Evitare gli sprechi e limitare i consumi

POLIZIA PRIVATA

FACILITAZIONI AGLI SPOSI

SERVIZI AEREI PER BUSETTI

MOBILI FURIA

PELLICCE

FARATI OCHVITO

COMPRA BENE

CORSO SEMIGRATUITO D'INGLESE

RICHIESTA DI GIUSTIZIA

CRONACA UNIVERSITARIA

DISTRIBUZIONE ELETTRICITÀ

IL CONSOLE della Repubblica Democratica di Nicaragua

NELL'UNIONE SOVIETICA e famiglie di prigionieri

ABBONAMENTI al 1947

I problemi dell'aria bianca

PER LA RINASCITA DELLA ZONA INDUSTRIALE

La distribuzione dei pacchi UNRRA

TACCUINO

LA FARMACIA MARRA

Turno delle farmacie

Estrazioni del Lotto dell'11 genn. 1947

BARI	47	59	1	57	59
CAGLIARI	68	36	6	45	59
FIRENZE	67	18	43	58	52
GENOVA	11	61	27	67	7
MILANO	74	10	72	72	66
NAPOLI	17	27	38	83	34
PALERMO	19	57	72	75	63
ROMA	10	57	74	75	3
TORINO	51	55	80	67	71
VENEZIA	53	21	13	71	69

Il figlio di Lesseps vendeva Suez

SPOSI

IL DOTT. MARCO AVEGNO

La conclusione dell'inchiesta sul caso Compagna

INCHIESTA DELLA C. G. I. L. ALLE COMPAGNIE PORTUALI

15 gennaio
manifestazioni sportive
votanti per la 3
sottoscrizione settimanale a cui l'astensione
Stato

1	Atalanta - Bologna	sospesa
2	Varese - Perugia	
3	Premio Pd. G.Giro Milano Trieste	
4	Premio Seregno Vinc. corr. Pomo Trotter	
5	Bologna - Reggio Emilia	Virtus

Per partecipare all'estrazione... non indicare nel presente...

Le figurine del Concorso "Mola Sport 1947"...

Mola Sport

L'uomo felice è solo colui che usa Flos-Lactis Orgasan

FARMACIA BIANCHI MILANO

DIREZIONE REDAZIONE AMMINISTRAZIONE
TELEFONI
ABBONAMENTI: ... Annuo L. ... Semestrale L. ... Trimestrale L. ...; Mensile L. 150

ANNO IV
PREZZO L. 8
SABATO L. 10
ARRETRATO L. 10

LA VOCE

QUOTIDIANO DEL MEZZOGIORNO D'ITALIA

MARTEDÌ 14 GENNAIO 1947

S. ILARIO VESCOVO

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE
C. C. POSTALE
I manoscritti non pubblicati non si restituiscono

INSERZIONI: ...
CONCESSIONARIA ESCLUSIVA: S.I.C.A.P. Agenzia CONTI e MISSONI — ... NAPOLI: ... Italia ed Estero

Nel Congresso del Partito Socialista si accentua l'isolamento degli scissionisti di Saragat

Si moltiplicano nell'Aula Magna dell'Università le dichiarazioni unitarie - Uno Stato Maggiore senza esercito nella sala dei Principi Barberini - Persino i liberali e i qualunquisti salutano l'azione di Saragat - Sperano in lui soltanto gli Stati Uniti e De Gasperi

ROMA, 13 — L'On. De Gasperi, ...

Nell'Aula Magna

AL CENTRO ECONOMICO PER LA RICOSTRUZIONE DEL MEZZOGIORNO

I trasporti ferroviari, marittimi ed aerei nella seconda e terza giornata del Convegno

La relazione Vanzi - Forte intervento di Dini - L'aeroporto per Napoli - Le conclusioni del Ministro Ferrari

La visita ai lavori
Castellammare - Sorrento

Lizzadri, Lombardo, Gaeta, Porzio Cirenei e Luzzatto ci parlano della scissione

(Intervista particolare de LA VOCE)

ROMA, 13 — ...

Nuovo attentato in Sicilia

De Gasperi parla al Waldorf Astoria

**L'accoglienza di New York e la messa in S. Patrizio
Canto del cigno di Byrnes a Cleveland**

NEW YORK, 13 — De Gasperi ...

contro un Segretario di C. d. L.

GLI ESTAGLI PER LA CANAPA

Migliaia di contadini protestano contro la mancata applicazione degli accordi

Uno commissione guidata dal segretario della Confederterra espone al Prefetto le rivendicazioni dei lavoratori agricoli

[illegible]

L'AEREO DI BYRD È STATO RITROVATO

Sei sopravvissuti a 250 miglia a sud della portaerei Pine Island

Tra le masse ghiacciate degli icebergs il rompighiaccio North Wind apre la strada alle navi

WASHINGTON, 13 — [illegible]

Disciplina della produzione casearia

ROMA, 13 — [illegible]

La Jugoslavia per la consegna immediata dei criminali di guerra

Un appello all'ONU perchè Stati Uniti e Gran Bretagna rispettino i patti di Mosca e di Yalta

BELGRADO, 13 — [illegible]

Niente truppe russe alla frontiera turca

MOSCA, 13 — [illegible]

Due edifici della polizia inglese saltano in aria a Haifa

GERUSALEMME, 13 — [illegible]

Montgomery giunge a Londra

LONDRA, 13 — [illegible]

Convive più giorni con il cadavere del fratello

ROMA, 13 — [illegible]

La nomina di Marshall

MOSCA, 13 — [illegible]

Mons. Tiso responsabile del massacro di Focsa partigiani

PRAGA, 13 — [illegible]

1947 GENNAIO 16 Giovedì S. Marcello

REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE — BARI
Via Vittorio Veneto, N. 162 - Telef. 13219 - 10332

ABBONAMENTI
SOSTENITORE LIRE 2.500 — ANNUO LIRE 1.550
SEMESTRALE LIRE 800 — TRIMESTRALE LIRE 420
UNA COPIA LIRE 6 ARRETRATA LIRE 10

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE

LA VOCE

QUOTIDIANO DEL MEZZOGIORNO D'ITALIA

A BARI IL PROSSIMO CONVEGNO

4870 Km. di nuove strade fabbisogno di Puglia e Lucania

Non occorrono molte parole per sottolineare il successo della prima Conferenza sui Trasporti del Mezzogiorno, che ha avuto luogo negli scorsi giorni a Napoli, organizzata dal Centro Economico Italiano pel Mezzogiorno. Questo orienta la sua opera non soltanto verso lo studio teorico dei problemi del Mezzogiorno, bensì verso la messa a fuoco degli stessi dal punto di vista della possibile soluzione, mediante la collaborazione sul piano democratico di interessi ed iniziative individuali con le forze del lavoro, organizzato sotto la spinta consapevole del settore meridionalistico della classe politica italiana. Al di là dei contingenti, multiformi aspetti di un determinato problema, si tratta di individuarne la possibile concreta moderna soluzione sul piano dei veri interessi del Mezzogiorno e nel quadro del progresso di tutta la collettività nazionale e di orientare verso tale soluzione tutte le forze economiche e del lavoro, mediante una chiara intesa per un concreto piano di lavoro.

Attraverso dodici relazioni, del problema dei trasporti nel Mezzogiorno sono stati esaminati gli aspetti più diversi: le ferrovie statali, le ferrovie concesse a imprese private, le tramvie e i trasporti urbani, gli aerotrasporti, gli autotrasporti di cose e di persone, i trasporti marittimi, le autorizzazioni, ecc. E se è vero che talvolta l'accento è stato un po' calcato sui problemi immediati della città di Napoli, (si è, per es., dato troppo peso alla richiesta che sorga a Napoli il grande aeroporto internazionale dell'Italia che è in via di attuazione), è anche vero che la preoccupazione, che noi baresi avevamo, di uno sfasamento tra interessi particolari e problemi di tutto il Mezzogiorno, si è dimostrata infondata.

Le relazioni, specie alcune (come, per es., quella magistrale del prof. Tocchetti sulla viabilità nell'Italia meridionale) sono state buone basi di discussione. Però quasi sempre non si è potuto andare oltre una prima sgrossatura del problema in esame, sia pure ponendo l'accento qua e là su alcuni punti più urgenti ed impegnativi: onde si è affermata l'esigenza di una dettagliata raccolta di dati luogo per luogo, da ottenersi possibilmente mediante convegni regionali, per poi dedurre dall'esatto quadro della situazione e delle possibilità di lavoro una pianificazione delle soluzioni da perseguire. In vista di tale esame riassuntivo, e col proposito di attuarlo in un ambiente in cui si possa avere migliore conoscenza di aspetti solitamente ignorati del nostro Mezzogiorno di Sud-Est, la Conferenza ha accolto la proposta del sottoscritto di tenere tra qualche mese una seconda Conferenza Trasporti del Mezzogiorno qui a Bari, a cura del benemerito Centro permanente pei problemi del Mezzogiorno.

La discussione ha messo in luce successi talvolta ignorati dello sviluppo dei trasporti nell'Italia Meridionale; così per la silenziosa ricostruttrice opera delle FF. SS.; così per l'aviazione civile, giacchè, attraverso la esauriente relazione dell'ing. Acampora e le precisazioni del Ministro dell'Aeronautica Cingolani, il Congresso ha potuto rendersi conto della grande ripresa che sta per verificarsi nel campo aeronautico con la istituzione di ben 35 linee aeree.

Attraverso l'ottima relazione del prof. Tocchetti molto è stata attratta l'attenzione dei congressisti sul problema delle strade del Mezzogiorno, strade statali,

significherebbe addirittura preclusione d'incivile sviluppo. Su questo punto è stato notevole il discorso di La Malfa. Noi non vogliamo e non dobbiamo fare recriminazione sul passato — egli ha detto — nè sul come si sia creata negli anni trascorsi la grande diversità di vita e di condizione fra il Nord e il Sud col prevalere sezionalistico degli interessi del Settentrione. Però oggi dobbiamo far chiaro a tutti che il permanere di tale squilibrio fra una società moderna e altamente progredita nel Nord ed una società attardata, dolente e sonnolenta nel Sud, significherebbe una frattura dalle imponderabili conseguenze nella nostra storia. Non vanno abbandonate a sè stesse le regioni più povere o meno progredite, magari col pretesto di rispettarne l'autonomia; deve invece la collettività, attraverso lo Stato, provvedere all'equilibrio fra le regioni e perciò porre per quelle più arretrate e sprovviste le basi della vita civile. Tutti gli italiani, e specie gli esponenti degli interessi economici del Nord, devono considerare che ormai la Valle Padana, per esempio, è divenuta una zona quasi satura dal punto di vista delle possibilità di investimenti, mentre il Mezzogiorno è ancora un campo vergine, che può dar frutti copiosi a chi sappia orientare verso di esso adeguate forze economiche.

Conseguentemente, la politica dei trasporti va considerata anche come una politica di investimenti e di propulsione per lo sviluppo economico del Mezzogiorno; investimenti e propulsione da compiersi soprattutto da parte delle Ferrovie dello Stato (magari mediante il lancio di un prestito ferroviario) e dalle altre società titolari di concessioni di trasporto (magari mediante l'aggruppamento delle proprie forze per ottenere finanziamenti adeguati): il tutto sulla base di una intelligente previsione di quanto potrà rendere il Mezzogiorno sotto la spinta creativa di una moderna politica e tecnica dei trasporti.

Il Mezzogiorno — ha giustamente detto Emilio Sereni nel suo discorso — è uscito dalla fase dei piagnistei. Anche certe iperbolle campanilistiche si comincia a sentire che appartengono al passato. La parte migliore del popolo meridionale, operai, sindacalistici, tecnici, politici, uomini d'affari, manifestandosi in riunioni come questa di Napoli, dà confortante prova di serietà nelle discussioni, di larga volontà di collaborazione tra ceti e interessi, di consapevolezza dei rapporti tra i particolari interessi nel comune quadro e del Mezzogiorno e dell'Italia. Così pugliesi e lucani non contrastano lo sforzo di ricostruzione napoletano; così i baresi formulano richieste in pro di Taranto, di Brindisi, di Matera, di Lecce, più che per il proprio porto, per la propria stazione, per i propri traffici; certe province non direttamente rappresentate sono state ugualmente presenti al Convegno, nella visione d'insieme, che non è mai mancata. E come poi non avere fiducia nel nostro avvenire nel sentire da ogni parte riconfermate le grandi qualità dei nostri lavoratori del Mezzogiorno, e nel ravvisare nelle lucide argomentazioni dei meridionalisti l'autoconsapevolezza dei nostri problemi?

MICHELE CIFARELLI

SCAMBIO DI MESSAGGI tra De Gasperi e De Nicola

VENERDI' A ROMA

De Gasperi ritorna

Un comunicato del dipartimento di Stato assicura al nostro paese 50 milioni di dollari in conto spese, altre 50 Liberty ed un accordo commerciale dopo il trattato di pace

L'Export Bank chiede a Campilli garanzie politiche

WASHINGTON, 15. — Sulla visita del Presidente del Consiglio De Gasperi il Dipartimento di Stato americano ha diramato questa notte un comunicato ufficiale i cui punti fondamentali possono essere così riassunti:

Dopo aver espresso il compiacimento per i progressi raggiunti nel campo del lavoro per la ricostruzione della nuova Repubblica italiana il comunicato mette in rilievo che l'avvenuto scambio di vedute ha chiaramente espresso le necessità italiane e la possibilità di una fattiva opera di ricostruzione dell'Italia e della sua partecipazione ad un mondo pacifico e prospero.

Il comunicato prosegue elencando le varie misure per venire incontro ai bisogni del nostro Paese.

Tra esse v'è il versamento di altri 50 milioni di dollari in conto spese e servizi la cessione all'Italia di un altro lotto di navi 50 Liberty e Victory con facilitazione di pagamento a lunga scadenza.

D'altro canto si pensa di studiare una riduzione delle barriere doganali oltre a un trattato commerciale da firmarsi dopo quello di pace.

Per quanto riguarda gli aiuti diretti dell'UNRRA, così conclude il comunicato, è stato stabilito un programma che prevede un aumento delle quote prestabilite di carbone e grano.

Intanto De Gasperi parlando dei risultati della sua visita negli S. U. ha affermato che un lungo cammino è stato percorso e che spera che il nostro popolo possa continuare a dare prove di coesione e di volontà.

Menichella ha anch'egli insieme a Zoppi parlato brevemente del viaggio del Presidente.

Questa sera intanto cominciano a pervenire maggiori dettagli sul credito di 100 milioni di dollari concesso all'Italia dall'Import-Export Bank.

Infatti il suo Presidente Mac Chesney ha pubblicato oggi una lettera inviata a Campilli, l'altro che la concessione di ulteriori concessioni di fondi individuali per il finanziamento di importazioni dagli S. U. dipenderà in ciascun caso dalle condizioni dell'Italia, dalla sua stabilità e dalla sua capacità di provvedere ad altre importazioni essenziali per il mantenimento dell'economia.

Su questa parte della lettera si appuntano gli sguardi di taluni ambienti della capitale statunitense.

Infatti in essi si fa osservare che a parte il contenuto tipicamente affaristico del prestito una clausola che desta naturalmente preoccupazioni è quella che riguarda le condizioni dell'Italia.

E' evidente — si fa osservare in questi circoli — che l'alta finanza americana intende prendere una parte di non trascurabile importanza negli affari interni dell'Italia.

Che cosa si intende ci si chiede per stabilità e per condizioni? D'altronde un punto che va messo in rilievo è quello che riguarda il finanziamento per importazioni dagli S. U.

In ultima analisi questi futuri prestiti a che cosa si ridurrebbero se non allo scopo di agevolare i mercati americani? Queste sono alcune delle preoccupazioni che possono nascere dal troppo interessato aiuto dell'alta Banca di Washington.

Infine contrariamente alle notizie pervenute ieri sulle possibilità affermate che il Presidente De Gasperi ha dovuto ritardare ancora la partenza dagli Stati Uniti che si è potuta finalmente attuare alle 20,20 di questa sera avendo i meteorologi comunicato che l'apparecchio poteva spiegare il volo. Esso giungerà probabilmente a Roma venerdì.

Al momento di lasciare l'ambasciata Italiana il Presidente del Consiglio ha inviato due telegrammi a Truman e a Byrnes nei quali egli ringrazia i due uomini di Stato per l'accoglienza avuta ed esprime la speranza di una maggiore collaborazione futura fra Italia e Stati Uniti.

Ciò che attende il Paese

ROMA, 15. — *Oggi il Presidente De Gasperi ha lasciato gli Stati Uniti. Che cosa si porta nella sua borsa di cuoio rosso? Un prestito di 100 milioni di dollari accordatoci dalla Banca Federale e la promessa americana di assicurarci il grano fino al nuovo raccolto.*

Ottime cose: non possiamo che esserne contenti; non possiamo non ringraziare l'on. De Gasperi.

Tuttavia le preoccupazioni che manifestammo alla vigilia della sua partenza sussistono: aggravate anzi, dagli avvenimenti di politica interna che si sono verificati in questi ultimi giorni e dagli altri che stanno per verificarsi: i quali pare che siano stati accolti sulla scena politica americana con una certa mal celata soddisfazione ma anche senza sorpresa.

Probabilmente l'on. De Gasperi appena scenderà a Ciampino dirà di essere addolorato e sorpreso di aver trovato una crisi di Governo quasi aperta. Ma noi sappiamo che la chiave della crisi l'aveva lasciata lui qui a Roma prima di partire; e che la crisi in ogni caso invece di entrare dalla porta si è servita della finestra.

Avvenuta la scissione socialista oggi la crisi comincia a costituire il piatto forte di certa stampa: e — coincidenza sintomatica — la stampa che vuole la crisi di Governo è la stessa che si è battuta per la scissione e che ha osannato a Saragat.

Ma a questo punto bisogna dire subito che le dimissioni di qualche Ministro socialista e le eventuali, e diciamo ormai sicure dimissioni dei Ministri repubblicani, non possono costituire la piattaforma di una crisi. Tutto questo si potrebbe risolvere con un rimpasto ministeriale.

Le ragioni profonde della crisi invece ci sono: e sono per De Gasperi così certe esigenze americane come certe aspirazioni nostrane (i qualunquisti per esempio, hanno fatto per la prima volta la loro candidatura a qualche portafoglio) mentre per noi, per le masse democratiche, per il popolo sono le esigenze di rivedere tutta la politica soprattutto interna del Governo per dare al Governo la volontà, la capacità e lo slancio di realizzare un programma concreto che sollevi il popolo dalle sue miserie che lo liberi dall'incubo

gni di dollari e staia di grano.

Altra questione che è oggetto di vivaci discussioni nei corridoi di Montecitorio è quella del trattato di pace e della possibilità di firmarlo o meno. In attesa del dibattito alla Costituente registriamo per oggi gli incontri che il Ministro degli Esteri Nenni ha avuto stamane con l'on. Francesco Saverio Nitti nella casa dell'ex Presidente del Consiglio in via Boncompagni, e in mattinata con gli on. Palmiro Togliatti, Ferruccio Parri, Emilio Lussu, Rodolfo Morandi ed Ivan Matteo Lombardo e con l'ex Ministro del Commercio estero Mario Bracci. Nenni ha intrattenuto appunto le suddette personalità su questioni inerenti la richiesta della firma del trattato di pace.

MICHELE PELLICANI

L'indiss
sarà dis

I democristi
voti contro

L'art. sulla

ROMA, 15. — La Com
dei 75 nella sua seduta
mane ha affrontato i
menti della famiglia e
dissolubilità del matrimo
Per quanto riguarda
argomento è stato appr
articolo proposto dalla
sottocommissione che su
«La famiglia è una so
turale e come tale lo Sta
conosce i diritti e la tu
scopo di assicurare l'ade
to della sua missione e
vare la saldezza morale
sperità della Nazione ».
La commissione è qui
sata alla discussione de
proposto anche esso dall
sottocommissione e con
l'indissolubilità del mat
L'art. dice: « Il matri
basato sull'eguaglianza
giuridica dei coniugi, l
regola le loro condizi
scopo di garantire l'ind
lità del matrimonio e l'u
la famiglia ».
Da parte dell'on. Ce
dei deputati socialisti, c
repubblicani e azionisti
avanzata la pregiudiz
sul della questione, uso
parlare in sede di co
giacchè essa deve essere
in sede legislativa.
La pregiudiziale, giari
te inaccettabile ha trovat
merististiani degli accanit
sari. E' ben noto come i
sentanti dello scudo cr
industriale (approfittan
alleanza loro offerta in
ogni principio di progr
clerico-moderati del P.L.
tri simili), per inserire
getto di Costituzione, qu
motivi confessionali ha
A ciò spinti — si noti
anche dalla consapevol
la prevalenza numeric
oggi approfittano è ben
e non si ripresenterà n
sima Legislatura.
Ordunque col sostegno
dei liberali dell'indipend
ai, dell'on. Ruini e del

LA SITUAZIONE IN INDOCINA

Le truppe Viet-name sono sempre ad Han

Il popolo francese contro nuove guerre coloniali: dice Cachin all'Assemblea Nazi

PARIGI, 15. — Giunge notizia che malgrado i violenti attacchi delle forze francesi le truppe Viet-namesi mantengono ancora il controllo della città di Hanoi.

Intanto oggi all'assemblea nazionale i deputati dei partiti di destra hanno abbandonato l'aula allorchè il decano della camera Cachin (comunista) ha proposto nel discorso inaugurale la ripresa dei negoziati con i leaders dell'indipendenza indocinese.

Dopo aver messo in rilievo che i lavoratori francesi considerano molto pericoloso iniziare una nuova guerra coloniale e ricordato che la perdita della Siria si iniziò allorchè i cannoni aprirono il fuoco contro Damasco, egli ha concluso il suo discorso affermando che oggi non è troppo tardi per riprendere i negoziati col Viet-Nam sulla base dell'accordo di marzo.

Il discorso di Cachin ha trovato larga risonanza negli ambienti parigini, nei quali si fa notare che l'insensato gesto delle destre fa apparire in maniera evidente che questi uomini non hanno ancora compreso che l'epoca dell'imperialismo va progressivamente tramontando.

Il trattato con la Germania

l'ordine dei lavori; nella seduta odierna si è passati alla discussione di una richiesta presentata dall'Australia.

Essa riguarda la libera partecipazione alle discussioni dei quattro Grandi per il trattato di pace con la Germania anche delle piccole Nazioni alleate.

Dopo vivace dibattito è stato deciso di rimettere la questione ad un'altra seduta.

Intanto continuano a pervenire i memoriali con rivendicazioni e riparazioni da parte di numerose Nazioni nei riguardi dell'ex Stato tedesco.

Fino ad oggi sono giunti i memoriali della Jugoslavia, Olanda, Polonia, Canadà, Australia, Sud-Africa e Cecoslovacchia.

La guerriglia in Grecia

ATENE, 15. — Si apprende questa sera ad Atene che i guerriglieri greci hanno fatto saltare oggi i binari ferroviari tra Salonicco e Drama (Grecia nord-orientale) ed un ponte a circa 230 km. da Salonicco.

Il traffico tra la Macedonia e la Tracia è stato interrotto.

L'alleanza anglo-francese

corso dei colloqui avuti
nistro degli Esteri ingle
stata conclusa un'allean
co-britannica.

La produzione dei chi e il tesseran

ROMA, 15. — Il tess
dei tabacchi sarà qua
mente soppresso all'inizi
ma non è da escludersi
provvedimento possa e
dottato entro il corren
forse verso l'ultimo trim
come ha detto il diretto
rale dei Monopoli di Sta
redattore dell'Ansa gli ac
presi in America potran
incrementi mediante i
mili con altri Stati.
Grande importanza h
canto la ricostruzione gi
della nostra attrezzatu
striale in tale campo

Tragica di una ma

NAPOLI, 15. — Un tra
sodio si è verificato ieri
mune di Monte di Proci

...meridionalismo della ... politica italiana. Al di là dei ... multiformi aspetti d'un determinato problema, si tratta di individuarne la possibile concreta moderna soluzione sul piano dei veri interessi del Mezzogiorno e nel quadro del progresso di tutta la collettività nazionale e di orientare verso tale soluzione tutte le forze economiche e del lavoro, mediante una chiara intesa per un concreto piano di lavoro.

Attraverso dodici relazioni, del problema dei trasporti nel Mezzogiorno sono stati esaminati gli aspetti più diversi: le ferrovie statali, le ferrovie concesse a imprese private, le tramvie e i trasporti urbani, gli aerotrasporti, gli autotrasporti di cose e di persone, i trasporti marittimi, le assicurazioni, ecc. E se è vero che talvolta l'accento è stato un po' calcato sui problemi immediati della città di Napoli (si è, per es., dato troppo peso alla richiesta che sorga a Napoli il grande aeroporto internazionale dell'Italia che è in via di attuazione), è anche vero che la preoccupazione, che noi baresi avevamo, di uno sfasamento tra interessi particolari e problemi di tutto il Mezzogiorno, si è dimostrata infondata.

Le relazioni, specie alcune (come, per es., quella magistrale del prof. Tocchetti sulla viabilità nell'Italia meridionale) sono state buone basi di discussione. Però quasi sempre non si è potuto andare oltre una prima sgrossatura del problema in esame, sia pure ponendo l'accento qua e là su alcuni punti più urgenti ed impegnativi: onde si è affermata l'esigenza di una dettagliata raccolta di dati luogo per luogo, da ottenersi possibilmente mediante convegni regionali, per poi dedurre dall'esatto quadro della situazione e delle possibilità di lavoro, una pianificazione delle soluzioni da perseguire. In vista di tale esame riassuntivo, e col proposito di attuarlo in un ambiente in cui si possa avere migliore conoscenza di aspetti solitamente ignorati del nostro Mezzogiorno di Sud-Est, la Conferenza ha accolto la proposta del sottoscritto di tenere tra qualche mese una seconda Conferenza Trasporti del Mezzogiorno qui a Bari, a cura del benemerito Centro permanente pei problemi del Mezzogiorno.

La discussione ha messo in luce successi talvolta ignorati dello sviluppo dei trasporti nell'Italia Meridionale; così per la alacre ricostruttrice opera delle FF. SS.; così per l'aviazione civile, giacchè, attraverso la esauriente relazione dell'ing. Acampora e le precisazioni del Ministro dell'Aeronautica, Cingolani, il Congresso ha potuto rendersi conto della grande ripresa che sta per verificarsi nel campo aeronautico con la istituzione di ben 35 linee aeree.

Attraverso l'ottima relazione del prof. Tocchetti molto è stata attratta l'attenzione dei congressisti sul problema delle strade nel Mezzogiorno, strade statali, provinciali e comunali, grande e piccola viabilità. Vanno ricordate alcune conclusioni del Tocchetti: che per portare l'Italia Meridionale ed Insulare ad una dotazione di strade pari a quella media della Nazione, cioè, all'incirca, a quella dell'Italia Centrale, occorrerebbe, grosso modo, costruire nuove strade per uno sviluppo di 21.000 Km., il che importerebbe, grosso modo, la spesa di 125 miliardi di lire, da erogarsi in un periodo non minore di quindici anni. In Puglia, per esempio, bisognerebbe costruire 2170 Km. di nuove strade; in Lucania, Km. 2700; in Sicilia, circa Km. 800. E' stato in particolare da questa serie di dati circa il da fare e le relative enormi spese, che hanno preso le mosse quei congressisti (per esempio il de Philippis di Bari) che hanno sottolineata la inscindibilità dal punto di vista della giustizia che dell'interesse nazionale del problema dei trasporti di tutte le regioni, in quanto mai si accellerebbe agli enti regionali la soluzione di un problema che è di essenziale attrezzatura di tutta la collettività nazionale, dalla soluzione del quale certo vantaggio ritrarrà la collettività nazionale.

Come sarebbe somma iattura per l'Italia se la trasformazione autonomistica del vecchio Stato, attualmente in corso, desse luogo ad una giostra di gretti campanilismi, così sarebbe dannosissimo che essa significasse l'egoistico chiudersi di ogni regione in sè stessa, specie delle più forti e progredite. Per ogni regione questo significherebbe ... conseguenze nella nostra storia. Non vanno abbandonate a sè stesse le regioni più povere e meno progredite, magari col pretesto di rispettarne l'autonomia; deve invece la collettività, attraverso lo Stato, provvedere all'equilibrio fra le regioni e perciò porre per quelle più arretrate e sprovviste le basi della vita civile. Tutti gli italiani, e specie gli esponenti degli interessi economici del Nord, devono considerare che ormai la Valle Padana, per esempio, è divenuta una zona quasi satura dal punto di vista delle possibilità di investimenti, mentre il Mezzogiorno è ancora un campo vergine, che può dar frutti copiosi a chi sappia orientare verso di esso adeguate forze economiche.

Conseguentemente, la politica dei trasporti va considerata anche come una politica di investimenti e di propulsione per lo sviluppo economico del Mezzogiorno; investimenti e propulsione da compiersi sopratutto da parte delle Ferrovie dello Stato (magari mediante il lancio di un prestito ferroviario) e dalle altre società titolari di concessioni di trasporto (magari mediante l'aggruppamento delle proprie forze per ottenere finanziamenti adeguati): il tutto sulla base di una intelligente previsione di quanto potrà rendere il Mezzogiorno sotto la spinta creativa di una moderna politica e tecnica dei trasporti.

Il Mezzogiorno — ha giustamente detto Emilio Sereni nel suo discorso — è uscito dalla fase dei piagnistei. Anche certe ipertrofie campanilistiche si comincia a sentire che appartengono al passato. La parte migliore del popolo meridionale, operai, sindacalisti, tecnici, politici, uomini d'affari, manifestandosi in riunioni come questa di Napoli, dà confortante prova di serietà nelle discussioni, di larga volontà di collaborazione tra ceti e interessi, di consapevolezza dei rapporti fra i particolari interessi nel comune quadro e del Mezzogiorno e dell'Italia. Così pugliesi e lucani non contrastano lo sforzo di ricostruzione napoletano; così i baresi formulano richieste in pro di Taranto, di Brindisi, di Matera, di Lecce, più che per il proprio porto, per la propria stazione, per i propri traffici; certe provincie non direttamente rappresentate sono state ugualmente presenti al Convegno, nella visione d'insieme, che non è mai mancata. E come poi non avere fiducia nel nostro avvenire nel sentire da ogni parte riconfermate le grandi qualità dei nostri lavoratori del Mezzogiorno, e nel ravvisare nelle lucide argomentazioni dei meridionalisti l'autoconsapevolezza dei nostri problemi?

MICHELE CIFARELLI

SCAMBIO DI MESSAGGI tra De Gasperi e De Nicola

ROMA, 13. — Il Capo dello Stato De Nicola ha ricevuto il seguente messaggio inviatogli da Washington dal Presidente del Consiglio on. Alcide De Gasperi: «Ho raccolto ovunque nella grande Repubblica sorella un senso di simpatia e di fede nella Repubblica d'Italia. Trasmetto a Voi che di questa fede siete inflessibile custode l'espressione di tali sentimenti manifestati unanimamente dalle autorità e dal popolo americano».

Il Capo dello Stato ha così risposto: «Vi ringrazio del cortese messaggio. L'Italia martoriata che vi ha seguito in questi giorni nella vostra appassionata e fervida opera di propaganda e di difesa dei suoi sacri diritti saprà corrispondere col lavoro e con la concordia di intenti e di azioni ai sentimenti di simpatia e di fede del grande popolo americano».

Il Presidente del Consiglio on. De Gasperi ha inviato in data di ieri al Ministro degli Esteri on. Nenni il seguente telegramma: «Gli obiettivi del viaggio sono stati pienamente raggiunti. A causa del maltempo ritardo la partenza».

Le terre incolte di San Rossore ai contadini

FIRENZE, 13. — Si apprende che una parte delle terre incolte facenti parte dell'ex tenuta reale di San Rossore sono state assegnate ad una cooperativa di braccianti agricoli di Barbaricina «La nuova Italia».

La cessione è avvenuta tramite il Sottosegretario all'Agricoltura con una documentazione del lavoro da effettuarsi.

Mefreti Champétier dell'MPR

...le necessità italiane e la possibilità di una fattiva opera di ricostruzione dell'Italia e della sua partecipazione ad un mondo pacifico e prospero.

Il comunicato prosegue ricordando le varie misure per venire incontro ai bisogni del nostro Paese.

Tra cose vi è il versamento di altri 50 milioni di dollari in conto spese e servirà la cessione all'Italia di un altro lotto di navi 50 Liberty e Victory con facilita-

...dei risultati della sua visita negli S. U. ha affermato che un lungo cammino è stato percorso e che spera che il nostro popolo possa continuare a dare prove di coesione e di volontà.

Menichella ha anch'egli insieme a Zoppi parlato brevemente del viaggio del Presidente.

Questa sera intanto cominciano a pervenire maggiori dettagli sul credito di 100 milioni di dollari concesso all'Italia dall'Import-Export Bank.

Ciò che attende il Paese

ROMA, 13. — *Oggi il Presidente De Gasperi ha lasciato gli Stati Uniti. Che cosa si porta nella sua borsa di cuoio rosso? Un prestito di 100 milioni di dollari accordatoci dalla Banca Federale e la promessa americana di assicurarci il grano fino al nuovo raccolto.*

Ottime cose: non possiamo che esserne contenti; non possiamo non ringraziare l'on. De Gasperi.

Tuttavia le preoccupazioni che manifestammo alla vigilia della sua partenza sussistono: aggravate anzi, dagli avvenimenti di politica interna che si sono verificati in questi ultimi giorni e dagli altri che stanno per verificarsi i quali pare che siano stati accolti sulla scena politica americana con una certa mal celata soddisfazione ma anche senza sorpresa.

Probabilmente l'on. De Gasperi appena scenderà a Ciampino dirà di essere addolorato e sorpreso di aver trovato una crisi di Governo quasi aperta. Ma noi sappiamo che la chiave della crisi l'aveva lasciata lui qui a Roma prima di partire; e che la crisi in ogni caso invece di entrare dalla porta si è servita della finestra.

Avvenuta la scissione socialista oggi la crisi comincia a costituire il piatto forte di certa stampa e — coincidenza sintomatica — la stampa che vuole la crisi di Governo è la stessa che si è battuta per la scissione e che ha osannato a Saragat.

Ma a questo punto bisogna dire subito che le dimissioni di qualche Ministro socialista e le eventuali, e diciamo ormai sicure dimissioni dei Ministri repubblicani, non possono costituire la piattaforma di una crisi. Tutto questo si potrebbe risolvere con un rimpasto ministeriale.

Le ragioni profonde della crisi invece ci sono: e sono per De Gasperi così certe esigenze americane come certe aspirazioni nostrane (i qualunquisti per esempio, hanno fatto per la prima volta la loro candidatura a qualche portafoglio) mentre per noi, per le masse democratiche, per il popolo sono le esigenze di rivedere tutta la politica soprattutto interna del Governo per dare al Governo la volontà, la capacità e lo slancio di realizzare un programma concreto che sollevi il popolo dalle sue miserie che lo liberi dall'incubo della fame, che gli faccia guardare l'avvenire con serenità e con fiducia.

Per queste esigenze del popolo i comunisti possono anche volere la crisi; o per altre esigenze non meno profonde e vitali: che sono quelle di difendere ad ogni costo e contro chiunque l'indipendenza dell'Italia: affinchè il sangue versato per l'Italia dai suoi figli migliori, dal Risorgimento alla Guerra di Liberazione Nazionale non venga barattato con pugni di dollari e sfaldi di grano.

Altra questione che è oggetto di vivaci discussioni nei corridoi di Montecitorio è quella del trattato di pace e della possibilità di firmarlo o meno. In attesa del dibattito alla Costituente registriamo per oggi gli incontri che il Ministro degli Esteri Nenni ha avuto stamane con l'on. Francesco Saverio Nitti nella casa dell'ex Presidente del Consiglio in via Boncompagni, e in mattinata con gli on. Palmiro Togliatti, Ferruccio Parri, Emilio Lussu, Rodolfo Morandi ed Ivan Matteo Lombardo e con l'ex Ministro del Commercio estero Mario Bracci. Nenni ha intrattenuto appunto le suddette personalità su questioni inerenti la richiesta della firma del trattato di pace.

MICHELE PELLICANI

...ambienti della capitale statunitense.

Infatti in cose si fa osservare che a parte il contenuto (tipicamente affaristico) del prestito una clausola che desta naturalmente preoccupazioni è quella che riguarda le condizioni dell'Italia.

E' evidente — si fa osservare in questi circoli — che l'alta finanza americana intende prendere una parte di non trascurabile importanza negli affari interni dell'Italia.

Che cosa si intende ci si chiede per stabilità e per condizioni? D'altronde un punto che va messo in rilievo è quello che riguarda il finanziamento per importazioni dagli S. U.

In ultima analisi questi futuri prestiti a che cosa si ridurrebbero se non allo scopo di agevolare i mercati americani? Queste sono alcune delle preoccupazioni che possono nascere dal troppo interessato aiuto dell'alta Banca di Washington.

Infine contrariamente alle notizie pervenuteci ieri notte possiamo affermare che il Presidente De Gasperi ha dovuto ritardare ancora la partenza dagli Stati Uniti che si è potuta finalmente attuare alle 20,20 di questa sera avendo i meteorologi comunicato che l'apparecchio poteva spiccare il volo. Esso giungerà probabilmente a Roma venerdì.

Al momento di lasciare l'ambasciata italiana il Presidente del Consiglio ha inviato due telegrammi a Truman e a Byrnes nei quali egli ringrazia i due uomini di Stato per l'accoglienza avuta ed esprime la speranza di una maggiore collaborazione futura fra Italia e Stati Uniti.

...sperità della Nazione ...

La commissione è qu... sata alla discussione d... proposta anche essa dal sottocommissione e co... l'indissolubilità del ma...

L'art. dice: «Il matr... basato sull'eguaglianza giuridica dei coniugi, regola la loro condiz... scopo di garantire l'u... lità del matrimonio e l'... la famiglia».

Da parte dell'on. C... dei deputati socialisti, ... repubblicani e azionist... avanzata la pregiudi... nel della questione ... parlare in sede di ... giacchè essa deve esser... in sede legislativa.

La pregiudiziale giu... te inaccettabile ha trova... moristiani degli accu... sari, ... sentanti della ... industriae ... alleanza loro offerta ... ogni principio di prog... clerico-moderati del P... tri simili) per inserir... getto di Costituzione ... motivi confessionali ...

A ciò spinti — si ... anche dalla consapeve... la prevalenza numeri... oggi approfittano e be... e non si ripresenterà ... sima Legislatura.

Ordunque col sostegn... dei liberali dell'indipen... za, dell'on. Ruini e ...

LA SITUAZIONE IN INDOCINA

Le truppe Viet-name sono sempre ad Han

Il popolo francese contro nuove guerre coloniali: dice Cachin all'Assemblea Naz

PARIGI, 13. — Giunge notizia che malgrado i violenti attacchi delle forze francesi le truppe Viet-namesi mantengono ancora il controllo della città di Hanoi.

Intanto oggi all'assemblea nazionale i deputati dei partiti di destra hanno abbandonato l'aula allorchè il decano della camera Cachin (comunista) ha proposto nel discorso inaugurale la ripresa dei negoziati con i leaders dell'indipendenza indocinese.

Dopo aver messo in rilievo che i lavoratori francesi considerano molto pericoloso iniziare una nuova guerra coloniale e ricordano che la perdita della Siria si iniziò allorchè i cannoni aprirono il fuoco contro Damasco, egli ha concluso il suo discorso affermando che oggi non è troppo tardi per riprendere i negoziati col Viet-Nam sulla base dell'accordo di marzo.

Il discorso di Cachin ha trovato larga risonanza negli ambienti parigini nei quali si fa notare che l'inconsulto gesto della destra fa apparire in maniera evidente che questi uomini non hanno ancora compreso che l'epoca dell'imperialismo va progressivamente tramontando.

Il trattato con la Germania

I quattro sostituti al lavoro

LONDRA, 13. — Dopo che nella seduta di ieri dei sostituti dei quattro Ministri degli Esteri incaricati di preparare gli schemi dei trattati di pace con l'Austria e la Germania, si erano trattate alcune questioni di carattere procedurale come quella riguardante la Presidenza che sarà tenuta a turno dai quattro rappresentanti una settimana per ciascuno e l'ordine dei lavori; nella seduta odierna si è passati alla discussione di una richiesta presentata dall'Australia.

Essa riguarda la libera partecipazione alle discussioni dei quattro Grandi per il trattato di pace con la Germania anche delle piccole Nazioni alleate.

Dopo vivace dibattito è stato deciso di ripetere la questione ad un'altra seduta.

Intanto continuano a pervenire i memoriali con rivendicazioni e riparazioni da parte di numerose Nazioni nei riguardi dell'ex Stato tedesco.

Fino ad oggi sono giunti i memoriali della Jugoslavia, Olanda, Polonia, Canadà, Australia, Sud-Africa e Cecoslovacchia.

La guerriglia in Grecia

ATENE, 13. — Si apprende questa sera ad Atene che i guerriglieri greci hanno fatto saltare oggi i binari ferroviari tra Salonicco e Drama (Grecia nord-orientale) ed un ponte a circa 230 km. da Salonicco.

Il traffico tra la Macedonia e la Tracia è stato interrotto.

L'alleanza anglo-francese

LONDRA, 13. — Si apprende da fonte autorevole che tra le varie questioni particolari discusse questa sera al Foreign Office tra il Primo Ministro francese Leon Blum ed il Ministro degli Esteri britannico Bevin figurano la distribuzione del carbone della Ruhr il futuro economico della Germania e le relazioni economiche fra la Francia e la Gran Bretagna.

Giunge all'ultim'ora notizia che il Primo Ministro francese Leon Blum ha annunciato oggi nel corso dei colloqui avu... nistro degli Esteri bri... stata conclusa un'alle... co-britannica.

La produzione d... chi e il tessera...

ROMA, 13. — Il t... dei tabacchi sarà qu... mente soppresso all'ini... ma non è da escluder... provvedimento possa... dottato entro il corr... forse verso l'ultimo t... come ha detto il diret... rale dei Monopoli di S... redattore dell'Ansa gli... presi in America potra... incrementi mediante... mili con altri Stati.

Grande importanza ... canto la ricostruzione... della nostra attrezzat... striale in tale campo ...

Tragica ... di una m...

NAPOLI, 13. — Un ... sodio si è verificato ... mune di Monte di P... torno del marittimo ... Fevola presso sua m... guito ad un grave i... bordo il Fevola avev... costituire che gli ave... gato in maniera impr... tratti fisionomici.

Giunto d'improvviso ... abitazione egli si è ... con la madre sentante... aspettava il ritorno ...

La donna ha dappri... a riconoscerlo ma qu... resa conto della rea... colta da attacco cardi... batteva esanime al s... dal dolore.

FUCILI E BAIONETTE CONTRO LA SOLIDARIETA' SINDA...

Che fa per l'India il Labour Part...

Mentre il costo della vita è aumentato del 300 per cento i salari sono diminuiti del 71 per cento. I proprietari tessili realizzano guadagni favolosi, ma alle domande di aumento salariale rispondono con i bastoni dei poliziotti

CALCUTTA, (Telepress). — *La gigantesca marea di scioperi industriali iniziatasi in India sta sempre salendo e va di pari passo col rialzo dell'indice del costo della vita. Nei soli primi otto mesi del 1946 si sono verificate 1.115 interruzioni di lavoro.*

Invece di prendere le misure adatte per controllare l'inflazione il Partito Nazionale del Congresso, che tiene le redini del Governo in nove delle undici provincie del paese, continua a denunciare gli scioperi come «manovre dei comunisti» ed ha approvato una legislazione contro gli scioperi, che minaccia di aggravare piuttosto che migliorare la situazione della classe operaia.

Le industrie tessili e delle ferrovie sono le principali dell'India e quanto segue potrà gettare un po' di luce sulle condizio- ...

...costo della vita mostra un aumento del 300 per cento dall'inizio della guerra, il salario dei lavoratori tessili è diminuito del 71 per cento in rapporto al livello pre-bellico. Nel frattempo l'Indian Economist, parlando degli industriali indiani, ha ammesso che i profitti dei proprietari tessili sono aumentati del 63 per cento rispetto a prima della guerra. 2) Le ferrovie hanno aumentato più di 250 mila nuovi lavoratori durante il periodo bellico ma il totale dei salari corrisposti complessivamente è rimasto inalterato.

...

...adoperata per spezzare la solidarietà sindacale. A Coimbatore nell'India meridionale, un attacco in grande stile da parte di poliziotti armati di fucili e di baionette contro un migliaio di operai inermi, ha causato la morte di 12 lavoratori ed il ferimento di 18.

Questo incidente di Coimbatore si è verificato dopo una votazione indetta per decidere sulla proclamazione o meno dello sciopero dei tessili ma prima che esso fosse stato attuato. Gli operai avevano tentato per molti mesi di ottenere un aumento salaria- ...

...revoli allo sciopero contrari.

Incoraggiati dal ... locale Ministero del Congresso aveva opp... disposizione che dich... gale la proclamazione ... ri e disponeva l'obblig... rere agli arbitrati. I ... paro avevano organi... co della polizia per ... nare agli operai ... fori, comizi e dimo... posta cavalli di fab... ne ed hanno proclam... pero egualmente. E' ... una delle prime gra... sindacali dei lavorat... le cui lotte è oggi par... te dura la guerra con... di se due forze capit... trale, quella del prop... quella inglese ed est... rono, come dice il ... fo, senza alcuna scr...

ANNO III - NUMERO 48-49

Abbonamenti: Annuale L. 900
Semestr. L. 280 - Sostenitore L. 1000

ESCE IL GIOVEDÌ

REALTÀ

26 DICEMBRE 1946

SETTIMANALE DEI DIRIGENTI D'AZIENDA

Sped. in abb. post. - Gruppo II

passegna di scienza, tecnica e politica economica

DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE: ROMA - VIA VITTORIO VENETO, 7 - TELEFONO N. 485-561

INDUSTRIALIZZARE il Mezzogiorno

Nel numero 47 di *Realtà* ci siamo posti un grande interrogativo: sarà finalmente affrontata la questione meridionale? E da alcune recenti iniziative di ministeri, di uomini politici, di tecnici ed esperti abbiamo tratto motivi sperati.

Sappiamo che oggi non siamo soli, ma riteniamo e consideriamo come avvenuto, almeno per quanto riguarda la città [illegible] dell'Industria nel mezzogiorno.

A tale proposito, dopo la lettera della mezzogiorno che a cura del Ministero dell'Industria e commercio, Giuseppe Grassi e Salvatore Caldara hanno pubblicato su *Il problema industriale del mezzogiorno*, il volume interessante la società dell'avvenuta costituzione di una apposita Società, del cui statuto che riteniamo molto opportuno riportare qui integralmente i primi due articoli:

1. - E' costituita l'Associazione denominata «Società per lo sviluppo dell'*Industria del Mezzogiorno*». Essa ha la durata di un trimestre.

La Società ha sede in Roma e [illegible], con deliberazione del C. d. A., altrove [illegible] o sarà dimostrato necessario.

2. - La Società ha lo scopo di promuovere, nello spirito di una efficiente solidarietà nazionale e con visione unitaria [illegible] lo studio particolareggiato delle condizioni economiche del Mezzogiorno d'Italia al fine di definire concreti programmi di azione e di opere intese a creare e a sviluppare nel Mezzogiorno quelle attività industriali le quali meglio rispondano alle esigenze dei dati di fatto accertati.

[illegible] tutti coloro che vorranno contribuire alla industrializzazione del mezzogiorno d'Italia, mezzogiorno che già, nella prima metà del secolo scorso, vendeva che, con le attrezzature ora industriale e [illegible] potevano, al pari del Piemonte e della Lombardia, creare le forme più elevate della grande industria contemporanea.

In particolare rilievo in questo [illegible] di Comitato e Caldara è anche l'esame della situazione agricola nel mezzogiorno, come che presente agli autori di affermare con sicurezza, che la [illegible] ricchezza agricola delle regioni meridionali sembra tale solo perchè [illegible] delle estreme deficienze di industrie, la attività agricola risulta relativamente prevalente, non [illegible] perchè l'agricoltura meridionale [illegible] sia più ricca di quella delle altre regioni d'Italia, [illegible] delle indagini statistiche [illegible] risulta appare anzi [illegible] più povera di quella delle regioni settentrionali. Ad aumentarne poi come grado di relatività. Stranissimo il rapporto tra il numero degli addetti ad industrie [illegible] e la popolazione in età di 10 ai 59 anni [illegible] che [illegible] dall'Italia settentrionale alla meridionale tale [illegible] da [illegible] 4,6.

Perchè il problema generale della [illegible] dell'Italia meridionale le raggiunge il suo nesso nella necessità di industrializzare [illegible] la provincia di Napoli, [illegible] non dimenticare che [illegible] in tale provincia [illegible] una [illegible] agricola anche [illegible] come il rapporto [illegible] d'Italia fra [illegible] delle persone addette alla agricoltura [illegible] superiore a [illegible] una redditività agricola [illegible] bassa a causa della grandissima densità della popolazione, ed un grado di [illegible] che è [illegible] di quello [illegible] altre provincie meridionali aventi [illegible] redditività agricola.

Dobbiamo pertanto non [illegible] alla necessità di sviluppare l'industria nel mezzogiorno, dato che anche un esame comparativo dei costi di produzione delle industrie meridionali rispetto a quelli delle altre regioni d'Italia, permette di affermare che nei riguardi delle industria meridionale non esistono ostacoli [illegible] permanente inferiorità.

* * *

All'opera dunque, specie per quelle industrie che si possono ritenere vitali per il mezzogiorno; le industrie che hanno come obiettivo principale la stessa economia meridionale, e le industrie che [illegible] lavoro prevalentemente per la esportazione.

Mario Pantaleo

I lavori per la riforma della PREVIDENZA SOCIALE

Il I° Congresso Nazionale PER LA RICOSTRUZIONE EDILIZIA

Le deliberazioni approvate nel Convegno

Nei giorni 12 - 13 - 14 corr. ha avuto luogo in Roma il 1° Congresso Nazionale per la Ricostruzione Edilizia, indetto dal Consiglio Nazionale delle Ricerche.

I convegni sono convenuti i delegati delle sezioni delle [illegible] Regionali, precedentemente [illegible] dai capiluoghi delle varie regioni con la partecipazione dello rappresentanti delle categorie interessate al problema della ricostruzione edilizia del Paese.

Il Congresso è stato inaugurato dall'On.le Prof. Colonnetti, Presidente del Consiglio Nazionale delle ricerche e presieduto durante i lavori alternativamente dall'On. Cianfini e dal Prof. Chierici del Politecnico di Milano, presidente dell'Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti Italiani.

La Autorità Governative, [illegible] dei lavori della Costituente, erano [illegible] per la Commissione dei Trasporti e [illegible] per la Commissione [illegible] dal Prof. [illegible] per la Ricostruzione edilizia del Paese.

[illegible] Ricostruzione dei danni bellici alle proprietà edilizie.

2. Riforma dell'edilizia popolare.

Come [illegible] il problema della ricostruzione [illegible] Vice Sindaco di Milano, il quale [illegible] ricordato al caro rappresentante degli Ingegneri e Architetti italiani [illegible] prima conferenza in Napoli nel [illegible] 1944 — ritorna — attraverso [illegible] — [illegible] Paese.

— Vi [illegible], a base sindacalistica, che afferma invece che l'onere debba [illegible] elementare circolare — [illegible] sulle proprietà immobiliari considerate nel suo complesso — secondo altri sulle sole proprietà edilizie.

Partecipano attivamente alla discussione [illegible] la prima [illegible] Gino di Tarino, Tripodo di Messina, Collo di Marsala, Battisti, Pinchera e Sester di Roma, ed altri.

Per le [illegible] opposte: Mancinelli di Foggia, Capozzi di Napoli, Martinetti di Genova, Valfrè di Roma ed altri.

I danni di guerra

Presenta notevole [illegible] il concetto che [illegible] dei danni di guerra alle proprietà edilizie debbe gravare su tutta la ricchezza nazionale senza eccezioni di sorta e infine la discussione si conclude con l'approvazione degli ordini del giorno Perugallo-Tripodo ed altri [illegible] ed altri (n. 3), con i quali si [illegible] i criteri informativi circa la revisione del T. U. 9-4-1945. Ne pubblichiamo oggi il testo integrale:

Il Primo Congresso Nazionale per la ricostruzione edilizia, preso in esame il problema della riparazione dei danni bellici alla proprietà edilizia; affermato la necessità dell'intervento dello Stato per la risoluzione del problema della riparazione dei danni bellici alla proprietà immobiliare; considerato che il T.U. 9 giugno 1945 n. 305 deve essere modificato da una legge organica e definitiva;

1. I criteri per le riparazioni

Ritiene il principio:

— che l'indennizzo debba essere [illegible] nel principio della riparazione e [illegible] del danno;

— che debba corrispondere al [illegible] percentuale della spesa effettivamente necessaria a riparare l'edificio danneggiato ed a ricostruire un edificio pari, per tipo e volume, a quello distrutto escluso soltanto lo spreco di lusso;

— che esso debba corrispondere: a) mediante corresponsione diretta in capitale, quando la spesa non superi L. 250.000 per unità immobiliare; b) mediante concorso nell'ammortamento e nel pagamento degli interessi di mutui da concedersi dagli Istituti di Credito a ciò autorizzati, ci mediante [illegible] e che provveda alla ricostruzione e riparazione con mezzi propri di [illegible] [illegible] con ammortamento [illegible] non [illegible] di 25 e non più di 40 anni.

Ing. Mario Pinchera

V. Presidente dell'Istituto per le case popolari della provincia di Roma

[illegible] in 3ª pagina)

SCIOPERO

[illegible]

PREVIDENZA SOCIALE

L'interpellanza dell'on. Togni alla Costituente

All'Assemblea Costituente, nella seduta del 11 dicembre 1946, è stata svolta la seguente interpellanza rivolta dal l'on. Togni al Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale:

[illegible]

Un mosaico

[illegible]

Situazione insostenibile

[illegible]

Necessità di competenza

[illegible]

Pianificare

[illegible]

Il finanziamento della ricostruzione

[illegible]

di dirigenti?

[illegible]

Baldassarre Bardocci

(continua in 2ª pagina)

1945 833

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

QUADERNO N. 2

Lo sgombero del Porto di Napoli dai relitti di guerra

Stabilimento Tipografico
GIUSEPPE MONTANINO
Napoli - Via Ponti Rossi, 20

ASSR

234

CENTRO ECONOMICO ITALIANO PER IL MEZZOGIORNO

QUADERNO N. 2

Lo sgombero del Porto di Napoli dai relitti di guerra

Stabilimento Tipografico
GIUSEPPE MONTANINO
Napoli - Via Piano Mont. 19

ASSR

935

Intensificare il lavoro dei recuperi

Nelle condizioni in cui si trova il porto di Napoli il problema analizzato nelle note che seguono appare del più vivo e attuale interesse. È ormai decorso vario tempo da quando, con la cessazione dei movimenti di truppe e delle congiunte esigenze di provviste approntamenti di sbarco, non esistono più impedimenti decisivi alla rimozione dei danni sofferti dalle strutture portuali. Tali danni, derivati principalmente dai bombardamenti aerei e dalle metodiche distruzioni tedesche, sono stati aggravati dalle improvvisate sistemazioni di fortuna alle quali gli anglo-americani, sotto l'urgenza delle operazioni di guerra, hanno assoggettato ciò che era rimasto di utile nel porto, comprese alcune navi trasformate in pontili dopo la demolizione delle sovrastrutture. Imponenti opere occorrono per la ricostruzione delle banchine e per l'ormeggio del porto con appropriati e sufficienti mezzi di trasporto e di sollevamento. Ma insieme con queste provvidenze, che si vanno, sia pur lentamente, attuando, bisogna pensare allo sgombero delle navi che ostruiscono i movimenti nello specchio d'acqua portuale, e spesso nei suoi punti più importanti e vitali. Questa esigenza si complica con l'interesse dei proprietari ai ricuperi delle navi affondate.

Molte, troppe navi sono ancora da recuperare o demolire. Nelle note qui raccolte si dimostra come i provvedimenti finora adottati, che furono il regime amministrativo dei relitti, non possono considerarsi adeguati alle necessità. I primi recuperi già eseguiti sono pochi ed erano, ovviamente, i più convenienti e facili. Si è successivamente proceduto un vero e proprio arresto nello sgombero degli specchi d'acqua. E una ripresa al ritmo precedente non appare, allo stato delle cose, probabile poichè, come si è detto, le operazioni finora svolte hanno avuto per oggetto i ricuperi più redditizi.

Delle navi affondate alcune appartengono alla Marina Militare, e perciò allo Stato. La Marina ha finora provveduto, e gliene va data lode, a un gruppo di ricuperi urgenti, ma per gli altri, compresi quelli delle proprie navi, è tuttora indecisa poichè sembra che intenda ora ispirarsi a criteri nuovamente economici, ed è perciò rimasta ferma non trovando convenienza ai ricuperi. La giustificazione di un comportamento simile appare, come è naturale, ancora più facile per gli armatori privati, già duramente colpiti dalle vicende della guerra, e ai quali non si può imporre sacrifici che lo Stato stesso non ritiene di affrontare per le proprie navi. In queste condizioni sembra, a chi

considerì il problema, che esso debba esser ricondotto nel quadro più vasto del pubblico interesse, che va soddisfatto, occorrendo, anche con più congrui interventi e oneri da parte dello Stato, quelli previsti dalle disposizioni in vigore essendosi dimostrati per questi casi inoperanti. L'uso economico del porto non si potrà ottenere se non limitando il costo di esercizio alla sua minima espressione, e perciò eliminando assolutto ogni causa di impedimento alla libera circolazione negli specchi d'acqua. A differenza delle altre opere, lo sgombero non richiede impiego di materiali; la demolizione dei relitti recuperati può anzi divenire una fonte rilevante di materie prime, di cui il Paese è scarso; la riparazione delle navi recuperate è bene sia decisa dopo averle messe in condizione di esser visitate, così che si eviti la possibilità di sacrificare naviglio idoneo a ridiventare efficiente.

Il problema va innanzi considerato in tutti i suoi aspetti e con tutte le conseguenze e implicazioni che comporta; interesse del Paese è che la flotta mercantile non perda unità recuperabili, anzi ne torni in possesso al più presto; opportunità di raccogliere senza ritardo materiali utili alla industria; possibilità d'impiego della manodopera largamente disponibile in lavori che non esigono applicazione di materiale; infine, e soprattutto, l'esigenza dello sgombero delle acque del porto dai relitti che ne ostacolano l'esercizio e ne aumentano i costi di gestione.

Alcuni altri paesi, oltre il nostro, si trovano a dover affrontare difficoltà analoghe. Per quanto a conoscenza di chi scrive, lo Stato che versa in circostanze quasi identiche alle nostre è la Francia. Converrà quindi giovarsi dell'esperienza in atto nella vicina repubblica. Provvidenze più efficaci sembrano lì attuate. La considerazione strettamente economica, particolare al semplice ricupero delle navi e dei materiali che da esse si possono ricavare, è passata per la Francia in seconda linea nei confronti del più urgente problema della riattivazione dei porti rivolta al ristabilire la normalizzazione dei traffici marittimi di quella nazione.

Con'è ovvio, le indicazioni contenute nelle note che seguono hanno carattere di mera segnalazione. Ma un fatto è senza dubbio evidente, e cioè che senza l'adozione di provvedimenti integrativi di quelli attuali la ripresa in efficienza dei porti italiani, e di quello di Napoli in particolare, rimarrà prorogata sine die, con tutte le dannose conseguenze facilmente prevedibili. Bisogna quindi superare il punto morto di fronte a cui ci si è fermati; e la presente pubblicazione del Centro Economico Italiano per il Mezzogiorno ha appunto il fine di porre il problema in pubblica discussione per cercare di contribuire, con l'ausilio dei tecnici che se ne sono interessati e di quelli che vorranno riprenderlo l'argomento, alla sua più rapida e conveniente risoluzione.

DR. DANTE PETACCIA

Il 1° ottobre del 1943 gli anglo-americani fecero il loro ingresso a Napoli; nei primi giorni di maggio del 1945 furono in grado di visitare il porto di Genova. A Napoli e a Genova vennero accertate enormi distruzioni, intralcio ai moli dei porti, danneggiamento ai bacini di carenaggio, mancanza di mezzi di sollevamento, specchi d'acqua ingombri di relitti. Le due piante dei porti predetti, rilevate al momento dell'occupazione alleata, benchè si limitino a indicare la sola situazione delle navi affondate, danno un'idea della complessità del problema della riattivazione dei porti. Presso a poco nelle stesse condizioni si trovavano i porti minori di Messina, Palermo, Civitavecchia, Livorno, ecc.

A Napoli circa 200 navi bloccavano banchina, canali e moli e rendevano pericoloso l'ormeggio delle imbarcazioni. A Genova, oltre le molte navi affondate, indicate nel grafico, si notò la esistenza di numerose mine di ogni tipo. In entrambe le città ai forti danni dei bombardamenti alleati si aggiunse l'opera dei guastatori tedeschi, che sistematicamente affondarono navi e demolirono le opere portuali.

Tanto a Napoli come a Genova gli anglo-americani hanno intensamente utilizzato i rispettivi porti dopo aver eseguito i lavori di sgombero più urgenti; in misura molto maggiore si sono serviti del porto di Napoli. Giovera quindi fare un cenno del complesso complesso assegnato dagli anglo-americani al nostro porto e ai porti minori in ausilio al servizio logistico delle armate anglo-americane.

Assegnata la zona occidentale dell'Italia alla 5ª armata, questa stabilì i porti di permanente interesse per lo sviluppo futuro delle operazioni militari. Il porto di Napoli continuò il porto principale. Dopo il 1° ottobre 1943 fu intrapresa l'opera di riabilitazione del porto mediante ricuperi eseguiti con personale di salvataggio della Marina degli Stati Uniti, della Royal Navy e della Marina Militare Italiana. Il porto si chiamò 6° porto (mobile), e in seguito 8° porto. Il Quartier Generale Americano progettò e realizzò le opere provvisorie di riattivazione usando largamente anche la mano d'opera locale. Rimosse le bombe a scoppio ritardato, e dragate le mine poste dai tedeschi,

si provvide mediante getti d'aria compressa ad espellere la nafta esistente in gran copia negli specchi d'acqua. I bacini di carenaggio furono riattivati usando pompe provvisorie e dopo aver eseguito il ricupero dei battelli-porta affondati.

Ovviamente l'opera del personale militare era volta a realizzare obbiettivi immediati, senza troppo badare agli ulteriori danni che sarebbero derivati ai resti delle installazioni permanenti, e alla possibilità di rimetterli in efficienza per le necessità normali del futuro. Così i progettisti approfittarono dei relitti delle navi semi affondate per ricavarne banchine, e fecero spianare senza esitazione buona parte degli edifici, sia pure danneggiati, per farne larghi piazzali. Le banchine inabbordabili furono rese efficienti mediante la costruzione di larghe piattaforme costruite sulle navi, scovacciate, per così dire, lungo le banchine; per far ciò vennero demolite le sopastrutture delle navi stesse, rimase quanto ostacolava la realizzazione delle piattaforme (alberi, fumaioli, alleggi) con largo impiego di mezzi meccanici. Spianato, per così dire, il terreno, gli alleati inviarono a Napoli numerose gru a cingoli e gru galleggianti, oltre a una larga dotazione di sattoroni. L'impiego di circa ventimila civili contribuì a fare di Napoli uno dei più importanti porti di guerra del mondo. Ma questa fase di lavoro, se fu utile ai fini della guerra, costituì per Napoli la terza ondata di distruzione, e non poteva non ritardare il definitivo assetto del porto. Infatti, come si vedrà, ancora oggi tali lavori ostacolano il normale utilizzo del porto e ne rendono costose l'esercizio.

Il lavoro di adattamento provvisorio procedette con tale rapidità che già nella prima decade di occupazione il porto ebbe tre banchine per navi da carico, tre banchine per navi costiere, e quattordici ancoraggi. Contemporaneamente alla riattivazione del porto di Napoli venivano messi in efficienza i porti satelliti (Salerno, Castellammare, Torre Annunziata). Complessivamente nel gennaio 1944 risultavano riattivati i bacini di carenaggio e rese utilizzabili banchine per 25 navi da carico e 8 costiere. È fuori dubbio che la massa di materiale sbarcato (media quindicimila tonnellate al giorno) fu del miracoloso; ma questo si ottenne con un imponente impiego di mezzi, e più ancora di personale (ventimila civili e altrettanti militari). Il costo per tonnellata risulta enorme.

Fino a tutto l'estate del 1944 Napoli ebbe grande importanza, specie per lo sbarco di truppe e degli approvvigionamenti necessari all'invasione della Francia meridionale, la maggior parte delle truppe e dei materiali destinati a tale operazione essendo stata concentrata in Italia. I porti di Livorno, Civitavecchia, Piombino, Castellammare, Salerno e Torre Annunziata diedero il loro contributo sia con prestazione di opere, sia con apporto di personale. In totale il movimento delle merci fu di circa 11 milioni di tonn. mentre quello dei passeggeri (militari) di 1.300.000 circa.

Con l'apertura del porto di Civitavecchia e di quello di Livorno la situazione del porto di Napoli tornò in qualche modo a normalizzarsi. Nel maggio 1945 una piccola parte del porto fu riconsegnata alle Autorità Italiane (pontile Vigliena). Ora sono rimasti, o stanno ritornando a noi, i porti da ricostruire e da riattare per riavviarli all'esercizio normale. Ma i danni causati dalle tre ondate distruttive sono tuttora in buona parte da riparare. E se il progetto della restaurazione degli edifici e delle banchine è stato approvato dal Genio Civile, non con la stessa sollecitudine procede la liberazione degli specchi acquei del porto. Ciò è dovuto alle inevitabili interferenze delle varie autorità interessate alla soluzione del problema e agli intralci di carattere legale che ogni volta che si deve ricuperare una nave ne rendono difficile l'impresa.

Infatti, pur esistendo in Italia precise norme di legge (art. 72, 73, 507 del Codice della Navigazione) riguardanti la obbligatorietà da parte dei proprietari di navi affondate o, in mancanza, da parte delle autorità marittime, di provvedere alla rimozione dei relitti entro determinati periodi di tempo, queste disposizioni, anche tenendo conto della particolare situazione creata dagli eventi bellici (affondamenti per causa di forza maggiore) non sembra siano efficacemente operanti.

Esporremo in seguito quanto viene praticato da qualche altra nazione e da noi, per superare tali difficoltà. In Italia il problema è stato affrontato dai competenti organi governativi ma, tuttavia, non sembra avviato nella sua interezza a una rapida e concreta soluzione. Quanto meno appare evidente la necessità e urgenza di intensificare con un'appropriata organizzazione tecnica e amministrativa i lavori di sgombero degli specchi acquei portuali nei quali si devono poter svolgere in modo sicuro ed economico le operazioni di ormeggio e di carico e scarico delle navi.

24L

Situazione attuale del Porto di Napoli

ASSR

Nel porto di Napoli gli anglo-americani si sono limitati a liberare le banchine che potevano essere utilizzate più agevolmente trasformando i relitti delle navi in veri e propri moli mediante piattaforme. Dalle fotografie e dai disegni qui riprodotti si rileva che non poco è il danno derivante all'esercizio portuale dal permanere dei relitti.

Si dia uno sguardo alla pianta del porto di Napoli. Si osserva:

— nello specchio d'acqua della Calata Piliero giacciono il C. T. Pallade, il Città di Bengasi e il Pontone G. A. 90;

— nello specchio della Calata Porta di Massa si trovano una piccola nave, l'incrociatore Attendolo, il piroscafo Catania e il piroscafo Sicilia, che rendono praticamente inabbordabile il lato ovest del molo Pisacane;

— nello specchio acqueo della Calata Villa del Popolo giacciono i piroscafi Lombardia, il rimorchiatore Atlete, Medica, Sidi Okba, un masso e un numero imprecisato di galleggianti;

— nella darsena dei bacini i piroscafi Silvano, Vieste e Principessa Mafalda;

— nello specchio della Calata Marinella i piroscafi S. Agata, Bari, Caterina Costa, piroscafo Ellenia e numerosi navi minori;

— nello specchio prospiciente alla Calata Vittorio Veneto si trova il Yuni II, il piroscafo Luna (ex Montesquieu), Liberty Shelby, Patrice Beaty;

— nello specchio della Calata Granili giace il piroscafo Silemo;

— nello specchio dalla Calata Viglena il sommergibile Requin.

Numerose altre navi giacciono sparse negli specchi d'acqua portuali. In conclusione esistono affondate nel porto di Napoli 37 grandi navi e altre un centinaio di navi minori (bettoline, zattere, pontoni). Da questa imponente massa di ingombro si può calcolare, grosso modo, che il Molo Rauza è minorato del 20%,il Molo Pisacane del 100%, il Molo Carmine del 70%, il Molo Cesario Console del 40%, il Molo Vittorio Emanuele del 20%, il Molo Duchesca d'Aosta del 20%, mentre è libero soltanto il Molo Beverello. I tre moli di levante sono in parte liberi, e questo spiega la lunga durata della requisizione inglese. È molto ingombra la bocca di entrata nel porto verso Est.

Il porto di Genova risulta, attualmente, ancora ingombro sebbene un numero di ricuperi molto maggiore che a Napoli sia stato eseguito su un complesso di 351 unità, risultanti affondate all'atto della liberazione, oltre 180 sono già state ricuperate o rimosse ad opera degli anglo-americani, della Marina Italiana e dei privati. Inoltre una notevole mole di lavoro è in corso. Il Consorzio del Porto si occupa attivamente dei ricuperi coordinando l'iniziativa privata e quella delle autorità marittime. Ed è da presumere che le banchine del porto di Genova saranno liberate prima di quelle del porto di Napoli.

A Napoli la pianta del porto rivela la situazione difficile nella quale si vengono a trovare quanti arrano necessità di eseguirvi operazioni di armeggio, carico e scarico. I relitti subacquei metteranno sempre in pericolo le carene, le eliche e i timoni delle navi in arrivo e partenza, e la sosta delle navi attraccate alle piattaforme ex americane non potrà che accrescere il costo delle operazioni.

Dalle seguenti tabelle risulta che negli anni 1944-45-46 sono state ricuperate nel nostro porto navi per un complesso di 20.765 tonnellate ma ne restano da ricuperare altre per 116.000 tonnellate circa.

Ecco i dati:

ELENCO DELLE 32 NAVI GIA RICUPERATE NEL PORTO DI NAPOLI

(stazza lorda approssimata)

P/fo Portunia	T. 1500	Pontone Trieste	T. 100
Semovente G.R.S. 129	» 500	Pontone Franca	» 150
M/v Cervaro	» 7000	R/re Scalpellino	» 18
P/fo Madeka	» 619	Rimorchiatore galleg. G.O. 20	» 2000
R/re Euro	» 150	M/v Ida Orlando	» 500
Pontone Riga Trimarin	» 300	R/re Vis	» 50
M/v Esperia	» 400	Botte in ferro il 633	» 180
Villarosa	» 6282	M/p Nuova Maria	» 125
M/v Livenza	» 150	Chiatta in legno	» 150
P/fo Strada	» 1481	Pontone	» 150
R/re Carlo Bruno	» 100	Pontile	» 22
R/re Pino	» 80	R/re Carlo	» 32
Bettolina in legno	» 100	Vas 295	» 30
Rimorchiatore in ferro	» 500	R/re Ponte Tricase	» 150
M/v S. Lucia	» 42	Motozattera	» 100
Pontone Cila	» 50	Motozattera	» 100

Totale T. 20765

ELENCO DEI PIROSCAFI ANCORA AFFONDATI NEL PORTO DI NAPOLI

G. A. 60	T. 300	P/fo Toni II	T. 3000
R/re Ciclope	» 350	P/fo Pate. Remy	» 800
Drag. Monsone	» 800	P/fo Silaro	» 3547
P/fo Città di Bengasi	» 2013	Sneg. Requin	» 1000
P/fo Pallade	» 1313	Pontone Fiorentocca	» 300
Incroc. Ammiraglio	» 10000	Torp. La Mora	» 651
P/fo Sicilia	» 9645	P/fo Tivoli	» 1500
P/fo Lombardia	» 20056	P/fo Liberty Corbo	» 6000
R/re Adora	» 150	M/v Tina	» 200
P/fo Caserta (Sfil Okha)	» 1000	R/re Gigante	» 200
P/fo Silvana	» 4232	G. A. 331	» 100
P/fo Vicoia	» 1000	Pontone Leone	» 250
P/fo Mafalda	» 618	Bettolina Imperiali	» 750
P/fo Bari	» 1000	Incroc. Saphir	» 2500
P/fo S. Agata	» 5000	P/fo Racicello	» 1550
P/fo Catania	» 1000	P/fo Lorca	» 2500
P/fo Caterina Costa	» 5000	P/fo Helmsea	» 7250
P/fo Enna	» 1000	P/fo Medina (M. Dolmaci	» 1000
P/fo Liberty Shelby	» 6000		

Totale T. 118.000

Vi sono inoltre affondati al Molo S. Vincenzo circa 80 piccoli scafi (in massima motovelieri) ed in altre zone bettoline, zattere e piccoli natanti.

Gli sforzi del Ministero dei LL. PP. nell'eseguire la riparazione delle banchine e delle calate saranno, a questo risultato, certamente integrati da una simultanea opera di liberazione degli specchi acquei a quelli prospicienti. Sono note le polemiche sulla tariffa nazionale da applicare nello scarico delle merci. Ma bisogna pur chiedersi se la elevatezza delle tariffe non dipende anche dalla condizione delle banchine.

Il ripristino dei mezzi meccanici (gru, binari, piani trasbordatori ecc.), è certamente una necessità vitale; ma viene fatto di domandarsi come tali mezzi potranno funzionare se le navi non si possono avvicinare ad alcune banchine a causa dei relitti. Di conseguenza il mancato o rallentato ricupero delle navi affondate renderà meno efficace ogni opera di ricostruzione nell'immediato entroterra portuale.

245

Provvedimenti adottati per i recuperi e necessità di perfezionarli

I ricuperi dei relitti affondati nei porti hanno seguito un andamento discontinuo. Naturalmente si è agito subito sulle navi meno danneggiate e la cui riparazione presentava per gli armatori una evidente utilità. Si deve a una immediata azione della Marina e alla iniziativa privata se sono state ricuperate alcune navi. Sono seguite visite di tecnici e di Ministri e poi discussioni, voti, ordini del giorno. Ma ben poco si è deciso e, quel che più conta, le decisioni prese non hanno avuto esecuzione. La soluzione del problema presenta gravi difficoltà di ordine tecnico e di ordine economico a superare le quali deve intervenire il legislatore, poichè i decreti attualmente in vigore non hanno avuto efficacia risolutiva.

Occorre premettere qui alcuni cenni sulla tecnica dei ricuperi.

I provvedimenti da adottare sono semplici, ma richiedono il possesso di mezzi costosi e di specialisti ben pagati. L'impresa deve quindi presentarsi largamente redditizia per coprire le spese ed il rischio di un insuccesso. Tutti i procedimenti portano a ridare alla nave affondata una spinta superiore al peso della stessa. Ciò si ottiene togliendo acqua da una parte dei compartimenti a mezzo di aspirazione mediante pompe, oppure a mezzo di espulsione con insufflazione di aria compressa, o infine sollevando la nave mediante l'applicazione di cilindri di spinta. Spesso vengono adottati contemporaneamente due o più procedimenti. Nel caso del risanamento dei locali, occorre prima trovare, mediante ispezioni sub-acquee, le falle della nave.

Questi procedimenti sono quelli stessi adottati nello scorso secolo. I progressi conseguiti risultano dovuti più che altro al progresso generale della tecnica, le antiche pompe a vapore sostituite oggi con pompe elettriche anche completamente affogate e manovrate da palombari; è stato introdotto l'uso del taglio elettrico sub-acqueo. Questi accenni alla tecnica dei ricuperi servono solo per mettere in evidenza la necessità di essere in possesso di mezzi adeguati. E se tali mezzi mancano a buona parte delle numerose ditte di ricupero, spesso improvvisate, risultano invece in largo possesso della Marina Militare, che può facilmente diventare il centro propulsore dei ricuperi stessi, se si prescinde dal costo e dalla eventuale copertura del rischio. Le difficoltà tecniche possono quindi esser superate col concentra-

mento dei mezzi della Marina e delle ditte private nei principali porti che occorre liberare dai relitti, mentre le difficoltà economiche (costi) potranno essere superate solo con appropriati provvedimenti legislativi.

L'intervento dell'autorità governativa nella esecuzione dei ricuperi è finora stato duplice; e cioè:

— La Marina Mercantile ha lasciato all'iniziativa privata la cura di eseguire il ricupero ed il ripristino delle navi sinistrate, ma ha promosso l'emanazione del decreto 686 (19-10-45) e, successivamente, del decreto integrativo in data 15-5-46. Con tali decreti viene fissato un compenso per il ricupero ed un compenso per il ripristino delle navi.

— La Marina Militare ha eseguito i ricuperi e demolizioni di quelle navi che davano maggior ingombro all'accesso dei porti e alla navigabilità di essi, e di quelle che potevano presentare una pratica utilizzazione tralasciando le altre sia per motivi di carattere economico, sia per dubbi sul loro impiego, sia per le ancora esistenti incertezze sul contenuto del trattato di pace.

Per quanto riguarda le navi mercantili, gli armatori, com'era da prevedersi, hanno provveduto a effettuare i ricuperi che si presentavano di assoluta convenienza in relazione ai decreti emessi e alle possibilità finanziarie dei singoli.

Ma il giudicare della convenienza del ricupero di una nave non è facile poichè molte parti della nave affondata non sono visitabili, e non si può dire a priori se l'affare si dimostrerà buono o no.

Come diremo in seguito, sarebbe stato forse meglio non abbinare il premio di ricupero col premio di riparazione. In tal caso si sarebbe potuto giudicare della convenienza del ripristino dopo il ricupero.

In complesso i provvedimenti di governo affrontano il problema dei ricuperi con un duplice ordine di interventi:

— quello diretto, mediante i lavori eseguiti dalla Marina Militare da sola, o con la collaborazione degli anglo-americani, per l'immediata apertura dei porti;

— quello indiretto, favorendo con i decreti citati l'iniziativa privata nell'intento, oltre che di liberare le acque dei porti, anche di concorrere alla ricostruzione della Marina Mercantile ricostituendo almeno parte dell'immenso patrimonio di naviglio affondato.

Occorre ora avviare a una rapida soluzione il problema generale relativo alla completa liberazione degli specchi d'acqua e delle banchine per ridare a ciascun porto la potenzialità necessaria. Dell'argomento si occupa il Comitato Interministeriale per la Ricostruzione Porti, formato da funzionari dei Ministeri LL. PP., della Marina Militare e della Marina Mercantile. Questo Comitato si riunisce periodicamente a Roma e stabilisce le zone dei singoli porti che devono essere sgomberate ed il loro ordine di precedenza. I rappresentanti

dei Lavori Pubblici e quelli della Marina Militare sono gli esecutori materiali dei lavori, in base ai fondi stanziati sul bilancio dei LL. PP. Ma le realizzazioni ottenute nei nostri porti si limitano alla rimessa a galla di meno di un sesto del tonnellaggio dei relitti. È bensì vero che, sempre per Napoli figurano da tempo stabilite le zone da liberare e gli ordini di precedenza. Ma, purtroppo i lavori non sono stati ancora iniziati in modo così ampio da garantire la liberazione del porto in un ragionevole periodo di tempo, che sarebbe opportuno fissare.

A nostro avviso occorrerebbe non solo stanziare determinati fondi (e di ciò dava recentemente assicurazione il Ministro dei LL. PP. in una sua visita al porto), ma altresì apportare qualche ritocco all'organizzazione e alla legislazione allo scopo di rendere più rapide le operazioni di ricupero. Nel paragrafo seguente esporremo il nostro punto di vista al riguardo. Dobbiamo qui ancora aggiungere che il ricupero di così ingente quantità di materiale costituirebbe un apporto notevole di materie prime alle Ferriere Nazionali, che ne avranno sempre più urgente bisogno a mano a mano che si andranno esaurendo, da esse assorbiti, i rottami che la guerra ha sparso sul nostro territorio. E ancora dobbiamo ricordare la dolorosa e rilevante disoccupazione dei marittimi e delle maestranze portuali e navali di Napoli, che troverebbero immediato lavoro da un acceleramento delle operazioni di ricupero o demolizione ad esse susseguenti. Infine, per giudicare sulla convenienza di eseguire i ricuperi e le successive riparazioni, occorre tener presente che si spenderà moneta nazionale, mentre l'acquisto di navi estere ci obbligherà a sborsare valute pregiate o a trasferire a questi acquisti la valuta procurata con i noli e con le esportazioni.

249

Provvedimenti Governativi occorrenti per intensificare il ritmo dei ricuperi navali

Vale appena la pena di avvertire che dall'oggetto di queste note sui ricuperi navali e su quanto ottiene all'argomento esula ogni intenzione di critica sull'opera degli organi competenti, i quali si sono prodigati per ricercare i rimedi adatti alla situazione.

Sappiamo che gli intralci (requisizione di zone portuali, scarsezza di mezzi tecnici e finanziari) non sono stati, nè sono di lieve entità. Scopo di queste considerazioni è principalmente l'opportunità di sottolineare il carattere di massima urgenza assunto dalla questione. Con tali propositi a noi sembra giunto il momento di indicare alcuni provvedimenti di ordine legislativo, finanziario e tecnico che, a nostro parere, gioverebbe adottare per la risoluzione del problema.

Sotto il profilo legislativo è da considerare che sono attualmente in vigore:

— il codice della navigazione (art. 72-73), che fa obbligo ai proprietari di navi affondate di procedere al ricupero entro un determinato periodo di tempo. La legge non prevede l'affondamento per eventi bellici, e quindi è oggi di scarsa efficacia poichè la colpa degli affondamenti non può certo essere addossata agli armatori;

— il decreto della Marina Mercantile n. 606, qui riprodotto, che riconosce una quota (massimo del 40%) sulle spese sostenute dall'armatore per il ricupero e per il ripristino delle navi affondate.

È ben vero che l'art. 3 del decreto considera il pagamento di un acconto dell'80% sulle spese di ricupero; ma esso non prevede il caso di ricupero non seguito da ricostruzione.

Il Governo Francese ha impostato e risolto diversamente il problema con la emissione dei decreti (11 dicembre 1944-12 marzo 1945) che pure si riproducono qui di seguito. Tali decreti affermano la necessità di ristabilire, al più presto, la circolazione dei porti e dei passeggi fluviali; e perciò di ristabilire la utilizzazione degli specchi d'acqua portuali e delle banchine. Lo Stato avoca a sè tutte l'azione dei ricuperi stabilendo speciali norme.

Il decreto 11-12-44 taglia corto a ogni possibilità di intralci e azioni di carattere legale da parte dei proprietari dei relitti, affermando che la liberazione delle zone portuali, essendo di interesse nazionale, conferisce al Mini-

stero dei LL. PP. la facoltà di sostituirsi, a tutti gli effetti, al proprietario della nave.

Il decreto 12 marzo 1945 istituisce una commissione centrale mista, coadiuvata da Commissioni regionali, che trovano il corrispondente nel nostro Comitato per la Ricostruzione dei Porti, avente presso a poco le stesse attribuzioni e facoltà.

Dalla considerazione dello stato attuale della nostra legislazione nei confronti della francese, che è quella meglia da noi conosciuta, e forse la più vicina alle nostre esigenze (dichiarazione che i ricuperi sono d'interesse nazionale), dovrebbero scaturire nuovi e più efficaci provvedimenti legislativi. Ripetiamo: il decreto 636 è stato e sarà efficace poichè ha invogliato e invoglierà a operare quegli armatori che ritenevano e ritennero conveniente il ricupero delle loro unità. Ma sono rimaste a fondo le navi il cui ripristino non presenta per i relativi armatori una palese convenienza, sia per il costo dei lavori occorrenti a rimettere le navi in efficienza, sia dal punto di vista del costo dell'esercizio futuro trattandosi in gran parte di unità già vecchie. E ovviamente nessun proprietario di nave affondata, per quante legislazioni possano esergli fatte, affronterà l'onere di sgombrare un relitto che per lui non offre nessuna convenienza aggiungendo, alle perdite già subite per causa di forza maggiore, altri oneri volontari.

Limitando il problema al porto di Napoli, è da osservare che una parte delle navi affondate appartengono alla Marina Militare o dipendono da essa (navi ex francesi), e quindi non dovrebbero aver valore i calcoli di convenienza che fanno i privati. Non rimane, per tali navi, altra via che un energico intervento dello Stato, non solo come coordinatore, ma come esecutore diretto.

Il Comitato Interministeriale dovrebbe stabilire, se non l'ha già fatto, in base a concetti tecnici, che è possibile determinare con sufficiente approssimazione, un periodo di tempo determinato e limitato entro cui il porto dovrebbe essere definitivamente sgomberato. Quindi in base alle condizioni di ciascun relitto (esame che sicuramente è stato già eseguito dai competenti organi della Marina Militare) stabilire quali di essi debbano venir ricuperati, e quali demoliti sul posto, tenendo presente che per quelli che si possono vendere galleggianti si deciderà della convenienza del ripristino a ricupero avvenuto.

Alcuni cenni sul finanziamento dell'impresa. In base al piano generale dei ricuperi non sarà estremamente difficile calcolare il fabbisogno finanziario che, tenuto conto della vendita del rottame, povero e ricco, ricavabile dalle demolizioni, non dovrebbe essere ingente. Infatti si calcola, grosso modo, che un ricupero possa costare oggi da 3 a 6 lire al kg. (secondo le difficoltà del lavoro, la profondità e posizione del relitto, ecc.). Dalle spese si dedurranno i ricavi della vendita dei rottami, il cui costo è in continuo aumento; e in

aumento indubbiamente più rapido degli incrementi delle spese di manodopera.

Calcolato in 120.000 Tons. il peso delle navi affondate nel porto di Napoli, uno stanziamento di poche centinaia di milioni potrebbe essere sufficiente al bisogno.

Resta da considerare il profilo tecnico-organizzativo della questione, e cioè ricercare i mezzi d'opera occorrenti ai ricuperi e assegnare il personale occorrente. Circa i mezzi, come abbiamo già detto, occorrerebbe utilizzare in larga parte sia quelli della Marina Militare, sia quelli delle ditte private già attrezzate. Questo ultimo accorrerebbero con certezza, così come sta avvenendo per il lavoro all'estero (infatti lavorano attualmente in Francia parecchie ditte italiane). E qualora ciò non si potesse raggiungere, si potrebbe anche ricorrere ad una forma di requisizione equamente risarcitiva (come già praticata dalla Marina Militare nel 1944, quando non disponeva di mezzi sufficienti per i ricuperi) assegnando in modo razionale i mezzi a disposizione, o requisiti, ai diversi porti d'Italia destinati ad essere sgomberati dai relitti. Con questi strumenti a disposizione le Commissioni Regionali potrebbero appaltare i lavori nelle forme consuete di contratto (no cure — no pay — regia con premio di consegna, ecc.) da adottare caso per caso, in modo che le ditte o cooperative specializzate potrebbero ricuperare contemporaneamente più relitti.

È certo che mediante provvedimenti analoghi i porti della Francia vanno rapidamente liberandosi dai relitti anche, come si è visto, con l'ausilio di ditte italiane. E ciò è dovuto, appunto, all'efficacia dell'intervento statale in un campo in cui l'iniziativa privata non potrà mai riuscire da sola a condurre a termine compiti di così vasta portata che non si presentano chiaramente redditizi.

Ing. Dr. Renato Elia
provv. Cantieri Castellammare Navalmeccanica

Ing. Dr. Luigi Persone
dir. Ruolo e Studi Navalmeccanica

Piroscafo « CASERTA » ormeggiato sul fondo lungo il Molo Marzocchello.

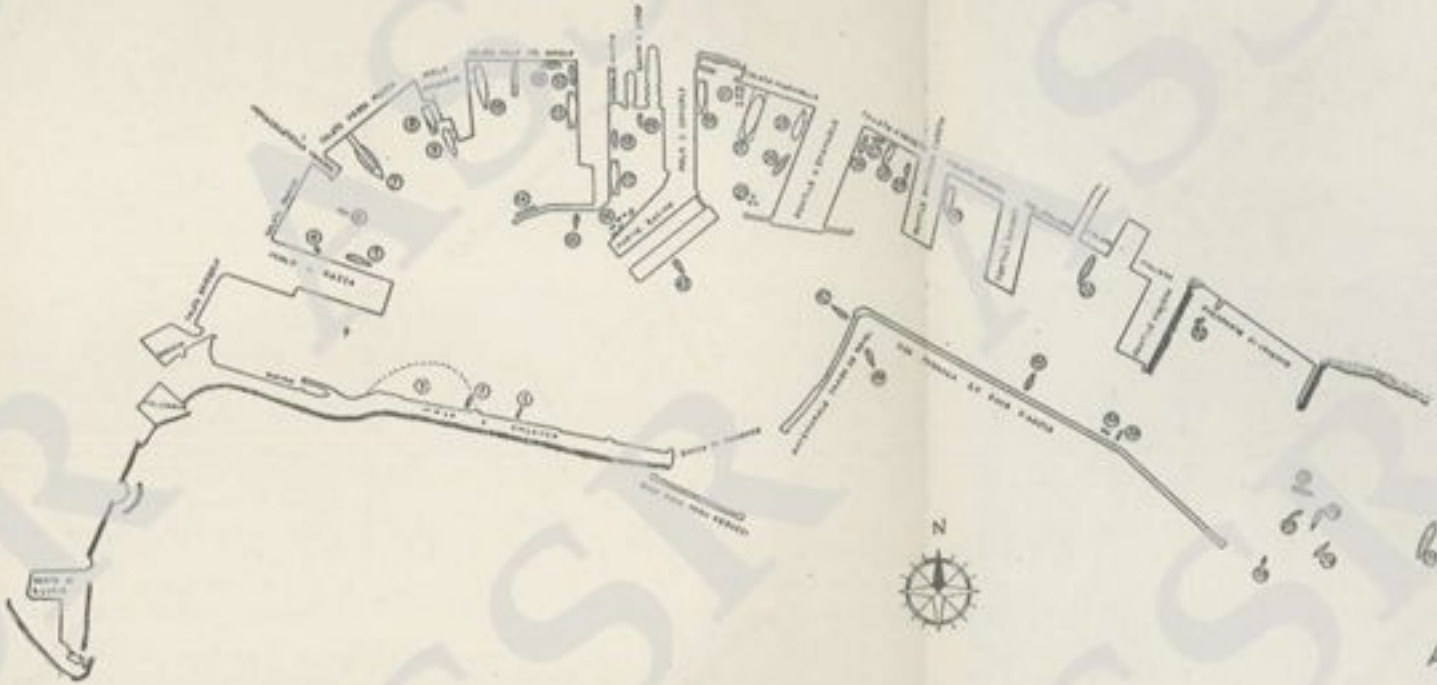
La stessa piroscafo visto trasversalmente.

Piroscafo « SICILIA » carbone sul fianco e adiacente al Molo Pisacane.

Piroscafo « BARI » ormeggiato sul fondo lungo il Molo Canale Canale. Gli americani hanno reso le sopastrutture trasformando la nave in mole.

Piroscafo « SILVANO » affondato al Molo Mezzanello del quale occupa circa 150 mt. di asse la piattaforma centrale.

Lo stesso piroscafo visto di prora.



PORTO DI NAPOLI

NAVI AFFONDATE

Scala 1:10000

INDICAZIONI CONVENZIONALI		
SIMBOLO	DENOMINAZIONE	NOTE
	Fianco banchina danneggiata	
	Cratere presso fianco banchina	
	» laterale sulla banchina	
	Costruzioni danneggiate	
	» gravemente danneggiate	
	» Demolite	
	Ciminiera	

PORTO DI GENOVA
SITUAZIONE DELLE NAVI AFFONDATE
AL 1° MAGGIO 1945

Decreto Legislativo Luogotenenziale 19-10-1945, n. 686 — PROVVIDENZE PER IL RECUPERO E LA RIMESSA IN EFFICIENZA DI NAVI MERCANTILI SINISTRATE.

UMBERTO DI SAVOIA

Principe di Piemonte

Luogotenente Generale del Regno

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. D. L. 10-1-1920, n. 320, convertito nella Legge 5-1-1925, n. 245, e successive modificazioni, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento;

Visto la legge 13 luglio 1939, n. 1154, e successive modificazioni, recante norme sulla requisizione del naviglio mercantile;

Visto il R. D. L. 7-12-1942, n. 1098, recante provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili ed al rimpiego delle corrispondenti indennità;

Visto il decreto legislativo luogotenenziale 1-11-1944, n. 361, e successive modificazioni, recante provvidenze per agevolare il riassetto della vita civile e la ripresa economica della Nazione;

Visto l'art. 4 del D. L. lgt. 25-6-1944, n. 151;

Visto il D. L. L. 1-2-1945, n. 32;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro della marina, di concerto con quelli per la grazia e giustizia, per le finanze, per il tesoro, per la guerra, per l'aeronautica, per l'industria e commercio, e per il lavoro e la previdenza sociale;

Abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1. — Ai proprietari, che intendano procedere alla rimessa in efficienza di navi adibite o da passeggeri di stazza lorda non superiore a 15.000 tonnellate o di navi o galleggianti di qualsiasi altro tipo o tonnellaggio (escluse le navi da diporto) è concesso, qualora le spese di ripristino, calcolate al momento del sinistro, risultino superiori all'85 per cento dell'indennità di perdita, a qualsiasi titolo corrisposta, un compenso di riparazione nonché un contributo al pagamento degli interessi sui finanziamenti ottenuti, con la garanzia sussidiaria dello Stato previsti dall'art. 3 del presente decreto, da Enti o Istituti di diritto pubblico esercenti il credito navale o peschereccio.

I lavori di rimessa in efficienza debbono essere ultimati entro il 31-12-1947.

I suddetti benefici sono estesi anche alle navi e galleggianti dei quali il ricupero oppure la riparazione erano in corso al 2-9-1945 ovvero erano stati iniziati dopo tale data ed ultimati o tuttora in corso di ultimazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Dalla concessione dei benefici di cui al presente articolo sono esclusi i proprietari delle navi e galleggianti requisiti, danneggiati e rimessi in piena e completa efficienza ai termini dell'art. 47 della legge 13 luglio 1939, n. 1154, dall'Amministrazione che ha proceduto alla requisizione.

I proprietari che intendono avvalersi delle disposizioni stabilite dal presente decreto, devono farne dichiarazione scritta entro sei mesi dall'entrata in vigore di esso al Ministero della Marina, impegnandosi ad iniziare i lavori di ricupero e riparazione entro i tre mesi successivi alla dichiarazione. Scaduto infruttuosamente tale termine, il Ministero potrà provvedere altrimenti all'utilizzazione del relitto, nel quale il proprietario perderà ogni eventuale diritto di rivendicazione.

Art. 7. — Il compenso di riparazione di cui al precedente art. 1, la cui liquidazione sarà effettuata dopo l'entrata in esercizio delle navi e dei galleggianti ricuperati, è costituito dalle quote sotto indicate ed è corrisposto nella misura risultante dalle tabelle allegate al presente decreto firmato dal Ministro per la marina:

a) quota concorso spese di ricupero che non è corrisposta ove le navi e i galleggianti, a giudizio insindacabile del Ministro per la marina, siano rimasti a galla dopo il sinistro (tabella A);

b) quota concorso spese di riparazione scafo, allestimento e relativi macchinari ausiliari (tabelle B);

c) quota concorso spese di riparazione carrelli, dotazioni e pezzi di ricambio (tabella C);

d) quota concorso spese di riparazione apparato motore e macchinari ausiliari dell'apparato motore (tabella D).

La misura delle quote costituenti il compenso di cui al presente articolo è successivamente soggetta a revisione, su proposta del Ministro per la marina, di concerto con quello per il tesoro, sulla base delle variazioni intervenute nei costi dei materiali e della manodopera.

Per le navi e galleggianti di cui al terzo comma del precedente art. 1, le quote del compenso di riparazione saranno ridotte, in relazione ai minori costi dell'epoca, nella misura che sarà fissata con decreto del Ministro per la marina di concerto con quello del tesoro.

L'ammontare del compenso complessivo previsto dal presente articolo non potrà in alcun caso superare il 40 per cento delle spese effettuate per il ricupero e la rimessa in efficienza delle navi e galleggianti sinistrati.

A tal fine il Ministero della Marina avrà facoltà di esaminare tutti i documenti di spesa, in contraddittorio con le imprese, i cantieri e gli stabilimenti che hanno provveduto al ricupero e alla rimessa in efficienza delle navi e galleggianti stessi.

Le controversie, eventualmente insorte sugli interessati, saranno definite secondo le norme di cui al quarto comma dell'art. 4 del presente decreto.

Il compenso di riparazione può essere ricuperato in tutto o in parte dallo Stato, entro tre anni dall'entrata in vigore del presente decreto. L'esercizio di tale facoltà, che sarà regolato da norme da emanarsi dal Ministero della marina di concerto con quello del tesoro, è subordinato all'accertamento dei benefici che il ricupero dell'intero o il corrispondente valore delle navi e dei galleggianti nel mercato internazionale assicurerebbe a valore che li hanno ricuperati o rimessi in efficienza.

Art. 8. — Quando la nave od il galleggiante sia stato ricuperato e reso nuovamente galleggiante, ai proprietari potrà essere concesso, a giudizio del Ministro per la marina, un acconto non superiore all'80% della quota concorso spese di ricupero.

Quando lo stato d'avanzamento dei lavori di riparazione, accertato dagli uffici di vigilanza del Registro Italiano Navale, abbia raggiunto, rispettivamente, il 50 per cento, il 75 per cento e il 95 per cento, ai proprietari delle navi e galleggianti potranno essere concessi, a giudizio del Ministro per la marina, acconti pari, rispettivamente, al 25 per cento, al 60 per cento e al 75 per cento delle quote (*b*, *c* e *d*) del compenso di riparazione.

Art. 4. — I proprietari, i quali, allo scopo di avvalersi dei benefici previsti dal presente decreto, intendano rinunciare la proprietà dei relitti delle navi o galleggianti che, già requisiti per non comparsa, siano stati successivamente requisiti per acquisto, a termini dell'art. 2 del R. D. L. 23-12-1941, n. 1661, e dell'art. 1 del R. D. 2-2-1943, n. 127, dovranno corrispondere una somma pari al 15 per cento dell'ammontare dell'indennità a essi spettante a termini della legge 13-7-1939, n. 1134, e rimborsare le spese per ricupero e per riparazioni, eventualmente sostenute dall'Amministrazione che ha proceduto alla requisizione.

Nel caso di requisizione per non comparsa, l'indennità di perdita o di avaria a carico dell'Amministrazione, spettante ai proprietari delle navi o galleggianti, non potrà superare per qualsiasi titolo di spesa o perdita subita, l'85% del valore della nave o del galleggiante alla data del sinistro, valore da determinarsi dal Ministero della marina, secondo le norme di cui alla legge 13-7-1939, n. 1134.

Le spese per i lavori di ricupero e di riparazione sostenute dal Ministro della marina non potranno portare valore. Qualora le spese abbiano superato il valore predetto, l'Amministrazione ha diritto al rimborso della maggior somma erogata. Resta in ogni modo ferma l'obbligo dell'Amministrazione alla corresponsione dei compensi di ricupero, a termini del R. D. 2-2-1943, n. 127.

Le controversie eventualmente insorte sulla necessità ed entità dei lavori e sui costi relativi sono deferite a un Collegio arbitrale composto da un rappresentante dell'Amministrazione, da un rappresentante dell'armatore e da un terzo arbitro scelto dai primi due o, in caso di disaccordo, dal presidente del Tribunale competente.

L'arbitrato del Collegio è disciplinato dalle norme del titolo VIII, libro IV, del Codice di procedura civile.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle navi noleggiate dalle Amministrazioni dello Stato, nel caso che Amministrazioni stesse si siano avvalse delle facoltà previste dall'art. 5 del R. D. L. 7-12-1942, n. 1808, ed a quelle assicurate contro i rischi di guerra di cui alla legge 5-6-1941, n. 499, per la parte ad esse applicabile: in tal caso va preso per base il valore assicurato in polizza.

Art. 5. — Il Ministro per il tesoro è autorizzato a concedere agli enti ed istituti di diritto pubblico esercenti il credito navale e peschereccio, a termini delle vigenti disposizioni legislative, la garanzia sussidiaria dello Stato, fino all'importo complessivo di 3500 milioni, per i finanziamenti da concedersi per il ricupero e la rimessa in efficienza delle navi e galleggianti, di cui al presente decreto. Tale garanzia sarà concessa sulla base dei documenti giustificativi delle spese già sostenute e dei preventivi delle spese da sostenere, predisposti dagli enti ricuperatori, dai cantieri o stabilimenti ed approvati dal Ministero della marina previa deduzione del compenso di riparazione previsto dall'art. 2 del presente decreto.

I finanziamenti di cui al precedente comma sono autorizzati dal Ministro per il tesoro, di concerto con il Ministro per la marina, previo parere del Comitato previsto dall'art. 3 del D. L. L. 1-11-1945, n. 807.

I detti finanziamenti avranno durata non superiore a cinque anni, e il contributo sul pagamento degli interessi sarà corrisposto in misura non eccedente il 3 per cento annuo, per un periodo non maggiore di quattro anni per ogni operazione.

Il contributo d'interessi è corrisposto nei limiti previsti dal presente articolo anche ai proprietari assicurati al beneficio del compenso di riparazione che provvedano con mezzi finanziari propri, in tutto o in parte, alla rimessa in efficienza delle navi e galleggianti sinistrati. Detto contributo sarà pagato, con decorrenza dalla data d'entrata in esercizio delle navi o galleggianti, a rate semestrali posticipate e sarà calcolato per il primo anno

sulla base delle spese sostenute dai proprietari e controllate dal Ministero della marina, o per i tre anni successivi sulla base di tale ammontare ridotta ogni anno del 25 per cento.

Art. 6. — Salvo altre eventuali garanzie, il credito derivante dal finanziamento di cui al precedente art. 5 deve essere garantito da ipoteca a favore dell'ente o istituto finanziatore sulle navi o galleggianti ai cui costruzione o riparazione la effettuata è destinato il finanziamento stesso.

Alla pubblicità dell'ipoteca si procede senza alcuna spesa, ai termini degli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione.

Qualora la nave o galleggiante sia stata cancellata dalla matricola o registro d'iscrizione dovrà essere ripristinata la precedente iscrizione.

Il credito derivante dal finanziamento ha inoltre privilegio sui macchinari ed altre attrezzature, costruiti o in costruzione, da installare sulla nave o galleggiante di cui sopra.

Detto privilegio può essere esercitato anche nei confronti dei terzi; esso è preferito ad ogni altro diritto di prelazione, ad eccezione di quelli derivanti dai privilegi e pegni precedenti all'annotazione di cui al successivo comma, i quali conservano la loro priorità rispetto al privilegio accordato.

Il privilegio di cui sopra deve essere annotato, a richiesta dell'Istituto ed ente finanziatore, senza spese, nel registro di cui all'art. 1524 del Codice civile presso il Tribunale competente in relazione alla località nella quale si trovano i macchinari o attrezzature stessi e di esso sarà data avviso mediante inserzione nel Foglio annunzi legali della provincia.

L'ipoteca ed il privilegio s'intendono costituiti anche a favore dello Stato, per gli effetti di cui all'art. 9 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367.

Art. 7. — Ferma sempre il disposto del terzo comma dell'art. 9 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, perchè la garanzia sussidiaria prestata dallo Stato ai sensi del precedente art. 5 diventi operativa e lo Stato sia tenuto al pagamento immediato del residuo credito dell'ente o istituto, sarà sufficiente che abbia avuto corso la cessazione della nave o galleggiante ipotecato e dalla cosa sottoposta a privilegio a termini del precedente art. 6.

Inoltre la detta garanzia sussidiaria diventa egualmente operativa, e lo Stato è tenuto al pagamento immediato del residuo credito dell'ente o istituto finanziatore nei casi seguenti:

a) ogni qualvolta abbia avuto luogo la perdita totale della nave o galleggiante ipotecato per quella parte del credito dell'ente o istituto finanziatore che non fosse coperta dalla indennità di assicurazione;

b) ogni qualvolta la nave o galleggiante abbia formato oggetto di cattura e di procedimenti cautelativi od esecutivi fuori delle acque territoriali, dopo trascorsi sei mesi dalla cattura o dall'inizio di detti procedimenti.

Art. 8. — Alle provvidenze ed ai finanziamenti di cui al presente decreto sono applicabili le norme di cui agli articoli 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367.

Le agevolazioni fiscali di cui all'art. 12 del suddetto decreto si intendono applicabili anche agli atti e contratti con i quali vengano costituiti e ceduti i compensi di riparazione di cui al presente decreto, nonchè alle formalità ipotecarie accessorie.

Art. 9. — Con singoli provvedimenti, da emanarsi dal Ministro per la marina, di concerto con quello per il tesoro, i benefici previsti dal presente decreto potranno essere estesi anche alle navi miste e da passeggeri di stazza lorda superiore alle 15.000 tonnellate.

Art. 10. — Agli effetti del conseguimento dei benefici previsti dal R. decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, e successive modificazioni, le costruzioni a scafo di legno sono parificate a quelle di metallo a scafo di legno.

Art. 11. — Per provvedere al pagamento dei compensi previsti dal presente decreto è autorizzata la spesa di L. 2500 milioni, nei cui compresi gli stanziamenti ancora da effettuare nella autorizzazione di cui all'art. 21 del R. decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330.

La indicata somma di L. 2500 milioni sarà stanziata nel bilancio di previsione del Ministero della marina in ragione di:

750 milioni per l'esercizio finanziario 1945-46
1000 » » » » 1946-47
750 » » » » 1947-48

Lo stanziamento per ciascun esercizio finanziario non dovrà essere in nessun caso superato; gli eventuali residui andranno in aumento degli stanziamenti degli anni successivi.

Art. 12. — Con decreti del Ministro per il tesoro sarà provveduto alle variazioni di bilancio occorrenti per l'esecuzione del presente decreto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 19 ottobre 1945.

DECRETO III NAVIGLIO

SEZIONE II

IL MINISTRO DELLA MARINA

di concerto con quello per il Tesoro

Visti gli artt. 1 e 2 del D. L. 19 ottobre 1945, n. 686, portanti provvidenze per il ricupero e la rimessa in efficienza di navi mercantili sinistrate;

Accertati i costi dei materiali e della mano d'opera per il periodo di tempo anteriore alla data di entrata in vigore del D. L. L. 19 ottobre 1945 n. 686;

DECRETA

ART. 1. — Le misure delle quote costituenti il compenso di riparazione spettante per la rimessa in efficienza delle navi e galleggianti sinistrati dei quali il ricupero e la riparazione erano in corso al 2 settembre 1943 o siano stati iniziati dopo tale data ed ultimati od ancora in corso alla data di entrata in vigore del D. L. L. 19 ottobre 1945, n. 686 è fissata per i vari periodi considerati dalle tabelle allegate al presente decreto.

ART. 2. — Ove i lavori di ricupero e di riparazione siano stati eseguiti in più cantieri e non possa essere comprovato, con certificati rilasciati dal R.I.N.A., dalle Autorità Marittime o dai competenti Uffici della R. Marina, l'ammontare dei lavori eseguiti nei singoli cantieri, alla liquidazione delle varie quote del compenso di riparazione sarà provveduto applicando la media delle misure unitarie previste per i vari cantieri in cui i lavori stessi sono stati eseguiti.

ART. 3. — Le tabelle allegate al D. L. L. 19 ottobre 1945, n. 686, sono applicabili anche ai lavori effettuati dal 1° luglio 1945 alla data di entrata in vigore del decreto stesso.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei Conti per la registrazione.

Roma, 15 maggio 1946

Il Ministro per il tesoro
F.to CORBINO

Il Ministro per la marina
F.to DE COURTEN

TABELLA A

COMPENSO DI RIPARAZIONE

Quote concernenti spese di ricupero

galleggianti	fino a L.	100 tonn.	stazza lorda L.	6.500	
» da	101 »	300 »	» »	» 6.000	
» »	301 »	500 »	» »	» 5.500	per tonn. stazza lorda
» »	501 »	1000 »	» »	» 5.000	
» »	1001 »	2000 »	» »	» 4.000	
» »	2001 »	15000 »	» »	» 3.000	
		ed oltre			

TABELLA B

COMPENSO DI RIPARAZIONE

Quote di concorso spese di riparazione scafo ed allestimento e relativi macchinari ausiliari

navi e galleggianti		Per ogni Q.le di legno messo a posto L.	Per ogni Q.le di materiale metallico messo a posto L.	Peso massimo per ogni tonn.ta s. l. L.
fino a	100 tonn. s. l.	2.000	2.500	2,9
da 101	a 300 » » »	2.000	2.500	2,7
» 301	» 500 » » »	2.000	2.500	2,5
» 501	» 1000 » » »	1.500	2.500	2,3
» 1001	» 1500 » » »	1.500	2.500	2,1
» 1501	» 2000 » » »	1.500	2.500	1,9
» 2001	» 5000 » » »	1.100	1.900	1,8
» 5001	» 15000 » » »	1.100	1.900	1,5

Tabella C

COMPENSO DI RIPARAZIONE

Quota concorso spese riparazione corredi, dotazioni, pesi ripartiti

galleggianti	fino a	100 tons.	stazza lorda	L.	1.400
»	da 101 a	1000	»	»	1.750
»	» 1001 a	2000	»	»	1.900
»	» 2001 a	15000	»	»	2.000
	ed oltre				

per tons. stazza lorda

I valori di cui alla presente tabella debbono essere maggiorati del 30% nel caso di navi da passeggeri o miste.

Tabella D

COMPENSO DI RIPARAZIONE

Quota concorso spese di riparazione apparato motore ed apparecchi ausiliari dell'apparato motore

Potenza	fino a	100	C.A.	o	C.I.	L. 4.000 a	C.A.	o C.I.
»	da 101 a	300	»		»	» 3.200	»	»
»	da 101 a	500	»		»	» 3.600	»	»
»	da 501 a	1000	»		»	» 3.400	»	»
»	da 1001 a	2000	»		»	» 3.200	»	»
»	di oltre	2000	»		»	» 3.000	»	»

Roma, addì 19 ottobre 1946

Il Ministro per la marina
Lio De Caurero

Allegato

DECRETI EMESSI DAL GOVERNO FRANCESE

267

ORDINANZA DELL'11 DICEMBRE 1944 RELATIVA AL DISINCAGLIO E RECUPERO DI RELITTI DI NAVI NELLE ACQUE TERRITORIALI FRANCESI

Il Governo provvisorio della Repubblica Francese,

Sul rapporto del Ministero dei LL. PP. e dei Trasporti, del Ministero della Marina e del Ministero delle Finanze,

Vista l'ordinanza del 3 giugno 1943 portante l'istituzione del Comitato Francese della Liberazione Nazionale nonchè le ordinanze del 3 giugno e 4 settembre 1944,

Visto il decreto del 26 novembre 1944 relativo all'esercizio della Presidenza del governo provvisorio della Repubblica Francese durante l'assenza del Generale de Gaulle,

Intesso il Comitato giuridico,

ORDINIAMO

Art. 1. — Per la durata delle ostilità e 10 mesi dopo la data del decreto che ne fisserà la cessazione e nonostante tutte le disposizioni contrarie, le navi o parti di navi affondate, totalmente o parzialmente immerse, come pure le merci dalle stesse contenute sono rilevate o demolite nelle condizioni qui appresso, applicabili egualmente ai carichi.

Art. 2. — Il Ministro dei Lavori Pubblici e dei Trasporti e il Ministro della Marina sono incaricati, ciascuno per la propria competenza, di coordinare le operazioni di disincaglio o di demolizione dei relitti affondati nelle acque territoriali francesi.

Art. 3. — Nessuna operazione di disincaglio o di demolizione di relitti potrà essere effettuata senza l'autorizzazione del Ministro competente.

Art. 4. — Nel caso di relitti, dannosi per la navigazione e costituenti un pericolo pubblico, o ove il trasporto o il sollevamento o la demolizione sono riconosciute di pubblico interesse, il Ministro dei Trasporti potrà sostituirsi al proprietario, e, senza intimazione preliminare, sotto riserva di applicazione delle convenzioni internazionali riguardanti la materia, far procedere ai lavori di ricupero o di demolizione, a spese e rischio del proprietario, entro il limite dei valori ricuperati.

Art. 5. — Di accordo i Ministri dei Lavori Pubblici e dei Trasporti, della Marina e delle Finanze fisseranno le modalità di applicazione della presente ordinanza.

Art. 6. — La presente ordinanza sarà pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e resa esecutiva, come Legge.

Fatto a Parigi l'11 dicembre 1944

JULES JEANNENEY

Per il Governo provvisorio della Repubblica Francese:

Il Ministro dei Lavori Pubblici e dei Trasporti: René Mayer
Il Ministro delle Finanze: R. Pleven
Il Ministro della Marina: Louis Jacquinot

41

COMMISSIONE INTERMINISTERIALE DEI RICUPERI

Il Ministro dei Lavori Pubblici e dei Trasporti, il Ministro della Marina e il Ministro delle Finanze.

Vista l'ordinanza dell'11 dicembre 1944 relativa al ricupero dei relitti di navi nelle acque territoriali francesi;

Visto il decreto del 3 giugno 1941 sul regime dei porti marittimi del commercio;

STABILIAMO

ART. 1. — È istituita una commissione centrale interministeriale, composta dal Direttore Centrale delle Costruzioni e Armi Navali, rappresentante il Ministro della Marina, dal Segretario Generale della Marina Mercantile e dal Direttore dei Porti Marittimi e dei canali navigabili, rappresentante il Ministro dei Lavori Pubblici e dei Trasporti, dal Direttore dei Conti e suo delegato, rappresentante il Ministro delle Finanze, che ha per missione di prendere tutte le decisioni concernenti l'organizzazione generale dei ricuperi.

ART. 2. — La Commissione Centrale è incaricata di fissare l'ordine d'urgenza delle operazioni e di coordinare i mezzi di ricupero e di demolizione.

Essa assicura il collegamento con le alte Autorità Alleate per ottenere materiale necessario al funzionamento delle imprese.

Essa dispone per l'esecuzione del servizio di una sezione « Ricuperi » collegata alla Direzione Centrale delle Costruzioni e Armi Navali.

ART. 3. — In ogni porto mercantile importante ed in ogni porto militare è istituita una commissione regionale comprendente in principio: un rappresentante del Prefetto marittimo o un Comandante della Marina assistito da un rappresentante del Servizio delle Costruzioni ed Armi Navali,

Il Direttore del Porto;

Un rappresentante del Segretario Generale della Marina Mercantile.

La Commissione Regionale è presieduta, nel porto mercantile, dal Direttore del Porto, nel porto militare, dal rappresentante del Prefetto marittimo o del Comandante della Marina.

Essa può chiamare a far parte della Commissione tutte quelle persone del cui concorso ritiene necessario.

ART. 4. — La Commissione Regionale propone alla Commissione Centrale l'ordine di urgenza delle operazioni da intraprendere nella sua giurisdizione e propone i mezzi di ricupero.

Essa assicura l'esecuzione delle decisioni della Commissione Centrale e rende conto dello stato di avanzamento dei lavori.

Essa assicura il collegamento con le Autorità Alleate e locali.

ART. 5. — Il programma d'utilizzazione dei mezzi disponibili per i ricuperi (pontoni, piroscafi, costruzioni navali, imprese private) è regolato dalla Commissione Centrale.

In base alle istruzioni della Commissione Centrale ogni commissione regionale domanda al Prefetto marittimo, al Prefetto, al Commissario Generale del Porto, di ordinare la requisizione di navi e parte dei mezzi di una impresa per applicazione della legge dell'11 luglio 1938, sulla organizzazione generale della nazione durante il tempo di guerra.

Fatto a Parigi il 12 marzo 1945

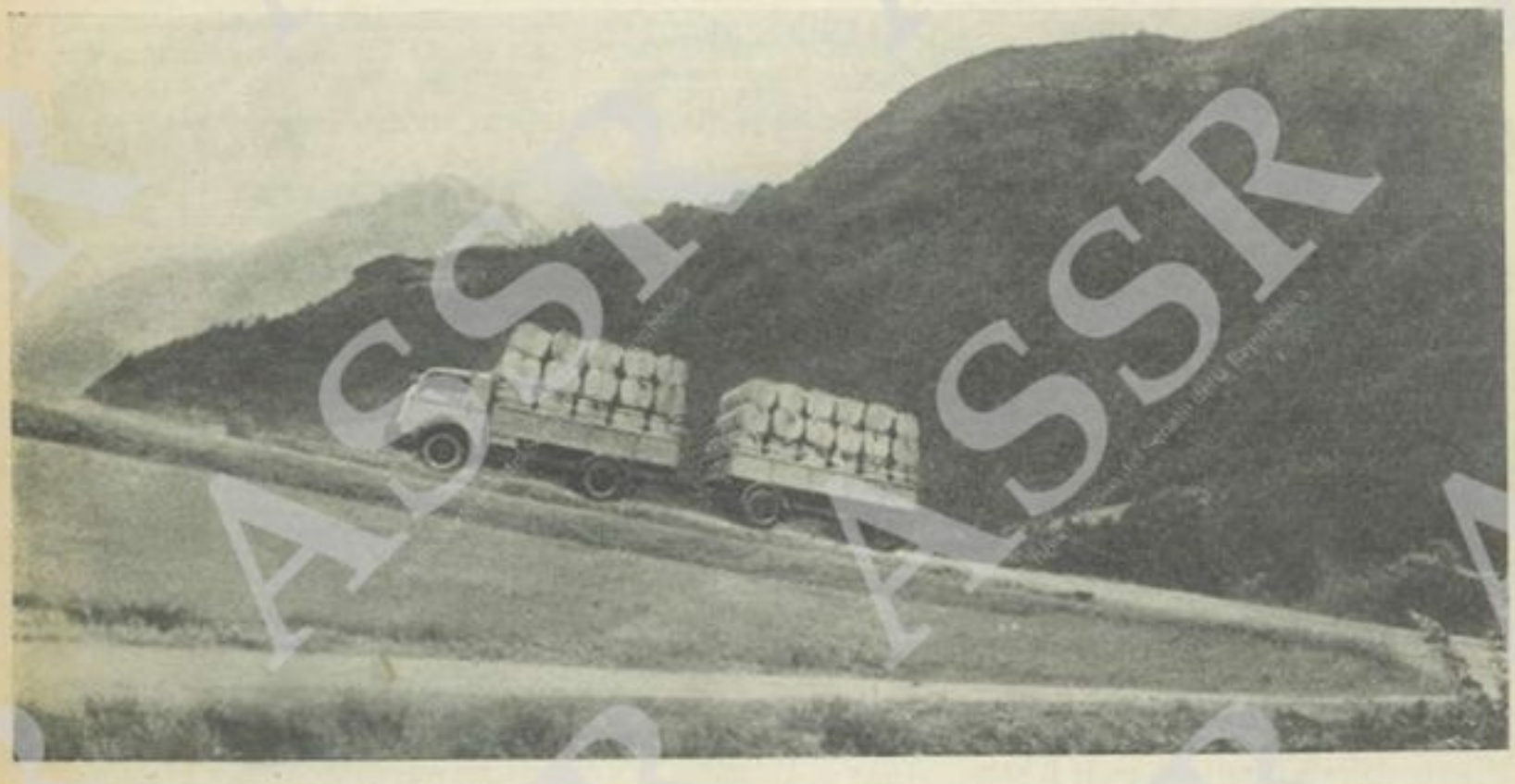
Il Ministro del Lavoro e della Sicurezza Sociale - Ministro dei Lavori Pubblici e dei Trasporti per Interim: ALEXANDRE PARODI — *Il Ministro della Marina:* LOUIS JACQUINOT — *Il Ministro delle Finanze: Per il Ministro e per delega:* Il Direttore del Gabinetto: F. CAVIER.

270

notiziario EAM

ORGANO DELL'ENTE AUTOTRASPORTI MERCI

Anno I - N. 1 - Dicembre 1946 **Pubblicazione mensile** Sped. in abbon. postale - Gruppo III



SOMMARIO

Giacomo Ferrari - Autotrasporti ed Autotrasportatori.

Guido Triossi - Vita dell'EAM.

— L'assegnazione dei carburanti e le Commissioni Provinciali.

V. Canessa - Gli autoveicoli di preda bellica nella legge e nella realtà.

B.A.G. - Rassegna della Stampa.

Carmine Bonora - Problemi legali.

Francesco Mallardo - Consulenza ed Assistenza.

Franco Seganti - Nuovi aspetti dell'assicurazione delle merci autotrasportate.

— Atti ufficiali.

E. Scanferla - La pagina Statistica.

— Il Mercato Automobilistico: Prezzi e Noli.

A.R. - Notizie dall'interno.

Kim - Notizie dall'Estero.

— Varie.

DIRETTORE: Dr. Guido Triossi

COMITATO DI REDAZIONE

Avv. Demetrio Contini, Membro del Comitato di Gestione.
Dr. Michele Sinibaldi, Membro del Comitato di Gestione.
Dr. Guido Triossi, Direttore centrale dell'Ente Autotrasporti Merci.

DIREZIONE - REDAZIONE - AMMINISTRAZIONE: PIAZZA SALLUSTIO, 16 (TEL. 484444) - ROMA
Abbonamento annuo: Ordinario L. 400, Sostenitore L. 2000 - Di benemerenza e con diritto a ricevere eventuali Supplementi e tutte le Circolari Normative: L. 5000 - Un numero separato L. 30, arretrato L. 50 - Presso tutte le Sedi dell'EAM.

Per la pubblicità rivolgersi all'URCIS, Via del Tritone 201, Roma, Tel. 67-196, ovvero direttamente all'EAM.
TARIFFE per le Inserzioni: Una pagina L. 10.000 a numero; mezza pagina: L. 6000; un quarto di pagina: L. 4000; un ottavo di pagina: L. 3000
Copertina: una pagina: L. 12.000 a numero; mezza facciata: L. 7000; un quarto di facciata: L. 4000; l'intera quarta pagina della copertina: L. 20.000; una metà: L. 12.000; un quarto: L. 7.000 a numero

MINISTERO DEI TRASPORTI

ENTE AUTOTRASPORTI MERCI (E. A. M.)

(Decreto Legislativo 19 luglio 1946, n. 39)

COMITATO DI GESTIONE:

PRESIDENTE: — Dr. Torquato DE CUPIS - Dir. Gen. M.C.T.C.;
MEMBRI: — Dr. Guido TRIOSSI - Direttore Centrale dell'EAM;
» — Ing. Ugo BERNIERI - Funzionario dell'Ente;
» — Avv. Demetrio CONTINI - Rappr. Trasportatori;
» — Sig. Aldo PALMA - Rappr. Sind. Personale;
» — Rag. Walter PESCARINI - Rappr. Trasportatori;
» — On. Secondo RAMELLA - Funzionario dell'Ente;
» — Dr. G. Batta SAPONARO - Rappr. Min. Tesoro;
MEMBRI: — Dr. Michele SINIBALDI - Rappr. M.C.T.C.;
» — Ing. Ferruccio VEZZANI - Rappr. M.C.T.C.;
» — Ing. Emilio ZICCARDI - Rappr. Trasportatori;
— Dr. Pietro ELIA, del Ministero del Tesoro, Consulente dell'EAM;
— Ing. Ugo SANTAMARIA - Delegato dell'UNRRA;
SEGRETARI: — Dr. Mario D'AMORE - dell'Ispett. Gen. M.C.T.C.;
» — Dr. Aldo GERBI - dell'Ispett. Gen. M.C.T.C.

sportatori;

COLLEGIO SINDACALE

PRESIDENTE: — Rag. Paolo ADRAGNA - In rappresentanza del Ministero del Tesoro;
MEMBRI: — Dr. Ulrico CASALE - In rappresentanza dei Trasportatori;
» — Dr. Luigi GIORGI - In rappresentanza dell'Ispettorato Generale della M.C.T.C.

DIREZIONE CENTRALE: Roma - Piazza Sallustio, 16 - Tel. 48.44.44

Direttore centrale: **Gr. Uff. Prof. Dott. Guido Triossi**

SEDI REGIONALI

ANCONA: Via Marsala, 12.
BARI: Palazzo della Questura.
BOLOGNA: Strada Maggiore, 29.
BOLZANO: Palazzo Prefettura.
BRESCIA: Via Torre d'Ercole, 55.
CATANZARO Palazzo I.N.A.
FIRENZE: Piazza Isidoro del Lungo, 3.
GENOVA: Via Cesarea, 87 r.
MILANO: Corso Venezia, 43.
NAPOLI: Palazzo della Borsa.
ROMA: Via Regina Giovanna di Bulgaria, 7.
TORINO: Via Giovanni Giolitti, 26.
VERONA: Corso Vittorio Emanuele, 10.

Sedi Provinciali

I. Dipendenti dalla Direzione Regionale di ANCONA:

Sede Provinciale di Ancona: Via Giannelli, 1.
» » » Ascoli Piceno: via L. Mercantoli, 25 - presso Camera di Commercio.
» » » Chieti: Via Marrocino, 128.
» » » Macerata: presso la CIT.
» » » Pesaro: Palazzo della Prefettura.
» » » Pescara: Palazzo Comunale.
» » » Teramo: Via M. Capuani, 87.

II. Dipendenti dalla Direzione Regionale di BARI:

Sede Provinciale di Bari: Via Abate Gimma, 70.
» » » Brindisi: Corso Umberto, 18-20.
» » » Foggia: Via Dante Alighieri (Palazzo Persichetti).
» » » Lecce: Viale Stazione (Palazzo Franco).
» » » Matera: Via Cappelluti.
» » » Taranto: Palazzo delle Assicurazioni.

III. Dipendenti dalla Direzione Regionale di BOLOGNA:

Sede Provinciale di Bologna: Viale XII Giugno, 2.
» » » Ferrara: Corso Piave, 3.
» » » Forlì: Piazza Saffi, 7.
» » » Modena: Via Mondadora, 19.
» » » Parma: Piazzale Volta.
» » » Piacenza: Via Garibaldi, 50.
» » » Ravenna: Via Zagarelli, 34.
» » » Reggio Emilia: Via Timavo, 19.

IV. Dipendenti dalla Direzione Regionale di BOLZANO:

Sede Provinciale di Bolzano: Palazzo della Prefettura.
» » » Trento: Via Grazioli, 57.

V. Dipendenti dalla Direzione Regionale di BRESCIA:

Sede Provinciale di Brescia: Via Torre d'Ercole, 53.
» » » Cremona: Piazza Cavour.
» » » Mantova: Via Filzi, 2.

VI. Dipendenti dalla Direzione Regionale di CATANZARO:

Sede Provinciale di Catanzaro: Palazzo delle Assicurazioni.
» » » Cosenza: Palazzo degli Uffici.
» » » Reggio Calabria: Via F. Pepe, 16.

VII. Dipendenti dalla Direzione Regionale di Firenze:

Sede Provinciale di Apuania: Piazza Mazzini, 10.
» » » Arezzo: Via Roma, 13.
» » » Firenze: Via Isidoro del Lungo, 3.
» » » Livorno: Corso Umberto, 95.
» » » Lucca: Borgo Giannotti.
» » » Pisa: Piazza Carrara.
» » » Pistoia: Via Curtatone e Montanara, 17.
» » » Siena: Via delle Terme, 2.

VIII. Dipendenti dalla Direzione Regionale di GENOVA:

Sede Provinciale di Genova: Viale Sauli, 3.
» » » Imperia: Presso Prefettura.
» » » La Spezia: Via Pascoli, 6.
» » » Savona: Via De Oberti, 5.

IX. Dipendenti dalla Direzione Regionale di MILANO:

Sede Provinciale di Bergamo: Piazza Libertà, 7.
» » » Como: Via Rodari, 1.
» » » Milano: Corso Venezia, 43.
» » » Novara: Via Avogadro, 4.
» » » Pavia: Via Damiano Chiesa, 7.
» » » Sondrio: Corso XXV Aprile, 1.
» » » Varese: Via delle Vittorie, 37.

X. Dipendenti dalla Direzione Regionale di NAPOLI:

Sede Provinciale di Avellino: Palazzo Giov. Italiana, Viale Comunale.
» » » Benevento: Piazza IV Novembre - presso Camera di Commercio.
» » » Campobasso: Piazza della Vittoria.
» » » Caserta:
» » » Napoli: Via S. Aspreno.
» » » Potenza: Via delle Scuole, 7 (Palazzo Clrauna).
» » » Salerno: Traversa Carlo Pisacane, 5.

XI. Dipendenti dalla Direzione Regionale di VERONA:

Sede Provinciale di Belluno: Piazza Duomo.
» » » Padova: Via Marsala, 16.
» » » Rovigo: Piazza Vittorio Emanuele (Palazzo Roncoli).
» » » Treviso: Via Fonderia - S. Maria della Rovere.
» » » Verona: Corso Vittorio Emanuele, 10.
» » » Venezia: Via Marghera (presso Forte Marghera - Mestre).
» » » Vicenza: Piazza S. Biagio, 1.

XII. Dipendenti dalla Direzione Regionale di ROMA:

Sede Provinciale di Aquila: Piazza Palazzo, 28.
» » » Frosinone: Osteria De Matteis, 14.
» » » Grosseto: Via Mazzini, 22.
» » » Latina: Presso Camera di Commercio.
» » » Perugia: Piazza Cavallotti, 1.
» » » Rieti: Piazza Popolo, 7.
» » » Roma: Via Collina, 21.
» » » Terni: Via B. Manassei, 6.
» » » Viterbo: Via G. Marconi, 10.

XIII. Dipendenti dalla Direzione Regionale di TORINO:

Sede Provinciale di Alessandria: Via dei Guasco, 10.
» » » Asti: Corso Dante, 14.
» » » Aosta: Via Festaz, 6.
» » » Cuneo: Corso Nizza, 2.
» » » Ivrea: Via Palestro, 19.
» » » Torino: Via S. Francesco di Paola, 28.
» » » Vercelli: Corso Libertà, 51.

Autotrasporti ed autotrasportatori

Nel quadro della ricostruzione economica del nostro Paese martoriato dalla guerra, agli Autotrasportatori è riservata una parte notevolissima e piena di responsabilità, che essi hanno dimostrato di possedere in alto grado e del quale sono certo daranno prova nell'avvenire.

Ridotto il potenziale dei trasporti ferroviari per le ingenti distruzioni operate dalla guerra sia alla rete sia al materiale rotabile, al traffico su strada ordinaria rimase affidato il compito del ripristino dei collegamenti tra le città, le provincie, le regioni: compito arduo, reso più difficile dalla configurazione geografica del nostro Paese e dalle condizioni della rete stradale, ridotta in condizioni di quasi impraticabilità per l'eccezionale logorio prodotto dai mezzi bellici, per la mancata manutenzione, per la distruzione dei ponti, ecc.

Con un Parco automobilistico depauperato dalle requisizioni e dalle razzie, l'autotrasporto su strada ordinaria, durante e dopo la guerra, non è stato davvero impari ai compiti che doveva assolvere.

La penuria di carburante, di pneumatici, di pezzi di ricambio, mille e mille difficoltà di vario genere sono state dai trasportatori brillantemente superate: una lotta continua è stata da essi condotta con tenacia e con fede per assicurare un minimo di efficienza alle correnti di traffico, indispensabile perchè ai vari mercati affluissero generi e merci di prima necessità, perchè merci e prodotti potessero affluire dai luoghi di produzione a quelli di consumo.

Se riandiamo col pensiero a quelle che erano le condizioni dei nostri traffici all'indomani della liberazione, quando si può dire ogni centro abitato costituiva un mercato chiuso, e vediamo oggi possibile e relativamente facile lo scambio delle merci e dei prodotti tra le varie parti del territorio nazionale, è doveroso constatare che il merito è sì della rapida ricostruzione della rete ferroviaria, ma anche dell'attività dei nostri Autotrasportatori; i quali, in condizioni di disagio e spesso di pericolo anche personale, hanno integrato, fin oltre i limiti delle possibilità tecniche ed umane, il traffico ferroviario.

Le difficoltà cui gli Autotrasportatori debbono far fronte non sono certo terminate. La penuria di materie prime essenziali è particolarmente accentuata nei due elementi indispensabili per l'attività autotrasportatrice: carburanti e pneumatici.

La necessità, in cui ci troviamo, di dipendere esclusivamente dalla volontà altrui per l'assegnazione della quota parte della produzione mondiale, che ci viene attribuita, — quota insufficiente al nostro fabbisogno, — impone una disciplina che assicuri anzitutto l'attuazione dei trasporti dei generi di prima necessità per l'approvvigionamento dei centri urbani e che provveda ad una per quanto possibile equa ripartizione del carburante e dei pneumatici disponibili, secondo una graduatoria che tenga conto dell'importanza dei trasporti.

Per l'attuazione di questi compiti è sorta la necessità di un organismo apposito, e si è provveduto a tal fine all'istituzione dell'Ente Autotrasporti Merci, cui sono stati affidati, insieme ad altri di non certo minore rilievo, con il decreto legislativo del 19 luglio 1946, n. 39.

Come tutti gli organismi attraverso i quali lo Stato esercita funzioni di disciplina, di ripartizione e di assegnazione di materie prime e di prodotti contingentati, anche contro l'E.A.M. si sono diretti gli strali della facile critica di chi intende la libertà ad ogni costo, anche quando per la libertà non si verificano le condizioni e i presupposti.

Quando saremo tornati al libero funzionamento dei mercati e dei traffici internazionali; quando potremo acquistare sui luoghi di produzione i carburanti dei quali abbiamo bisogno; quando le nostre fabbriche potranno rifornirsi liberamente di materie prime sui mercati internazionali; quando, in una parola, saremo tornati alla cosidetta normalità, allora, e solo allora, potrà porsi il quesito se, nell'interesse della collettività, sia preferibile, più opportuno e più utile, mantenere, eliminare o attenuare ogni forma di disciplina. Ma fino a quando queste condizioni non si verificheranno, si rende necessario e indispensabile riservare ogni disponibilità alla esecuzione dei traffici secondo una graduatoria che deve tener conto, sopratutto ed innanzi tutto, della necessità di assicurare i trasporti dei generi di prima necessità. E quando si tenga presente l'incidenza del fattore trasporto sui prezzi al consumo, è evidente la indispensabilità di una tale disciplina.

Mi auguro che queste elementari ragioni di carattere eminentemente pratico non mancheranno di essere considerate dagli Autotrasportatori; i quali devono vedere nell'E.A.M. quello che realmente è; e cioè non una sovrastruttura burocratica, sorta per creare intralci e difficoltà, ma un organismo che si propone l'unico scopo di agevolare la loro attività, un collaboratore disinteressato, che affratelli gli Autotrasportatori nello sforzo comune verso la rinascita della Patria.

GIACOMO FERRARI
Ministro per i Trasporti

VITA DELL'E. A. M.

L'E.A.M. è sorto in virtù della legge 19 luglio 1946, entrata in vigore il 7 agosto successivo.

Il neonato Ente non ha ancora 5 mesi.

In autorevole ambiente il suo atto di nascita (cioè la sua legge istitutiva), è stato inficiato da vizi costituzionali: parto precipitoso — è stato definito; — e perciò organismo nato con gravi difetti per la sua mal definita struttura vertebrale.

Il rilievo è, obbiettivamente, esatto; ma si tratta non di vizi organici, ma di lacune e di manchevolezze ormai superate.

D'altra parte, l'angosciosa separazione determinata nel territorio nazionale dalla linea gotica, non poteva non influire sensibilmente sull'armonico sviluppo del nuovo Organismo.

Nato con due strani e diversi cordoni ombelicali (costituiti dagli ex Uffici E.N.A.C. del Centro-Sud e dagli ex Uffici Autotrasporti del Centro-Nord), era fatale che radici, rami, fioriture — quasi di due piante distinte e diverse — non potessero germinare nè crescere armonicamente, d'un subito. Solo la naturale azione del tempo e lo sviluppo prudente e paziente di un processo maturante per successive e graduali fasi di assestamento, potevano eliminare il sovrabbondante, il vario, il disordinato che è ancora nell'albero.

Ma i due tronconi formano ormai un albero solo e nell'orizzonte il disegno ne appare già unificato, uniformato, armonizzato. E si svilupperà certamente in modo rigoglioso, se si avrà fiducia nelle latenti profonde energie che lo rendono vitale.

Metafora a parte, nessuno potrebbe disconoscere che il nuovo Ente, in questi primi mesi, non abbia già dispiegata una volontà di vivere seriamente ed operosamente, con risultati pratici non visibili, ma fecondi di promettenti prospettive.

Con le « *Prime istruzioni* » (contenute nella circolare fondamentale n. 21 del 22 settembre) fu tracciato l'itinerario da percorrere per dare attuazione alla legge, che è legge di disciplina moderata degli autotrasporti di cose.

In quelle « Prime Istruzioni » fu, inoltre, posto inequivocabilmente in rilievo il carattere pubblicistico, l'indirizzo generale, la funzione sociale dell'Ente. Se ne precisarono gli scopi essenziali ed i compiti collaterali. Si determinarono i soggetti dei rapporti relativi ai trasporti. Se ne configurò la rappresentanza e la vita legale. E si prospettò infine l'ardua esigenza della elaborazione del Regolamento organico del Personale e la struttura dell'Organizzazione sia centrale che periferica. Per tale modo, si disse allora, dopo la inevitabile fase di provvisorietà, che ormai si avvia al suo termine, l'attrezzatura dell'E.A.M. potrà adempiere adeguatamente ai suoi importanti compiti funzionali.

In attesa di questa definitiva sistemazione interna, l'Ente, intanto, con il concorso consapevole e volenteroso sia del Personale che dei Rappresentanti od Esponenti delle Categorie degli Autotrasportatori, ha saputo affrontare il problema centrale della sua stessa ragione d'essere.

La radicale riforma del sistema dei controlli, nell'ambito interno degli uffici periferici, infatti, è già entrata in funzione; e per essa viene uniformato ed applicato un nuovo metodo di distribuzione dei carburanti con il corrispondente efficace sistema contabile-amministrativo, informato al rigoroso principio del voluto accentramento di tutte le operazioni.

Ora, sia dal punto di vista generale della necessità di assicurare l'esecuzione dei trasporti di prima necessità e di pubblico interesse; sia da quello dell'opportunità di garantire il delicato servizio mediante la più equa ripartizione dei trasporti stessi, la riforma è un fatto compiuto ed è attuata mercè la collaborazione dei vari Organi ed Uffici, specialmente delle apposite Commissioni Provinciali previste dalla legge, nelle quali sono opportunamente rappresentati gli interessi delle Categorie degli Autotrasportatori e delle forze economiche in genere, che degli autotrasporti di cose hanno maggior bisogno per l'esercizio e lo sviluppo delle rispettive attività.

In un primo tempo, che non può dirsi davvero lungo, date le numerose difficoltà ed i molteplici e svariati problemi presentatisi quotidianamente, la vita dell'E.A.M. ha potuto adunque svolgersi col ritmo di una intensa attività. E si può essere sicuri ormai dell'avvio della vasta Organizzazione, centrale e periferica, verso un soddisfacente assetto.

La ragione prima di questa serena prospettiva è da ricercare nel fervido ed efficace funzionamento di tutti gli Organi e Servizi del nuovo Ente e, anzitutto e sopratutto, del Comitato di Gestione.

Per la sua felice composizione e per la grande competenza tecnica dei suoi membri, il Comitato di Gestione si è rivelato, quale era negli intendimenti del legislatore: un Consiglio di alta sovraintendenza e direzione; fonte — ad un tempo — di indirizzi essenziali, di larghe vedute; strumento moderato delle sue stesse interne tendenze; organo regolatore, vigile e consapevole, dell'azione chiara ed equilibrata dei Servizi della Direzione Centrale e delle dipendenti Sedi Regionali e Provinciali.

In ben sei adunanze (27 e 28 settembre - 30 e 31 ottobre - 5, 6 e 20 dicembre) il Comitato di Gestione è stato posto dinanzi a molteplici e svariati problemi, che erano, e sono, di eccezionale importanza per la vita dell'Ente, per il suo assestamento, per il suo rendimento, per il suo sviluppo futuro.

Di questi problemi, ai quali in questa prima « *Pagina della vita dell'E.A.M.* » è appena possibile accennare, daremo ulteriori ragguagli, mettendo nel dovuto rilievo i dibattiti, le risoluzioni e le benemerenze dell'alto Consesso. Il quale nelle suindicate adunanze ha gettato le basi dell'Organizzazione; mentre sicuramente traccierà per l'avvenire le vie che, al Centro e alla Periferia, occorrerà diligentemente seguire

per il perseguimento dei fini e lo svolgimento delle attività dell'Ente.

Nè può lasciarsi in ombra l'azione di tutela e di vigilanza, che si è concretata anche in impulsi di fattivo incoraggiamento e di assistenza, da parte dell'Ispettorato della M.C.T.C. e della Ragioneria Generale dello Stato: basti rilevare, da un lato, la diligente e premurosa cooperazione del Direttore Generale dell'Ispettorato stesso, Gr. Uff. Torquato De Cupis; e, dall'altro, il solerte e cordiale appoggio dato all'Ente dagli autorevoli rappresentanti del Ministero del Tesoro; e cioè dal Dr. Gr. Uff. Gian Battista Saponaro, membro del Comitato, dal Comm. Rag. Paolo Adragna, Presidente del Collegio dei Sindaci, e dal Dott. Comm. Pietro Elia, Consulente per le questioni del Personale.

Nè è da trascurare il fervido, leale e operante contributo di attività che, nel Comitato stesso, hanno dato, e dànno, gli Esponenti ed i Rappresentanti delle Categorie degli Autotrasportatori e del Sindacato Nazionale del Personale, per la migliore soluzione degli accennati problemi.

Si può così ben concludere che il nuovo Ente, in virtù della capacità organizzativa e funzionale che ha saputo darsi in questo primo periodo della sua vita, è già in grado di assicurare, nella realizzazione dei suoi fini economici e sociali, quell'intima collaborazione con gli Organi del Governo, che l'art. 3 della legge istitutiva dell'E.A.M. addita come suo compito generico, ma potenzialmente illimitato: espletare anche tutte quelle altre mansioni che venissero ad esso affidate dal Ministero dei Trasporti.

GUIDO TRIOSSI
Direttore Centrale dell'E.A.M.

L'ASSEGNAZIONE DEI CARBURANTI
e le Commissioni Provinciali [1]

Il precipuo compito attuale dell'E.A.M. riguarda la funzione che la sua legge istitutrice definisce così: « assicurare, quando necessario, e previi accordi con i competenti Organi del Ministero dell'Industria e del Commercio, per quanto riguarda gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose in conto proprio, *l'esecuzione di trasporti di prima necessità e di pubblico interesse* ». A tal fine, per garantire il servizio, l'Ente, quando occorra, può disporre « *l'equa ripartizione dei trasporti medesimi* » (art. 3), avvalendosi della collaborazione di apposite Commissioni Provinciali.

L'art. 6 della citata legge dichiara che dette Commissioni « determinano » i trasporti che l'Ente deve garantire in relazione a quanto dispone l'art. 3; e le stesse Commissioni, inoltre, impartiscono direttive « per l'adattamento alle particolari esigenze di carattere contingente e locale » delle norme emanate dalla Direzione Centrale dell'Ente circa la distribuzione di carburanti, lubrificanti e pneumatici, nei limiti dalle stesse consentiti.

Lo stesso art. 6 ha disposto che le Commissioni Provinciali siano presiedute da un Funzionario dell'E.A.M. e che siano composte: da un rappresentante dell'Ufficio Industria e Commercio; da un rappresentante della Camera di Commercio; da un rappresentante, designato dal Prefetto, di altro Organo od Ente interessato alla distribuzione delle materie di consumo o addetto all'alimentazione; da due rappresentanti dei Trasportatori.

Sul sistema così delineato dalla legge, e particolarmente sulla composizione delle Commissioni Provinciali, da varie parti erano stati mossi dei rilievi e avanzate richieste di integrazioni di rappresentanze, delle quali era lamentata la mancanza.

Gli inconvenienti sono stati in genere ammessi e le obbiezioni riconosciute fondate dal Comitato di Gestione; il quale, in linea di massima, ha espresso il voto che l'Ispettorato Generale della Motorizzazione, senza promuovere una modifica delle succitate disposizioni legislative, ma nel quadro, anzi, delle disposizioni stesse, addivenisse ad una chiarificazione della delicata materia.

Gli invocati chiarimenti sono stati dati con la circolare del Ministero dei Trasporti ai Prefetti, in data 9 novembre u. s. n. 10907/026/6, avente per oggetto le « Commissioni Provinciali per l'E.A.M. ».

Dopo aver chiarito la finalità della disposizione di cui all'art. 6 del D.L. 19 luglio 1946, n. 39, che « è quella di far sì che nelle Commissioni Provinciali siano rappresentati tutti opportunamente gli interessi economici della provincia, per addivenire alla razionale distribuzione del carburante ed alla più produttiva effettuazione dei trasporti », l'anzidetta circolare ha ammesso che « le esigenze locali possono richieder la presenza, nelle Commissioni, di rappresentanti di altri Enti, non previsti dalla legge ». « In particolare — ha soggiunto — ciò può verificarsi per i Consorzi Agrari, per le Associazioni Provinciali dei Commercianti, degli Agricoltori e degli Industriali, per l'Unione Provinciale della Cooperazione, per gli Enti Comunali di Consumo, per il Genio Civile ».

E però il Ministro per i Trasporti ha autorizzato i Prefetti « a tener conto delle suaccennate esigenze nella scelta del componente la Commissione, la cui

(1) *Al momento di andare in macchina apprendiamo che per il mese di gennaio p. v. all'EAM sono stati assegnati 82.000 quintali di benzina; mentre nel mese di novembre gliene erano stati assegnati 55.000. E poichè sembra che per il mese di febbraio 1947 l'assegnazione sarà ancora migliore, è da sperare che le restrizioni e i vincoli verranno ridotti e che, anzi, il rigore della Circolare n. 42 del 22 novembre, resa necessaria dalle aggravatesi circostanze, venga — nella parte concernente i provvedimenti di contingenza — sospesa o quanto meno* attenuata. *Per il gasolio la situazione rimane pressocchè immutata.* (N.d.R.)

designazione è, dal citato art. 6, riservata ad essi ».

Ma la parte sostanzialmente innovativa ed integratrice della legge sta nella disposizione seguente, con la quale il Ministro ha avvertito che: « Ove, peraltro, la sola presenza di tale componente non sia ritenuta sufficiente ad assicurare la necessaria rappresentanza degli interessi locali, i Prefetti potranno procedere alla designazione di rappresentanti di quegli altri Enti od Associazioni di cui ritengano effettivamente necessario l'intervento nelle Commissioni Provinciali. Tali *rappresentanti aggiuntivi* prenderanno parte ai lavori in qualità di *consultori*, ferma quindi rimanendo la composizione delle Commissioni Provinciali nel modo stabilito dalla legge ».

All'attribuzione ai Prefetti della suespressa facoltà è seguito l'invito, agli stessi rivolto, di dare sollecita attuazione alla norma, affinchè « le Commissioni possano espletare, senza intralci, i compiti importantissimi previsti dalla legge ».

* * *

Di non minore importanza è, nei riguardi dell'esercizio di tali compiti, la circolare n. 42/2T/25 del 22 novembre u. s., con la quale la Direzione Centrale dell'E.A.M., nell'accompagnare la succitata circolare ministeriale alle dipendenti Sedi Regionali e Provinciali, ha comunicato i rigorosi criteri adottati in merito al sistema da seguire per la distribuzione dei carburanti, in sede centrale e provinciale; *criteri da valere per l'attuale periodo di contingenza.*

Quanto alla ripartizione fra le provincie dei contingenti totali di carburanti, i criteri adottati sono:

a) l'accantonamento di una scorta, da destinare a trasporti a carattere nazionale ed imprevisto, da amministrarsi dalla Sede Centrale dell'E.A.M.; la misura di detta scorta è stabilita in ragione inversa alla quantità dell'assegnazione totale ed in rapporto al tonnellaggio complessivo degli automezzi;

b) la ripartizione del rimanente quantitativo di carburante fra le diverse provincie, in relazione alla portata globale degli automezzi adibiti a trasporto di cose iscritti in ogni provincia;

c) l'istituzione, presso la Direzione Centrale dell'E.A.M., di un Organo consultivo, della cui competenza tecnica l'Ente può valersi per risolvere i problemi connessi con la delicata e complessa materia della distribuzione dei carburanti e per la ripartizione della scorta di cui al comma *a*).

Quanto alle assegnazioni dei carburanti in sede provinciale, premesso:

a) che in questo particolare momento, data la carenza di carburante, è tanto più necessario assicurare la realizzazione delle finalità della legge, attraverso la massima e più efficiente collaborazione delle competenti Commissioni Provinciali, che debbono, sul piano organico predisposto dalla Sede Provinciale dell'Ente, determinare i trasporti essenziali di pubblico interesse;

b) che dalle competenti Autorità sono state diramate tassative disposizioni perchè venga effettuata una oculata amministrazione del carburante disponibile; il che determina la necessità di attuare gli accorgimenti più idonei a conciliare le esigenze di trasporto delle singole provincie con i bisogni dei trasportatori;

c) che l'attuazione di tali accorgimenti può realizzarsi con assegnazioni per settori di trasporti, tenendo conto della natura e della precedenza delle merci da trasportare, oppure con assegnazioni periodiche da ripartire in relazione alle disponibilità di carburanti ed al tonnellaggio degli automezzi efficienti, iscritti in ogni Sede Provinciale;

le Commissioni Provinciali, esaminate le proposte, formulate in base ai piani predisposti ed elaborati dalle Sedi Provinciali, prenderanno le determinazioni del caso, suggerendo anche le modalità da seguirsi per l'esecuzione delle proprie deliberazioni.

Tutte le assegnazioni di carburanti, comunque determinate dalle Commissioni, saranno graduate nel corso del mese, in guisa da regolare opportunamente la scorta predisposta nel piano approvato.

Praticamente le Commissioni Provinciali, di volta in volta, in relazione alle disponibilità del carburante e in rapporto alla quantità dei mezzi efficienti disponibili, *debbono valutare la necessità e l'urgenza* delle assegnazioni del carburante medesimo.

E a tal fine, debbono tenere nel massimo conto il rendimento economico di ciascun mezzo, in relazione al carburante da impiegare e alle necessità di soddisfare, nella maggior misura possibile, e prima di ogni altro interesse, *i bisogni e le esigenze generali della provincia.*

Inoltre, nell'attuale periodo di contingenza, durante il quale le assegnazioni di carburanti, ed in special modo di benzina, restano necessariamente limitate, le Commissioni Provinciali debbono tenere presente che:

a) agli automezzi di portata inferiore ai 10 q.li — esclusi i motofurgoncini ed i motocarri — deve essere negata ogni assegnazione di carburante: in casi del tutto eccezionali, da comprovarsi, con carattere di discriminazione, la Commissione potrà concedere assegnazioni, previo severo accertamento ed esame di tutte le circostanze di fatto, che dovranno risultare dal verbale;

b) agli automezzi di portata superiore ai 10 q.li, e fino ai 20, — esclusi i motocarri e gli autocarri a tre ruote — l'assegnazione di carburante deve essere ridotta e limitata ai soli casi di comprovata *necessità ed urgenza.*

Da ultimo, la circolare dell'E.A.M. raccomanda che le Commissioni Provinciali, ove non sia stato già provveduto, siano immediatamente ricomposte, previa opportuna intesa con il Prefetto, in armonia con le disposizioni della legge e della circolare ministeriale sopracitata. Ed aggiunge che « nella formale nomina dei singoli componenti di tali Commissioni, da disporsi dal Prefetto, sarà determinata la durata, l'opportuna rotazione ed ogni alta modalità relativa; e che dell'atto di nomina dovrà essere data notizia alla Direzione Centrale dell'E.A.M.

« Lo scopo che si deve perseguire, — ribadisce infine la circolare dell'Ente, — è quello di assicurare, con il razionale impiego del carburante disponibile, l'effettuazione dei trasporti di *prima necessità e di pubblico interesse* ».

*

Gli autoveicoli di preda bellica nella legge e nella realtà

Nella nozione di « *preda bellica* » rientrano tutti quegli autoveicoli che, all'atto della liberazione dei territori del Nord, le Autorità Alleate, a seconda dei casi, consegnarono al Governo Italiano, o cedettero in uso, o vendettero, a privati.

Il termine « preda bellica » o, secondo alcuni, di « emergenza bellica », non sembra sia il più appropriato, in quanto sotto queste denominazioni sono compresi, senza distinzione alcuna, sia quegli automezzi che gli Alleati, secondo i principi del diritto internazionale (Convenzione 1899 e 1907 dell'Aja), requisivano, confiscavano o sequestravano durante l'avanzata; sia quelli che gli Alleati recuperavano presso coloro che li detenevano senza valido titolo; sia infine quegli altri che venivano abbandonati dall'esercito tedesco in fuga, ivi compresi anche tutti quelli che erano stati depredati ai cittadini od allo Stato italiano.

In un primo tempo, il Governo Militare Alleato affidò la grande massa di tali veicoli agli Uffici Autotrasporti; i quali dovevano cederli in uso a coloro che ne facevano richiesta, e che erano tenuti a corrispondere una percentuale a favore degli stessi Uffici Autotrasporti, in proporzione del prezzo del trasporto.

Più tardi, e precisamente il 21 marzo 1946, la Commissione Alleata cedette al Governo Italiano tutto il materiale che ammontava, allora, a 12.195 unità.

Il Governo italiano, e per esso il Ministero dei Trasporti (Ispettorato della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione) continuò ad amministrare detto patrimonio secondo le direttive date dagli Alleati; e furono incaricati della gestione diretta di esso gli stessi Uffici Autotrasporti.

Nell'aprile dello stesso anno, a causa della soppressione dei fogli di viaggio, i detti Uffici sostituirono alla percentuale suindicata una tariffa fissa, ragguagliata alla portata degli autocarri e motocarri ed alla categoria delle autovetture e dei motocicli.

Ebbe, allora, inizio un periodo particolarmente difficile, dovuto a mancanza pressochè assoluta di disposizioni uniformi, chiare e precise, anzi, all'accavallarsi di ordini e contrordini i più disparati, da parte delle Autorità Alleate.

Pur non avendone ormai titolo, queste continuavano ancora a trattare di questioni inerenti alla materia, mentre Comandi Militari Italiani si interessavano degli automezzi già di loro proprietà; e così pure le Prefetture ed altri Enti Pubblici, ciascuno per proprio conto.

L'unica disposizione precisa che regolasse parzialmente la materia fu il decreto luogotenenziale 21 gennaio 1945, n. 49, che dettò norme per il recupero e l'utilizzazione degli autoveicoli e relativi materiali abbandonati o illegittimamente detenuti.

Quello stato di incertezza generò naturalmente anche un senso di sfiducia nei singoli assegnatari o detentori privati degli autoveicoli, sopratutto perchè ad essi era stata fatta balenare la speranza che le somme dagli stessi versate periodicamente, sarebbero state accantonate per l'acquisto o riscatto definitivo dell'automezzo.

Il differimento continuato della soluzione dei molteplici e svariati problemi, cui la disforme e varia gestione dava luogo, generò anche il sospetto che esso fosse dovuto ad interferenze di gruppi, di enti o comunque di persone interessate, per motivi di speculazione; gruppi, enti, persone che tendevano ad impossessarsi in massa, o in piccoli lotti, di tutto il materiale. Ed allora si assistette ad uno spettacolo, purtroppo piuttosto diffuso, di consegnatari i quali, mentre in un primo tempo, nella fiducia di divenirne presto i legittimi proprietari avevano la migliore cura dell'autoveicolo, dato loro in possesso; in un secondo tempo, invece, lo trascuravano, o lo sottoponevano ad eccessivi sforzi; sicchè, quella che era prima una macchina piena di efficienza, diveniva in breve tempo un misero relitto o quasi.

E non parliamo qui di quei concessionari, ancora meno scrupolosi, i quali sostituirono parti del motore; cambiarono i pneumatici nuovi con vecchie carcasse; ridussero insomma l'autoveicolo ad un ammasso di ferri vecchi!

Il danno, come si può immaginare, fu veramente grave; anzi, gravissimo, se ad esso si aggiunge tutta quella parte di materiale che non era richiesta da alcuno, in quanto non in condizioni di essere riattivata prontamente e che, perciò, a causa della mancanza di parcheggi idonei, rimaneva esposta alle intemperie ed un po' alla mercè di tutti, quasi *res nullius*.

Il 19 luglio 1946, però, con l'istituzione dell'E.A.M. (Ente Autotrasporti Merci) venne stabilito che il nuovo Ente dovesse curare, per conto dell'Amministrazione dello Stato, la materia relativa agli automezzi di preda bellica. Dovevano così cessare tutte le interferenze dei vari altri Enti, Uffici, ecc., che avevano generato tanta confusione nella complessa materia.

Avere affidato tale compito all'E.A.M. era stato quanto mai opportuno, perchè per la sua posizione e il carattere funzionale di Ente di diritto pubblico, esso poteva con la massima elasticità tutelare convenientemente, oltre che gli interessi dello Stato, anche quelli dei singoli interessati. Questi, dopo aver sostenuto in molti casi, spese e sacrifici non indifferenti per la rimessa in efficienza degli autoveicoli dati loro in consegna, non sarebbero stati delusi nelle loro legittime aspettative!

Senonchè il contenuto della disposizione di cui all'art. 3 del richiamato decreto 19 luglio 1946, per effetto della circolare interministeriale del 28 agosto 1946, n. 8719, è stato sostanzialmente ristretto e limitato, nei riguardi dei poteri dell'E.A.M., ad una « *collaborazione* », della quale diremo specificamente in altra nota.

V. Canessa

Rassegna della Stampa

Nè simulazione di reato, nè scandalo!

Alcuni quotidiani romani del 9 e del 10 dicembre avevano riportato, in forma scandalistica, una notizia riguardante il furto di buoni per carburanti, verificatosi alla Stazione dell'E.A.M., in via Francesco Negri, ai Mercati Generali di San Paolo di Roma.

Nessuno contesta alla stampa il diritto di riportare siffatte notizie di cronaca: il furto c'era stato veramente ed era stato denunciato all'Arma dei Carabinieri della Garbatella ed alla Polizia Tributaria, proprio dalla Sede Provinciale dell'E.A.M., da cui l'Ufficio in parola gerarchicamente dipende.

Ma strana e inciville è stata, però, l'insinuazione, con la quale — e nel titolo e nel testo — è stata accompagnata la pubblicazione della notizia in quei giornali: « I Carabinieri, — vi era detto — pur ricercando i responsabili del furto, non escludono che possa trattarsi di simulazione di reato *da parte di qualcuno che* probabilmente *è responsabile di irregolarità nell'assegnazione dei buoni ».*

Naturalmente la Direzione dell'E.A.M. provvedeva subito a smentire che le effettuate indagini avessero comunque giustificato il dubbio sulla pretesa simulazione del reato e che il furto fosse avvenuto in dipendenza, o a seguito, di una inesistente richiesta di rendiconto dei buoni da parte del Ministero dell'Industria.

Inventata di sana pianta era, adunque, sia l'asserita simulazione del reato, sia il presupposto di fatto, sia l'infondato dubbio sulla pretesa volontà di mascherare o soffocare un inesistente scandalo.

Purtroppo, gli stessi giornali, ai quali la smentita dell'E.A.M. è stata indirizzata, affinchè il pubblico non rimanesse sotto la spiacevole impressione, ingiustamente suscitata, nei riguardi dell'Ente Autotrasporti Merci, — che è un ente di diritto pubblico e merita il rispetto e la stima della pubblica opinione, — non hanno riportato la rettifica dell'E.A.M., che sarebbe stato per essi doveroso di pubblicare.

L'ha pubblicata invece — e gliene siamo grati — « Italia Nuova » dell'11 dicembre, che precedentemente non aveva riportata neanche la notizia.

La ribadiamo ora, anche noi, da queste colonne, come prima risentita « voce » di questo nuovo « Organo ».

B. A. G.

PROBLEMI LEGALI

In questa Rubrica prospetteremo e riassumeremo problemi legali e giurisprudenziali riguardanti il Personale dell'EAM, nell'intento di contribuire così alla conoscenza delle disposizioni concernenti i rapporti professionali della Categoria.

Apriamo, anzi, su questi argomenti, la discussione: la collaborazione degli stessi Funzionari dell'EAM, che ritengano di avere elementi di studio e di giudizio utili alla chiarificazione dei problemi stessi, sarà gradita.

Diamo in questo primo numero del « Notiziario EAM » qualche cenno sulla legge costitutiva dell'Ente e sulla condizione giuridica dei suoi dipendenti:

1) Come è stato lucidamente rilevato con la circolare n. 21 del 22 settembre, la rappresentanza legale dell'Ente è demandata al Direttore Centrale. Ne consegue che le Sedi periferiche costituiscono delle semplici formazioni amministrative interne, senza alcuna propria personalità giuridica: esse, cioè, sono degli Uffici dell'EAM, privi della capacità di intervenire davanti al Magistrato, per la difesa dell'Amministrazione, e altresì, della capacità di rappresentarla nelle private contrattazioni.

2) Secondo l'art. 3 della legge istitutrice dell'EAM, l'Ente Autotrasporti Merci è dotato di personalità giuridica di diritto pubblico, e sottoposto alla tutela ed alla vigilanza del Ministero dei Trasporti.

Consegue da ciò che l'EAM, per esplicita disposizione di legge, rientra nella categoria degli enti pubblici, per cui si riconosce che le sue finalità, estese a tutto il territorio della Repubblica, sono d'indole collettiva ed interessano indirettamente lo Stato; il quale, perciò, esercita su di esso il proprio controllo.

Se ne deduce, altresì, che, contrariamente a quanto si verifica per le persone giuridiche private, l'Ente, quale soggetto attivo della pubblica Amministrazione, è *obbligato* al raggiungimento degli scopi ad esso affidati, e non ha fini di lucro.

3) Si domanda se l'EAM rientri nella categoria dei così detti « Enti Parastatali ».

La denominazione di « Ente Parastatale » è stata introdotta per la prima volta nel 1924 col R.D.L. 13 novembre 1924, n. 1825, sull'impiego privato.

L'EAM rientra certamente in detta categoria, trattandosi di un Ente ausiliario dello Stato, che collabora con lo Stato, per il perseguimento di pubbliche finalità.

Comunque, la distinzione fra Enti pubblici ed Enti parastatali è del tutto fittizia e non ha ragione di esistere. Giuridicamente, infatti, tutti indistintamente gli Enti parastatali hanno caratteristiche analoghe a quelle degli altri Enti pubblici; e quindi sono da considerarsi alla pari degli altri, a tutti gli effetti giuridici ed economici, nell'ambito del rispettivo regime statutario legale.

4) Gli impiegati dell'EAM rivestono la qualifica di pubblico ufficiale o di incaricati d'un pubblico servizio?

Per rispondere alla domanda, occorre distinguere tra pubblica funzione e pubblico servizio.

La prima concorre a formare la volontà dello Stato, con una manifestazione d'imperio e di comando, e si estrinseca nel potere legislativo, amministrativo e giudiziario.

La seconda, invece, riguarda servizi assunti volontariamente dall'Autorità governativa o dagli Enti pubblici, nel pubblico interesse.

Si può quindi concludere che, in vista della sua finalità, il personale dipendente dal nostro Ente appartenga alla seconda categoria: e come tale, è da considerarsi « Delegato all'esercizio di un pubblico servizio, di generale interesse ».

5) Altra considerazione è da farsi. Com'è noto, gli accertamenti e la compilazione dei verbali di contravvenzione, come pure la denunzia di reati, devono essere fatti dagli Ufficiali ed Agenti di Polizia Giudiziaria, espressamente indicati dalle disposizioni legislative generali (art. 221 C.P.P.) e dalle disposizioni contemplate dalle leggi speciali fra cui è il Codice della Strada (art. 122).

Ciò stante, e tenuto conto che fra gli Ufficiali ed Agenti di Polizia Giudiziaria non sono compresi i dipendenti dell'EAM, deve concludersi che questi ultimi non hanno veste per procedere ad accertamenti contravvenzionali od a denunzie di reato.

Essi però, qualora nell'esercizio od a causa del loro servizio, vengano a conoscenza di trasgressioni alla disciplina dell'EAM o di qualsiasi altro reato ad essa attinente, debbono (art. 2 C.P.P.) farne rapporto, da trasmettersi alla propria Sede.

CARMINE BONORA

CONSULENZA ED ASSISTENZA

La complessa legislazione che regola la materia fiscale, amministrativa, sindacale, delle assicurazioni sociali e degli infortuni, ha costretto anche i piccoli e medii industriali a costituire appositi uffici od a servirsi dell'assistenza di professionisti specializzati per non incorrere nelle severe sanzioni finanziarie e penali comminate per i trasgressori, sia pure in buona fede, delle numerosissime disposizioni che, di frequente, vengono innovate, per adeguarle alle necessità del momento.

Allo scopo di facilitare il compito degli Autotrasportatori per l'esatta applicazione delle cennate disposizioni e di evitare ogni inconveniente, iniziamo la pubblicazione, nel « Notiziario EAM » della « Pagina della consulenza tributaria, amministrativa, sindacale ed economico-sociale ».

In essa illustreremo, via via, le disposizioni che ogni Autotrasportatore deve osservare ed esporremo le istruzioni ch'egli deve seguire per l'esatta applicazione delle leggi vigenti.

In tal modo, gli interessati, oltre a realizzare sensibili economie, sapranno ben interpretare le norme di legge.

Avremo, inoltre, cura di risolvere con la necessaria tempestività tutti quei « quesiti » che ci verranno sottoposti dai lettori.

Questa nostra « Pagina » verrà suddivisa nelle seguenti « Rubriche della Consulenza »: I) Tributaria; II) Amministrativa; III) Questioni di lavoro; IV) Assistenza economica, sociale; V) Infortunistica.

I. — CONSULENZA TRIBUTARIA.

1) *Dichiarazione dei redditi di cat. C-2 (impiegati ed operai) da parte di Società e privati.*

I commercianti e gli industriali (Società e persone fisiche) sono tenuti a presentare entro il 31 gennaio 1947 un elenco completo degli emolumenti (stipendi, paghe, accessori di paghe, compensi per lavoro straordinario, indennità di trasferta, gratifiche, ecc.) di qualsiasi natura, corrisposti ai dipendenti durante l'anno 1946, assoggettati a ritenuta di rivalsa (R.M. Cat. C-2, addizionale e complementare per i soli impiegati) con l'indicazione nominativa dei percipienti.

In base a tale dichiarazione, o di propria iniziativa, l'Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette procederà, previo controlli, alla tassazione di conguaglio, provvedendo, *se richiesto*, agli eventuali sgravi, oppure all'iscrizione al ruolo del supplemento di imposta, da versare in un'unica soluzione, alla scadenza normale della prima rata bimestrale successiva alla pubblicazione del ruolo (di regola alla rata di agosto). Da vari anni, in considerazione del complesso lavoro contabile che richiede la compilazione di tale dichiarazione, il Ministero delle Finanze ha prorogato il termine della presentazione della denuncia al 31 marzo; si consiglia però di predisporre il lavoro per la fine di gennaio prossimo, giacchè non si è sicuri che anche quest'anno verrà accordata la proroga dei due mesi. Le infrazioni all'obbligo di tale denuncia sono punite con sopratassa ed ammende, aumentate della metà dell'imposta.

A tutto il 30 settembre 1946 l'imposta di R.M. era dell'8 % per gli impiegati e del 4 % per gli operai. L'addizionale è attualmente di L. 0,05 per ogni lira di imposta e la complementare, per i soli impiegati, è di L. 1,575 %, compresa in essa l'addizionale. L'imponibile delle citate imposte si determina detraendo dalla retribuzione lorda mensile corrisposta ai dipendenti (esclusi gli assegni familiari che sono esenti da qualsiasi imposta) la quota esente di L. 1.000, più il complesso delle trattenute detraibili (previdenza, assicurazione sociale, cassa malattia). Il minimo imponibile a tutto il 30 settembre u. s. era di L. 8.000 annue.

Il D.L.P. 27-6-1946, n. 87, ha introdotto le seguenti innovazioni, con decorrenza 1° ottobre 1946:

a) Il minimo imponibile è stato elevato a L. 84.000 annue (L. 7.000 mensili).

b) Per i redditi, al netto della quota esente di L. 1.000 mensili e delle cennate ritenute detraibili, che non superino le lire 108.000, l'imposta di R.M. è dovuta nella seguente misura:

1°) I redditi degli impiegati da L. 84.000 a L. 96.000 annue sono soggetti all'aliquota del 4 %; 2°) quelli da L. 96.001 a lire 108.000 annue, sempre degli impiegati, all'aliquota del 6 %. Per gli operai si applicano le aliquote sopra indicate ridotte a metà. I redditi, tanto degli impiegati, quanto degli operai, superiori a L. 108.000 annue, continuano a scontare l'imposta con le aliquote applicate a tutto il 30-9-1946 (8 % impiegati e 4 % operai). Le indennità di trasferta e di missione sono assoggettate alle imposte mobiliari (R. M., addizionale e complementare per i soli impiegati) in ragione del 4 % dei loro ammontare. I moduli per le denuncie vengono rilasciati gratuitamente dagli Uffici Distrettuali delle Imposte Dirette. Per esigenze contabili, i redditi degli impiegati vengono denunciati su moduli distinti da quelli degli operai. In conseguenza delle variazioni dell'aliquota dell'imposta di R. M., con decorrenza 1° ottobre 1946, occorre indicare sulla dichiarazione, in modo preciso, i redditi afferenti al trimestre ottobre-dicembre, sui quali si calcoleranno le riduzioni accennate.

Data la complessa materia, consigliamo gl autotrasportatori a proporci, in caso di dubbi, precisi quesiti, ai quali risponderemo esaurientemente e con la necessaria sollecitudine.

2) *Norme transitorie per l'applicazione dell'imposta ordinaria sul patrimonio nel triennio 1946-1949.*

Il D. L. del Capo Provvisorio dello Stato 31 ottobre 1946, n. 382 (*Gazz. Uff.* n. 281 del 10-12-1946, p. 3079) dispone, tra l'altro, che per il triennio 1946-1949, ai fini dell'imposta ordinaria sul patrimonio, rimane confermata la valutazione delle scorte vive e morte e delle aziende industriali e commerciali eseguite nel triennio 1944-46, con il coefficiente del 10. La liquidazione dell'imposta nella detta misura verrà eseguita di ufficio, senza cioè bisogno di alcuna denuncia da parte del contribuente interessato. L'Amministrazione finanziaria ed i contribuenti hanno rispettivamente la facoltà di promuovere o di chiedere la rettifica, con decorrenza dal 1° gennaio 1947, nei tre mesi dalla pubblicazione del ruolo. Naturalmente, la rettifica chiesta dai contribuenti deve essere circostanziata e documentata. Nel caso che l'Ufficio non accettasse la rettifica, l'interessato ha il diritto di ricorrere alla Commissione di prima istanza. A decorrere dal 1° gennaio 1947 l'aliquota di detta imposta è di L. 0,40 %. Nei riguardi dei contribuenti che durante il periodo 1° maggio - 31 luglio 1946 abbiano omesso di presentare la denuncia delle variazioni in aumento dei loro cespiti soggetti a detta imposta, non si fa luogo all'applicazione delle sanzioni delle vigenti disposizioni. I cespiti patrimoniali che non raggiungano le L. 100.000 (centomila) sono esenti da tale imposta.

3) *Addizionale all'aggio esattoriale.*

Il Ministero delle Finanze ha disposto il rimborso dell'addizionale all'aggio esattoriale, nei casi di sgravio a titolo di indebito delle imposte cui l'addizionale stessa si riferisce.

4) *Le nuove tasse comunali.*

Lo schema di decreto relativo all'adeguamento al valore attuale della lira di quasi tutti i tributi degli Enti locali dispone, tra l'altro, che la tassa di circolazione automobilistica è stabilita in ragione di L. 88 per ogni cavallo di potenza del motore.

La tassa di circolazione di prova è elevata a L. 2.500 per le autovetture e gli autocarri, a L. 1.250 per i motocicli, motocarrozzette e motocarri, ed a L. 500 per gli autoscafi.

II. — CONSULENZA AMMINISTRATIVA.

1) *Rinnovo indirizzo telegrafico convenzionale.*

Entro il 10 gennaio 1947 dovrà essere effettuato all'Ufficio postale il versamento di L. 1.440 per il rinnovo dell'indirizzo telegrafico convenzionale per l'anno 1947. Trascorso tale termine senza il versamento di detta somma, i telegrammi con indirizzo convenzionale non saranno recapitati.

III. — QUESTIONI DI LAVORO.

1) *Aumento degli assegni familiari per i figli dei lavoratori dell'industria.*

Il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale ha recentemente acconsentito, in attesa del relativo provvedimento legislativo, che con decorrenza del 1° ottobre 1946 venga concesso un aumento del 50 % della misura degli assegni familiari per i lavoratori dell'industria, limitatamente alle quote dei figli a carico.

Tale maggiore onere viene rimborsato dall'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale, però è stato disposto l'aumento del contributo dal 22 % al 27 % della retribuzione, nei limiti del massimale di L. 6.250 mensili (L. 250 giornaliere).

2) *Gratifica natalizia e 13ª mensilità.*

L'art. 17 dell'accordo di sistemazione e tregua salariale dei lavoratori dell'industria (concordato interconfederale del 27-10-1946) dispone che agli operai in servizio alla data di applicazione dell'accordo stesso (primo periodo di paga che ha inizio nel mese di

ottobre) sarà effettuata la liquidazione della gratifica natalizia per ciascun anno ed a partire dal 1946, nella misura di 200 ore della retribuzione globale di fatto. Per i cottimisti si farà riferimento al guadagno medio delle due ultime quindicine o delle ultime quattro settimane. La tredicesima mensilità per gli impiegati, a partire dal 1946, sarà corrisposta sulla base della retribuzione globale mensile di fatto.

Nel caso d'inizio o di cessazione del rapporto di lavoro nel corso dell'anno saranno corrisposti tanti dodicesimi della gratifica natalizia o della tredicesima mensilità per quanti sono i mesi di servizio prestati presso l'azienda.

IV. — ASSISTENZA ECONOMICA, SOCIALE E INFORTUNISTICA.

1) *Autovetture derequisite appartenenti a proprietari sconosciuti.*

La *Gazzetta Ufficiale* dell'11 dicembre corrente, n. 282, p. 3090, pubblica l'elenco compilato dal Ministero dei Trasporti, riguardante gli automezzi derequisiti dalle Autorità alleate, giacenti presso l'Ispettorato Compartimentale della M.C.T.C. di Roma (via Gaeta, 3), dei quali non è stato ancora possibile rintracciare i proprietari.

Tali automezzi saranno consegnati soltanto ai proprietari od a persone munite di delega notarile dei medesimi, in possesso di estratto cronologico generale di data recente, vistato dalla Prefettura della provincia in cui erano immatricolati gli automezzi stessi.

2) *Denuncia semestriale del numero dei dipendenti al 31 dicembre 1946 all'Opera Nazionale per la Protezione ed Assistenza Invalidi di Guerra.*

Tale denuncia deve essere effettuata entro il 15 gennaio 1947. I dipendenti debbono essere distinti per qualifica.

3) *Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro. - Pagamento rata premio e dichiarazione salari.*

Entro 15 gennaio 1947 dovrà essere versata, a mezzo di conto corrente postale intestato all'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro, il premio annuale, o semestrale, o trimestrale, scaduto il primo di detto mese. Si ricorda che i datori di lavoro che, alla scadenza, non provvedono al pagamento del premio, saranno tenuti a versare al citato Istituto anche gli interessi di mora ed una somma a titolo di penale pari ad un quinto del premio stesso (art. 13 della Legge Infortuni).

Entro il 20 di gennaio 1947 dovrà essere trasmessa allo stesso Istituto, debitamente compilata, la « dichiarazione dei salari » corrisposti agli operai durante il periodo indicato nel modulo stesso, predisposto dall'I.N.A.I.L., allo scopo di effettuare la liquidazione del premio scaduto.

4) *Aumento delle tariffe degli autotrasporti.*

Dalle segnalazioni pervenute da tutte le provincie risulta un aumento delle tariffe degli autocarri, dovuto all'accresciuto costo delle spese di esercizio e non all'aumentato volume delle merci da trasportare. Le spese di esercizio tendono costantemente ad aumentare per effetto dell'accresciuto costo della mano d'opera, dell'alta percentuale degli oneri aziendali, della scarsa disponibilità dei carburanti e del limitato numero di gomme disponibili, specie per i veicoli pesanti.

F. MALLARDO

Nuovi aspetti dell'assicurazione delle merci autotrasportate

Se, dato il sistema oggi vigente di assicurazione volontaria delle merci autotrasportate, l'Ente Autotrasporti Merci non ha un interesse diretto nello studio del problema assicurativo per la materia di propria competenza e nell'impostazione e definizione della relativa polizza, ha, peraltro, il più alto interesse ed anzi il dovere, — in armonia con i compiti affidatigli dal Legislatore (fra i quali è quello « di svolgere compiti assistenziali in materia di autotrasporti di cose ») — che la materia assicurativa sia ulteriormente curata e precisata in modo da rispondere sempre più alla tutela delle categorie interessate ed alle finalità che l'Ente stesso persegue.

Di conseguenza il « Notiziario EAM » porterà il proprio contributo ad un più approfondito esame del problema assicurativo delle merci spedite a mezzo di autocarri affinchè, anche in regime di assicurazione volontaria, la materia sia definita con uniformità di criteri e di intenti.

Ci proponiamo, perciò, di dibattere, in questa Rubrica, i problemi dell'assistenza assicurativa, contando anche sulla volontaria collaborazione degli Enti e delle Categorie interessate, dei Tecnici, degli Studiosi della materia.

Senza la pretesa di voler impostare il problema nei suoi termini completi, accenneremo intanto ad uno dei suoi aspetti fondamentali: quello riguardante la maggiore possibile copertura del rischio assicurativo delle merci autotrasportate.

Presentemente tale rischio, in un modo o nell'altro, secondo i vari sistemi adottati (assicurazione diretta dell'avente diritto o a mezzo del vettore), è coperto solo in relazione alle norme stabilite al riguardo dal codice civile.

In base ad esso, ed ecco un aspetto pratico della questione, il vettore, cioè colui che assume l'obbligo del trasporto ed i relativi rischi, dovrà risarcire il danno qualora non riesca a provare, ai sensi dell'art. 1693, che « la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario »: prova questa non molto facile, anche secondo la giurisprudenza. Questa ha stabilito che non è sufficiente addurre genericamente il caso fortuito, ma che occorre la dimostrazione di fatti positivi determinati e circostanziati.

Tutta la complessa zona grigia di danni, non accertabili in modo concreto, rimane quindi a carico del vettore.

In pratica il vettore può essere costretto al risarcimento del danno nelle seguenti ipotesi: *a*) che il danno, pur essendo dipeso da caso fortuito ovvero da fatto o colpa del mittente, non sia stato pienamente accertato; *b*) che il danno sia dipeso da colpa del vettore o dei suoi dipendenti.

D'altra parte, il vettore risponde solo del valore obiettivo della merce e, anche se questa è assicurata, la polizza italiana di assicurazione, per le merci autotrasportate, copre in genere, a vantaggio dell'interessato alle merci, solo i noti rischi normali del trasporto contemplati dalla polizza stessa (fuoco, inondazioni, straripamento, nubifragio, ribaltamento del mezzo, urto, investimento, ecc.). In tutti questi casi l'assicurazione garantisce all'interessato il risarcimento del danno solo entro certi limiti e con determinate norme, in genere con tendenza restrittiva, circa la liquidazione del danno stesso.

L'assicurazione del trasporto, quindi, non è mai totale, in quanto vi sono dei danni che neppure l'assicurazione ricopre, dato pure che la polizza stessa contempla delle franchigie che vengono a diminuire notevolmente la copertura del rischio.

Basterà riferirsi ai sopra accennati aspetti fondamentali della questione per convincersi come sia necessario che il problema dell'assicurazione delle merci trasportate su autocarri venga nuovamente studiato al fine di dare una più ampia garanzia all'avente diritto.

Di qui l'opportunità che si addivenga, d'intesa con gli assicuratori, ad un riesame del problema ed alla definizione di una nuova polizza-tipo, che copra, oltre quelle normali già previste, altre zone di rischio, lasciate scoperte dal codice civile e dalle consuete franchigie previste dalle polizze attuali.

Tutto questo porta, naturalmente, ad una impostazione del concetto di assicurazione trasporto-merci molto diverso più completo ed integrale, di quello a cui finora siamo abituati: e comporterà, è vero, insieme ad un maggior rischio dell'assicuratore, anche un maggior onere per l'assicurato; ma ciò insieme ad una maggiore garanzia e ad una maggiore tranquillità e sicurezza nello svolgimento della sua attività.

E' chiaro, pertanto, che l'assicurato sarà ben lieto di assoggettarsi ad un maggior sacrificio, purchè questo lo renda indenne da ogni responsabilità per il completo risarcimento del danno patito. Ciò si tradurrà in aumentata fiducia della Categoria dei Trasportatori nel proprio lavoro, con conseguente conclusione di maggiori affari e con l'incremento dell'attività dei trasporti e, quindi, con evidente beneficio collettivo.

All'estero, infatti, dove gli assicuratori concedono più ampia copertura del rischio, il volume degli affari è molto maggiore che in Italia.

Questo, cui abbiamo accennato, è solo un aspetto del problema. Molti altri ve ne sono e su di essi ci proponiamo, a mano a mano, di intrattenere i lettori del « Notiziario EAM », nell'intento di portare alla soluzione di tali problemi il nostro modesto contributo, insieme a quello, su cui molto contiamo, della Confederazione Generale dei Trasporti e del Traffico, delle varie Categorie interessate, dei Tecnici e degli Studiosi del problema assicurativo.

FRANCO SEGANTI

ATTI UFFICIALI

Nuove disposizioni sulla circolazione automobilistica

Come è noto, col 31 dicembre scade la validità dei permessi di circolazione attualmente in vigore e, a partire dal 1° gennaio 1947, le autovetture a benzina debbono essere munite dei nuovi permessi di circolazione rilasciati dagli U.P.I.C.

Le disposizioni al riguardo impartite agli U.P.I.C. dal Ministero dell'Industria e Commercio prevedono l'abolizione, dal 1° gennaio, della distinzione fra permessi di circolazione definitivi e temporanei. I nuovi permessi, mentre non dovranno avere in alcun caso validità superiore ai 3 mesi, dovranno essere rilasciati per un periodo di tempo inferiore, ove le necessità dei richiedenti non giustifichino il rilascio di permessi trimestrali.

Sempre a partire dal 1° gennaio p. v., viene abolito il rilascio di permessi provvisori di circolazione valevoli per periodi di tempo non superiore ai 5 giorni. In loro sostituzione, nei casi di urgente e inderogabile necessità, gli U.P.I.C. e gli Organi di Polizia locali, dopo gli accertamenti del caso, potranno rilasciare apposita autorizzazione per specifici viaggi, precisando la durata dell'autorizzazione, la destinazione, lo scopo del viaggio e il percorso da seguire.

Per ogni provincia verrà fissato il contingente dei permessi di circolazione per autovetture in servizio privato, azionate a combustibile liquido. Nessun contingente di detti permessi verrà invece fissato per le motociclette e le motocarrozzette, ma gli U.P.I.C. sono stati invitati dal Ministero dell'Industria ad autorizzare la circolazione di tali mezzi solo nei casi di comprovata necessità di lavoro.

Per quanto si attiene alla procedura per il rilascio dei permessi di circolazione per autovetture motociclette e motocarrozzette, non è stata introdotta alcuna innovazione alle disposizioni finora vigenti.

Pertanto, le richieste di detti permessi debbono essere avanzate all'Ufficio Provinciale dell'Industria e del Commercio dove il richiedente ha il suo centro di affari.

Ove l'autovettura fosse provvista di targa diversa da quella della provincia nella quale il titolare ha il suo centro di affari, il richiedente dovrà anzitutto provvedere a trasferire l'inscrizione dell'autovettura nel registro automobilistico dalla provincia ove è ubicato il centro stesso.

Le domande intese ad ottenere i permessi di circolazione dovranno essere sottoposte all'esame dell'apposita Commissione, costituita presso ogni Ufficio Provinciale dell'Industria e del Commercio, presieduta dal Presidente della locale Camera di Commercio e composta con i rappresentanti delle varie categorie interessate, con il compito di affiancare l'Ufficio predetto nell'esame delle domande stesse e di esprimere motivato parere circa l'accoglimento o meno delle richieste medesime.

I permessi di circolazione verranno rilasciati esclusivamente agli enti e persone che risultino effettivi proprietari delle autovetture e il Ministero dell'Industria ha disposto che nessuna eccezione venga fatta a tale norma, neppure nei riguardi di enti pubblici (Comuni, ecc.).

Nei permessi di circolazione dovrà essere specificato lo scopo cui deve essere adibito l'automezzo oggetto del permesso stesso, affinchè le forze di polizia possano individuare il legittimo uso dell'automezzo medesimo.

Allo scopo di rendere di pubblica ragione i permessi di circolazione concessi, gli U.P.I.C. dovranno provvedere a pubblicare i nominativi dei titolari dei permessi da essi rilasciati.

Le autovetture azionate a metano, a gassogeno ed a energia elettrica, sono esonerate, come è noto, dall'obbligo del permesso di circolazione.

A tale riguardo però il Ministero dell'Industria ha disposto che le autovetture già collaudate ad azionamento promiscuo a benzina ed a metano, devono circolare con l'impiego del solo metano ed ha confermato il divieto di autorizzare l'azionamento misto a benzina e a metano o a sola benzina di autovetture già collaudate per l'uso esclusivo di metano.

Per quanto riguarda le autovetture in servizio pubblico da piazza o da noleggio di rimessa, si attende l'emanazione di particolari disposizioni da parte dell'Ispettorato Generale per la Motorizzazione Civile e per i Trasporti in Concessione, che, come è noto, disciplina la circolazione delle autovetture stesse.

Comunque, anche nei confronti delle autovetture in servizio pubblico verrà fissato il contingente dei permessi di circolazione da rilasciare in ciascuna provincia nel 1947.

Nel comunicare quanto sopra, riteniamo anche opportuno informare che il Ministero dell'Industria ha richiamato in vigore con sua recente circolare, l'applicazione di alcune norme particolari attinenti alla circolazione delle autovetture, motociclette e motocarrozzette.

Dette norme, che qui di seguito trascriviamo, devono avere applicazione immediata:

a) è fatto divieto al titolare del permesso di circolazione di usare dell'automezzo autorizzato a circolare per scopi diversi da quelli per i quali è stato rilasciato il permesso stesso; in particolare gli automezzi di cui sopra non potranno assolutamente essere impiegati per il trasporto di persone che si rechino a luoghi di pubblico spettacolo, cinema, teatri, sale da ballo, ecc.) e sportivi (arene, stadi, ippodromi, ecc.);

b) è fatto assoluto divieto della circolazione degli automezzi predetti nei giorni festivi, ad eccezione di quei casi nei quali se ne possa dimostrare l'inderogabile necessità, e per i quali gli Uffici Provinciali dell'Industria e del Commercio competenti, dopo accurati accertamenti, apporranno sul modulo del permesso apposita dichiarazione;

c) è fatto divieto agli automezzi in parola, che non siano adibiti a servizi sanitari od a servizio di ordine pubblico, di circolare nei centri abitati dopo le ore 22.

In casi eccezionali di accertata necessità, gli Uffici Provinciali potranno autorizzare la circolazione oltre le ore 22 trascrivendo sul permesso di circolazione apposita dichiarazione;

d) gli automezzi di cui sopra, autorizzati a circolare, debbono essere guidati o da ltitolare del permesso o dall'autista in servizio presso il proprietario dell'automezzo o da persona appartente a Ditta, Società o Ente titolare del permesso.

La circolare in questione, si conclude con un invito ai Comandi delle Forze di Polizia perchè impartiscano disposizioni ai dipendenti Uffici periferici per un effettivo e continuo controllo sulla circolazione automobliistica, provvedendo a ritirare i permessi di circolazione in tutti quei casi nei quali sia accertata una infrazione alle disposizioni di cui sopra.

Autorizzazioni e licenze per autotrasporti di cose

Il Ministero delle Finanze, interpellato sulle norme in vigore in materia di rilascio delle autorizzazioni e delle licenze per autotrasporto di cose ha precisato all'Associazione tra le Società Italiane per azioni:

Che le norme della legge 20 giugno 1935, n. 1349, disciplinanti tale materia, debbono considerarsi tuttora in vigore, non essendo state modificate dai successivi provvedimenti concernenti gli autotrasporti.

D'altro lato l'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione ha impartito agli Uffici periferici disposizioni affinchè questi si attengano alle norme di cui alla legge predetta, per quanto si riferisce ai servizi di trasporto in conto proprio o per conto di terzi, ai servizi da piazza e ai servizi merci di linea.

In base a tale circolare, gli Ispettori Compartimentali dovranno ripristinare integralmente la vecchia prassi per il rilascio, dietro presentazione di semplice domanda delle licenze per trasporto merci in conto proprio a tutti coloro che ne facciano richiesta e che mediante attestazione del Sindaco e dell'Arma dei Carabinieri, comprovino che l'automezzo viene adi-

bito unicamente al trasporto di cose proprie, per cui l'attività trasportatrice risulti complementare all'attività principale del richiedente, sia essa commerciale, industriale o agricola.

Per quanto riguarda le autorizzazioni al trasporto per conto terzi, gli Ispettori Compartimentali dovranno istruire le domande nei modi consueti, richiedendo, a corredo di esse, solo il certificato di iscrizione alla Camera di Commercio per l'attività di trasporto e quello di buona condotta, debitamente legalizzati.

Esaurita tale istruttoria e riscossa la tassa di concessione governativa di cui al R.D.L. 7 giugno 1946, n. 851, gli Ispettorati Compartimentali rilasceranno un'autorizzazione provvisoria valida per un mese e rinnovabile per un altro mese ed invieranno la pratica al Ministero dei Trasporti per il rilascio dell'autorizzazione definitiva.

Con la circolare in questione l'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile ha anche disposto — allo scopo di normalizzare la situazione degli autoveicoli già circolanti — che tutti i possessori di autocarri dovranno essere invitati a regolarizzare entro il termine di tre mesi la loro posizione, ai fini dell'autorizzazione al trasporto in conto proprio o per conto di terzi e del conseguente pagamento della tassa di concessione governativa, da pagarsi da parte del proprietario attuale dell'automezzo, dato il carattere del tutto personale della tassa medesima.

Infine, l'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile ha impartito disposizioni agli Ispettori Compartimentali affinchè vengano ripristinate ed osservate integralmente tutte le norme che disciplinano la circolazione degli autocarri adibiti al trasporto di cose, ed affinchè questi vengano muniti del disco di contrassegno e della striscia posteriore colorata a seconda della categoria di trasporti nella quale saranno inquadrati.

Nell'avvertire che saranno impartite opportune disposizioni a tutti gli Organi preposti alla vigilanza della circolazione stradale perchè procedano a continui e rigorosi accertamenti per normalizzare la circolazione medesima, l'Ispettorato Generale della Motorizzazione ha ricordato che tutti gli autocarri muniti di licenza al trasporto di cose proprie non possono, ad ogni effetto, eseguire trasporti di cose per conto di terzi ed ha confermato l'obbligo che ogni autocarro sia accompagnato dalla licenza di circolazione per la dimostrazione dell'autorizzazione al trasporto e dell'effettuato pagamento della tassa di concessione governativa.

Disposizioni per l'assegnazione di pneumatici di autovetture.

Il Ministero dell'Industria e del Commercio, in relazione alla sensibile variazione verificatasi nel numero delle licenze di circolazione precedentemente stabilito, ha nello scorso mese di dicembre, disposto che le due Società produttrici di coperture, la « Pirelli » e la « Michelin », pongano ogni quindici giorni a disposizione degli Uffici Provinciali dell'Industria e del Commercio e degli Alti Commissariati per la Sicilia e la Sardegna, il contingente della produzione da esse realizzate in base alle nuove percentuali fissate in proporzione al numero delle licenze di circolazione previste per ciascuna regione e provincia.

Questi Enti, a loro volta, debbono emettere, entro quindici giorni dalla data di comunicazione delle Case fabbricanti, i Buoni di assegnazione dei pneumatici messi a loro disposizione. Essi dovranno inoltre rendere di pubblica ragione, in appositi Albi, tutte le assegnazioni di pneumatici che verranno effettuate, nonchè l'indicazione dei nominativi degli assegnatari.

Le assegnazioni debbono essere effettuate previo rigoroso esame delle richieste ricevute e tenuto conto delle necessità dei vari richiedenti.

Liquidazione degli Uffici preposti alla disciplina degli autotrasporti di cose.

Con Decreto ministeriale 7 settembre 1946, del quale riportiamo qui di seguito il testo, pubblico nella Gazzetta Ufficiale *n. 279, del 7 dicembre u. s., è stato provveduto alla nomina del Commissario e di due vice Commissari liquidatori degli Uffici, Consorzi e Compagnie, comunque preposti alla disciplina degli autotrasporti di cose.*

Art. 1. — Il signor Saponaro dott. Giovanni Battista è nominato commissario liquidatore degli uffici, consorzi e compagnie comunque preposti alla disciplina degli autotrasporti di cose.

I signori Fundarò dott. Gioacchino e Mondi dott. Giovanni sono nominati vice commisasri liquidatori.

Art. 2. — Gli uffici autotrasporti agli effetti della liquidazione vengono così raggruppati:

1) Alessandria, Aosta, Asti, Cuneo, Ivrea, Torino, Vercelli;
2) Bergamo, Como, Milano, Novara, Pavia, Sondrio, Varese;
3) Genova, Imperia, La Spezia, Savona;
4) Bolzano, Brescia, Cremona, Mantova, Trento;
5) Belluno, Padova, Rovigo, Treviso, Venezia, Verona, Vicenza;
6) Bologna, Ferrara, Forlì, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia;
7) Apuania, Arezzo, Firenze, Grosseto, Livorno, Lucca, Pisa, Pistoia, Siena;
8) Ancona, Ascoli Piceno, Macerata, Perugia, Pesaro, Terni.

Art. 3. — Vengono nominati subliquidatori, per ciascuno dei gruppi indicati nell'articolo precedente, nell'ordine dell'elencazione dei gruppi, i signori: 1) Sofia ing. Lucia; 2) Gaifami ing. Angelo; 3) Ricchino ing. Giovanni; 4) Pizzorno ing. Alberto; 5) Jannaccone ing. Luigi; 6) Daole ing. Giovanni; 7) Galanti ing. Ugo; 8) Menè ing. Antonio.

Art. 4. — I subliquidatori, nell'esplicazione delle loro funzioni, saranno assistiti da uno o più esperti finanziari designati dal Ministero del tesoro tra i direttori di ragioneria dell'Intendenza di finanza.

Revisione dei canoni per i trasporti postali su linee automobilistiche.

Con D. M. 6 agosto 1946, del quale riportiamo qui di seguito il testo, pubblicato nel n. 270, del 27 novembre u. s., della Gazzetta Ufficiale, *è stato provveduto alla revisione dei canoni per i trasporti postali sulle linee automobilistiche.*

Art. 1. — I canoni annui, da corrispondersi per il trasporto degli effetti postali di cui all'art. 1, 2° comma, del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 228, sono elevati a L. 900 per chilometro di linea utilizzato per il trasporto stesso, e in detti canoni intendesi assorbito il compenso di lire 50 per ogni ufficio postale intermedio servito.

Art. 2. — Qualora per i trasporti postali, l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ritenga di utilizzare la linea per un tratto non superiore a chilometri 15 e sul quale siano effettuate più di due corse giornaliere di andata e ritorno, il canone annuo chilometrico di cui all'ultimo comma dell'art. 1 del citato decreto sarà elevato a lire 1800.

Art. 3. — Il presente decreto avrà effetto dal 1° luglio 1946.

Gomme per qualsiasi tipo di auto — Compra-vendita di gomme nuove ed usate
Noleggio di auto - Rifornimenti - Riparazioni

Comm. A. CARLETTI

Via Cavour, 302-304-306 - **ROMA** - Telefono N. 63-723

L'UNICA DITTA IN ROMA CHE GARANTISCE LE RIPARAZIONI

CONTRATTISTA DELLA S. A. PIRELLI

LA PAGINA STATISTICA

Col presente numero iniziamo la RUBRICA de « LA PAGINA STATISTICA ».

Il settore delle rilevazioni, dei dati e delle notizie è molto importante nel campo degli autotrasporti, perchè può riguardare tanto la consistenza degli Automezzi, quanto il loro movimento, quanto la natura delle merci trasportate. Può riguardare anche i tipi degli Automezzi (Autocarri, Rimorchi, Motocarri, Trattori, ecc.); la loro portata, nonchè il sistema di azionamento (a benzina, a gasolio, a metano, a gassogeno, a energia elettrica: e dirà la Tecnica del prossimo avvenire se gli Automezzi non potranno essere azionati, in futuro, anche... con l'energia atomica!).

Altra Statistica molto interessante potrebbe riguardare la produzione ed il commercio delle macchine e dei singoli pezzi di ricambio, oltre che quella dei prodotti essenziali per l'industria degli autotrasporti su strada (pneumatici, carburanti, ecc.): un mondo!

Noi incominciamo, modestamente, col presentare il seguente Prospetto, concernente la consistenza degli Automezzi adibiti al trasporto di cose, quale risulta alla Direzione Centrale dell'E.A.M., in base alle rilevazioni che le sue Sedi Provinciali dipendenti (per ora soltanto 77) compiono e trasmettono, in appositi specchi statistici.

Detto Prospetto si limita a presentare la situazione di detta consistenza al 1° dicembre 1946, riguardante il complesso degli Automezzi delle 77 Provincie, distinto per Categorie e per sistema di azionamento.

Coglieremo nei prossimi numeri altri aspetti interessanti della materia.

E. Scanferla.

CATEGORIE	A) A benzina		B) A gasolio		C) A metano		D) A gassogeno		E) Elettrici		F) Totali generali F) = A) + B) + C) + + D) + E)	
	N.	Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li
1) Autocarri fino a 10 q.li di portata .	50.016	321.932	7	64	3.314	23.447	423	3.325	137	1.235	53.897	350.003
2) Autocarri da 10 a 20 q.li di portata .	26.354	312.690	168	2.822	1.390	22.079	742	11 241	155	2.001	28.809	351.433
3) Autocarri da 20 a 40 q.li di portata .	13.676	428.562	12.004	386.886	1.247	37.814	1.786	56.418	446	13.579	29.159	923.259
4) Autocarri oltre 40 q.li di portata . .	3.467	180.114	10.827	674.048	192	9.960	859	47.707	109	5.239	15.454	917.068
5) Totale autocarri . 5) = 1) + 2) + 3) + 4)	93.513	1.243.298	23.006	1.063.820	6.143	93.300	3.810	118.691	847	22.654	127.319	2.541.763
6) Rimorchi . . .	3.927	241.890	9.192	597.529	215	9.224	90	5.342	—	—	13.424	853.985
7) Motocarri . . .	14.380	136.379	10	101	342	3.726	2	19	305	3.092	15.039	143.317
8) Totale generale . 8) = 5) + 6) + 7)	111.820	1.621.567	32 208	1.661.450	6.700	106.250	3.902	124.052	1.152	25.746	155.782	3.539.065
9) Trattori stradali .	439	—	230	—	220	—	29	—	8	—	926	—

Non sono compresi gli automezzi delle Isole, della Venezia Giulia, della G. R. A. e delle FF. SS. - Il numero complessivo degli automezzi era nel mese di ottobre di 140.294, di cui 100.384 a benzina, 27.405 a gasolio e 12.505 azionati con altri sistemi. Nel mese di novembre il numero complessivo sale a 143.374 così suddivisi: a benzina 102.525, a gasolio 28.306 e ad altri sistemi 12.505. – Si osserva un notevole incremento negli automezzi a benzina e a gasolio specialmente nei tipi medi fino a 40 q.li di portata, mentre il numero degli automezzi azionati con altri sistemi, cioè a metano, a gassogeno ed elettrici è rimasto costante ed ha subito anzi una leggera flessione nel mese di dicembre.

Il Mercato Automobilistico: Prezzi e Noli

Ci ripromettiamo di pubblicare, in questa Rubrica, dati e notizie relativi ai PREZZI, che possono interessare l'industria degli autotrasporti: prezzi sia ufficiali, cioè determinati dal competente Comitato Interministeriale; sia effettivamente praticati nelle principali località.

Pubblicheremo anche dati sui NOLI camionistici, che però — avvertiamo subito — sono da considerare, più che altro, come tendenziali, data l'evidente difficoltà di una loro esatta rilevazione.

Cercheremo di perfezionare quanto possibile questa raccolta di dati, che incontrerà, confidiamo, il più vivo favore degli Autotrasportatori, dato l'interesse che la materia presenta per la loro quotidiana attività.

Prezzi dei pneumatici

Il Ministero dell'Industria e Commercio, con provvedimento prezzi n. 74 del 31-10-1946 (*Gazz. Uff.* 26 novembre, n. 269) ha disposto che i prezzi massimi di vendita al consumo dei pneumatici, con decorrenza dal 1° novembre c. a., siano fissati come risulta dalle seguenti tabelle, per merce resa franco depositi delle società produttrici.

I prezzi sono comprensivi di ogni compenso per i distributori.

PNEUMATICI PER AUTOVETTURE

Dimensioni	Tipo	Copertura	Camere con valvola
4,00 — 15	N	4.191	704
4,00 — 15	Art.	4.459	704
4,50 — 16	N	5.627	1.003
5,00 — 15	N	5.854	1.003
5,00 — 15	Art.	6.206	1.003
5,00 — 16	N	5.948	1.008
5,00 — 16	Art.	6.222	1.008
5,00 — 18	N	7.652	1.103
5,25 — 16	N	7.097	1.008
5,25 — 16	Art.	7.444	1.008
5,50 — 15	N	7.357	1.117
5,50 — 15	Art.	7.803	1.117
5,50 — 16	N	7.308	1.117
6,00 — 16	N	10.113	1.117
6,00 — 16	Art.	10.555	1.117
6,00 — 16	S	8.889	1.117
6,00 — 16	Neve	8.652	1.117
6,25 — 16	N	11.634	1.223
6,50 — 16	N	12.136	1.223
6,50 — 16	Art.	12.701	1.223
7,00 — 16	N	13.166	1.658
7,50 — 15	N	13.627	1.747
7,50 — 16	N	14.394	2.306
8,25 — 16	N	27.752	1.008
130 × 40	N	5.590	1.008
130 × 40	Art.	5.993	1.008
130 × 40	Neve	4.953	1.008
140 × 40	N	7.125	1.117
140 × 40	Art.	7.530	1.117
140 × 40	SS	6.171	1.117
140 × 40	Neve	6.024	1.117
150 × 40	N	9.396	1.117
150 × 40	Neve	7.878	1.117
160 × 40	N	10.928	1.223
160 × 40	S	9.693	1.223
160 × 40	Neve	9.693	1.223
180 × 40	N	10.950	1.072
145 × 400	N	5.911	1.008
155 × 400	N	7.492	1.008
155 × 400	S	6.516	1.008
165 × 400	N	8.776	1.046
165 × 400	S	7.908	1.046
165 × 400	Neve	7.860	1.046
185 × 800	N	8.487	944
4,00 — 8	N	3.371	651
4,00 — 17	N	5.093	829
4,00 — 18	N	5.732	844
4,25 — 17	N	5.973	829
4,25 — 17	Art.	6.222	829
4,25 — 17	S	5.103	829
4,25 — 17	Neve	5.100	829
4,50 — 17	N	6.358	829
4,50 — 17	Art.	6.840	829
4,50 — 18	N	6.480	938
4,50 — 19	N	7.042	938 c. p. 1.010 c. c.

Dimensioni	Tipo	Copertura	Camere con valvola
4,50 — 20	N	7.747	1.032 c. p. 1.032 c. c.
4,50 — 21	N	8.158	1.032 c. p. 1.032 c. c.
4,50 — 21	S	7.104	1.032
4,75 — 17	N	8.330	1.032
4,75 — 18	N	8.843	1.032 c. p. 1.131 c. c.
9,75 — 24	Art.	55.212	3.631
9,75 — 24 L	N	41.815	3.631
9,75 — 24 L R	N	48.297	3.631
10,50 — 20	N	53.367	3.756
10,50 — 20	Art.	57.975	3.756
10,50 — 22	N	57.204	4.388
10,50 — 24	N	58.116	5.116
11,25 — 20	N	65.217	4.085
11,25 — 24	N	70.410	5.429
11,25 — 24	Art.	73.458	5.429
11,25 — 24 L	N	53.367	5.429
11,25 — 24 Tratt. agr.	Art.	49.623	6.245
11,25 — 24 Tratt. strad.	Art.	51.939	6.245
11,25 — 30	N	71.568	5.097
12,00 — 20	N	74.127	5.429
12,75 — 20	N	76.617	5.630
12,75 — 24 L	N	79.422	16.723
12,75 — 32 L	N	99.033	19.364
16 × 50	C	11.955	1.266
17 × 50	N	12.894	1.657
23 × 5	N	12.285	1.521
30 × 5	N	14.994	1.606
30 × 5	Art.	15.753	1.606
25 × 6	N	16.554	1.896
32 × 6	N	21.222	1.896
32 × 6	Art.	23.316	1.896
32 × 6	Y	24.204	1.968
36 × 6	N	24.492	2.202
32 × 6 ½	N	25.959	1.896
32 × 7	N	26.532	2.398
34 × 7	N	28.752	2.585
34 × 7	Art.	32.439	2.585
34 × 7	Y	34.483	2.585
36 × 7	N	32.139	2.647
38 × 7	N	32.769	2.815
38 × 7	Art.	35.628	2.815
36 × 8	N	37.557	2.982
36 × 8	Art.	41.148	2.982
38 × 8	N	40.641	3.047
40 × 8	N	43.800	3.411
40 × 8	Art.	50.178	3.411
38 × 9	N	53.385	2.827
42 × 9	N	61.890	4.336
42 × 9	Art.	66.675	4.336
50 × 9 L	N	66.855	7.711
50 × 9 L	Art.	93.783	7.711
44 × 10	N	72.996	5.568

PNEUMATICI PER MOTOCICLI

2,375 — 21	sc.	3.375	496
2,50 — 19	sc.	3.033	630
2,75 — 19	sc.	3.402	637
2,75 — 21	sc.	3.474	679
3,00 — 19	sc.	3.330	702
3,00 — 20	sc.	4.147	799
3,00 — 21	sc.	4.240	799
3,25 — 19	sc.	3.858	702
3,25 — 20	sc.	4.286	799
3,50 — 19	sc.	4.089	702
3,50 — 19	Art.	5.332	702
4,00 — 18	sc.	4.443	749
4,00 — 19	sc.	4.721	799
27 × 2,75	Norm.	2.589	527
25 × 3	»	2.325	407
25 × 3,85	»	3.147	655
27 × 3,85	»	3.618	655
24 × 2	»	1.683	309
24 × 2 ¼	»	1.163	339
26 × 2 ¼	»	2.268	343
650 × 65	»	2.514	407
26 × 2 ½ × 2 ¼	»	2.703	372
26 × 3	»	3.033	527
28 × 3	»	3.607	547
3,00 — 19	freccia	3.463	595
3,50 — 19	»	4.395	655
4,00 — 19	»	5.031	655
14 × 50	N	10.139	1.354
15 × 45	N	10.553	1.243

Dimensioni	Tipo	Copertura	Camera con valvola
15 × 45	Art.	11.149	1.243
15 × 45	S	9.468	1.243
15 × 50	N	12.338	1.354
16 × 45	N	13.926	1.385
16 × 45	Art.	14.638	1.385
16 × 50	N	14.375	1.532
17 × 50	N	12.894	1.657
720 × 120	N	5.082	767
730 × 130	N	6.261	955
740 × 140	N	6.888	955
780 × 150	N	8.967	1.022
820 × 120	N	8.655	1.170
835 × 135	N	12.333	1.170

c. p. = cerchio piatto.
c. c. = cerchio canale.

PNEUMATICI PER AUTOVEICOLI INDUSTRIALI

170 — 20	N	18.396	1.856
170 — 20	C	18.399	1.856
170 — 20	N	20.289	1.856
170 — 20	Neve	20.289	1.856
190 — 20	N	20.562	1.870
190 — 20	Stop	21.879	1.870
190 — 20	U	24.831	1.870
190 — 20	Neve	23.610	1.870
190 — 20	ZZ	23.967	1.870
200 × 18	N	24.324	2.418
200 — 20	N	26.118	2.418
210 — 20 a 8 tele	N	27.501	2.418
210 — 20	Stop	27.504	2.418
210 — 20	Neve	32.444	2.418
210 — 20	Neve	30.240	2.418
210 — 20	ZZ	31.323	2.418
210 — 20 a 10 tele	N	29.553	2.418
210 — 20 a 10 tele	Art.	30.219	2.418
230 — 18	N	27.858	2.647
230 — 20	N	29.778	3.099
230 — 20	Stop	32.781	3.099
230 — 20	U	35.715	3.099
230 — 20	Neve	34.839	3.099
230 — 20	ZZ	36.054	3.099
270 — 22	N	50.733	3.856
270 — 20	N	47.283	3.756
4,00 — 15 Trasporto	N	4.449	704
5,50 — 15 »	N	9.898	1.117
5,50 — 15 a 6 tele	N	8.607	1.117
6,00 — 16 Trasporto	N	10.425	1.117
6,00 — 18 »	N	14.412	1.565
6,00 — 20 »	N	15.909	1.697
6,50 — 16 »	N	13.445	1.223
6,50 — 20 »	N	16.365	1.856
6,50 — 20 »	Art.	17.982	1.856
7,00 — 18 »	N	—	1.741
7,00 — 20 »	N	18.690	1.856
7,00 — 20 »	Art.	20.589	1.857
7,50 — 20 »	N	23.793	1.870
7,50 — 20 »	Art.	26.746	1.870
8,25 — 18	N	29.448	2.398
8,25 — 20	N	31.263	2.418
8,25 — 20	Art.	33.399	2.418
8,25 — 22	N	34.698	2.647
9,00 — 18	N	33.597	2.657
9,00 — 20	N	36.015	3.099
9,00 — 20	Art.	38.619	3.099
9,00 — 22	N	39.627	3.262
9,00 — 24	Art.	42.399	3.631
9,75 — 18	N	40.821	2.647
9,75 — 20	N	43.161	3.099
9,75 — 20	Art.	47.490	3.099
9,75 — 22	N	48.120	3.262
9,75 — 24	N	50.949	3.631
4,75 — 19	N	9.413	1.032 c. p. 1.155 c. c.
4,75 — 19	S	7.917	1.032 c. p. 1.155 c. c.
4,75 — 20	N	9.525	1.032 c. p. 1.177 c. c.
26 × 5,00	N	8.262	1.016
26 × 5,00	Art.	8.701	1.016
5,00 — 17	N	9.168	1.032 c. p.
5.00 — 18	N	9.454	1.032 c. p. 1.131 c. c.
5,00 — 19	N	10.195	1.032 c. p. 1.155 c. c.
5,00 — 20	N	10.433	1.103 c. p. 1.177 c. c.
5,00 — 21	N	10.821	1.146 c. p. 1.233 c. c.
5,25 — 17	N	9.536	1.032
5,25 — 17	Art.	10.055	1.032

Dimensioni	Tipo	Copertura	Camera con valvola
5,25 — 18	N	10.302	1.032 c. p. 1.131 c. c.
5,25 — 19	N	10.378	1.032 c. p. 1.155 c. c.
5,25 — 20	N	11.167	1.103 c. p. 1.177 c. c.
5,25 — 21	N	11.596	1.146 c. p. 1.233 c. c.
5,50 — 17	N	10.605	1.270
5,50 — 17	Art.	10.727	1.270
5,50 — 17	S	9.057	1.270
5,50 — 18	N	11.253	1.232 c. p.
5,50 — 18	Art.	11.964	1.457 c. c.
5,50 — 18	Neve	9.888	1.282 c. p. 1.457 c. c.
5,50 — 19	N	12.106	1.270 c. p. 1.508 c. c.
5,50 — 20	N	12.467	1.385 c. p. 1.604 c. c.
6,00 — 17	N	12.638	1.270
6,00 — 18	N	13.992	1.232 c. p. 1.457 c. c.
6,00 — 18	Art.	14.936	1.232 c. p. 1.457 c. c.
6,00 — 19	N	14.400	1.270 c. p. 1.508 c. c.
6,00 — 20	N	15.446	1.385 c. p. 1.604 c. c.
6,00 — 21	N	15.360	1.385 c. p. 1.680 c. c.
6,50 — 17	N	14.270	1.417
6,50 — 18	N	15.682	1.417 c. p. 1.569 c. c.
6,50 — 19	N	16.159	1.441 c. p. 1.681 c. c.
6,50 — 20	N	16.712	1.609 c. p. 1.747 c. c.
7,00 — 17	N	16.291	1.417
7,00 — 18	N	16.304	1.417 c. p. 1.569 c. c.
7,00 — 18	Art.	17.057	1.417 c. p. 1.569 c. c.
7,00 — 19	N	17.269	1.441 c. p. 1.681 c. c.
7,00 — 20	N	18.019	1.609 c. p. 1.747 c. c.
7,00 — 21	N	18.300	1.609 c. p. 1.828 c. c.
7,50 — 17	N	24.329	2.063
7,50 — 18	N	24.833	2.138
12 × 45	N	6.730	993
13 × 45	N	8.056	1.243
14 × 40	N	6.994	1.016
14 × 40	Art.	7.683	1.016
14 × 45	N	9.137	1.243
14 × 45	Art.	9.363	1.243
14 × 45	S	7.917	1.243
14 × 45	Neve	7.917	1.243

Noli camionistici

I noli camionistici praticati per quintale merce in partenza da Milano sono i seguenti:

	collettame	carico completo
per Alessandria	L. 410	L. 260
» Ancona	» 900	» 700
» Bari	» 1200	» 900
» Bologna	» 450	» 300
» Bolzano	» 700	» 450
» Brescia	» 250	» 150
» Domodossola	» 400	» 270
» Firenze	» 600	» 400
» Genova	» 400	» 250
» Livorno	» 500	» 400
» Napoli	» 1200	» 900
» Padova	» 500	» 400
» Pescara	» 1200	» 800
» Roma	» 1100	» 850
» Rovereto	» 500	» 400
» Torino	» 400	» 180
» Trento	» 500	» 400
» Treviso	» 600	» 400
» Trieste	» 800	» 550
» Udine	» 800	» 500
» Venezia	» 600	» 450
» Verona	» 300	» 250

Andamento dei prezzi dei carburanti e lubrificanti

Diamo qui di seguito le quotazioni dei carburanti e lubrificanti dal 1° luglio u. s.

dal 1° luglio 1946	
Benzina	L. 21 al litro
Gasolio	» 19 » »
Olio lubrif. CIP 1/2/3	» 50 » »
dal 1° agosto 1946	
Benzina	L. 23 al litro
Gasolio	» 21 » »
Olio lubrif. CIP 1/2/3	» 50 » »
dal 1° settembre 1946	
Benzina	L. 27 al litro
Gasolio	» 24 » »
Olio lubrif. CIP 1/2/3	» 76 » »
dal 1° dicembre 1946	
Benzina	L. 35 al litro
Gasolio	» 30 » »
Olio lubrif. CIP 1/2/3	» 97 » »

Prezzi dei carburanti, dei lubrificanti ed altri prodotti petroliferi

Il Ministero dell'Industria e Commercio, con circolare n. 77 del 30 novembre u. s. ha fissato i nuovi prezzi di vendita dei carburanti, dei lubrificanti e altri prodotti petroliferi.

Riportiamo qui di seguito il testo della circolare.

Con decorrenza dal 1° dicembre c. a. sono stati fissati i seguenti prezzi comprensivi degli aggravi fiscali:

A) BENZINA - PETROLIO - GASOLIO:

Merce nuda in fusti a rendere cauzionati, resa, in facoltà del CIP, f.co deposito, f.co stazione arrivo, f.co domicilio, f.co centro di distribuzione.

	Merce daziata	Merce schiava
1°) *Per ettolitro:*		
Benzina	Lit. 3.500	Lit. 1.940
Petrolio	» 2.900	» 1.608
Gasolio	» 3.000	» 1.742
2°) *Per quintale:*		
Benzina	» 4.687	» 2.598
Petrolio	» 3.623	» 2.009
Gasolio	» 3.540	» 2.056
Benzina avio 100 NO	» 5.977	» 3.790
Benzina avio 80 NO	» 4.796	» 2.695

I distributori di benzina, petrolio e gasolio per uso agricolo potranno essere autorizzati dai Comitati Provinciali Prezzi a maggiorare i prezzi di vendita agli agricoltori di un massimo di L. 100 a quintale, qualora venga riconosciuto che il compenso loro accordato e compreso nei prezzi (L. 50 a quintale) sia insufficiente a compensarli delle spese di distribuzione.

B) OLIO COMBUSTIBILE:

Merce posta su carri-cisterne ferroviari od autoterni-botte di oltre 10 tonn. f.co stabilimenti costieri:

	Merce daziata	Merce schiava
per motori	Lit. 1.637	Lit. 746
per forni e caldaie	» 800	» 743

Per merce resa nuda f.co deposito interno: aumento di L. 35 a q.le oltre al nolo medio di trasporto.

Aumento di Lit. 10 a q.le per consegna f.co stabilimento costiero e/o deposito interno inferiori a 10 tonn. di merce nuda.

Aumento diLit. 50 a q.le per consegna in fusti.

Le quotazioni per merce schiava si applicano solo per consegne di merce schiava a motopescherecci e motovelieri.

C) SOLVENTI (prodotti di importazione):

Per merce resa nuda f.co depositi costieri e/o depositi interni sedi di Zona:

	Merce daziata
Benzina solvente leggera	Lit. 6.600 per q.le
Benzina solvente media	» 6.320 » »
Benzina solvente pesante	» 6.280 » »
Acquaragia minerale	» 5.600 » »

I suddetti prezzi vanno aumentati di:

Lit. 400 a q.le netto per consegna in latte od altrii recipienti CIP cauzionati o del cliente;

Lit. 100 a q.le netto per consegna in fusti CIP cauzionati o in fusti del cliente.

D) OLIO LAMPANTE (burning Oil):

Merce resa in fusti CIP cauzionati f.co depositi costieri.
Merce daziata a q.le Lit. 4.034.

E) BITUMI:

Per merce resa in fusti a perdere (tara per merce) f.co depositi costieri:

	Merce daziata
Tipi fiussati = RO 3 = MO 3 Tipi solidi per uso stradale Tipi solidi per uso industriale	Lit. 2.100 per q.le lordo

Per consegna di eventuali giacenze presso depositi interni CIP e/o terzi, va addebitato in fatture il costo del trasporto sulla base del nolo ferroviario per vagonate complete.

F) LUBRIFICANTI PER AUTO

MARCA			Applicazioni indicative	Merce nazionalizzata: sciolta	Sciolta (qualsiasi quantitativo) o in imballaggi a rendere (esclusi fusti o fustini)	In imballaggi (a perdere)
Olio	CIP	1	Motori (fluidiss.)	97	108	117
»	»	2-2A	Motori (fluido)	97	108	117
»	»	3	Motori (semidenso)	100	111	120
»	»	4	Motori (denso)	102	113	122
»	»	31	Differenziali a vite senza fine	103	114	123
»	»	90	Cambi e differ.	85	95	104
»	»	600	Organi del telaio	—	103	112
Grasso	CIP	14	Mozzi ruote	—	103	112
»	»	15	Organi del telaio	—	103	112
»	»	30	Pompe d'acqua	—	103	112
»	»	36	Freni idraulici	179	179	188
Olio	»	21	Anticongelante per radiatori	161	161	170
Brodotto	»	38				

(1) Per merce in fusti o fustini da Kg. 50/55 netti circa (imballaggi a rendere riservati ai consumatori diretti), i prezzi suddetti vanno diminuiti di L. 300 al quintale.

Col prossimo numero ha inizio la pubblicazione di due utilissime rubriche:

Rubrica dei Trasportatori

Elenco delle Ditte in grado di assumere appalti e commissioni di AUTOTRASPORTI, *alle condizioni e nelle località a fianco di ciascuna accennate.*

Rubrica dei Fornitori - Riparazioni - Assistenza - Varie

Elenco delle Ditte ed Uffici in grado di effettuare FORNITURE - RIPARAZIONI - VENDITE - COMMISSIONI E SERVIZI VARI, *nelle forme e misure a fianco di ciascuna accennate.*

Ogni "Iscrizione" - con diritto a tre righe - costa L. 5.000 PER UN ANNO. Ogni riga in più L. 2.000 annue. In grassetto il doppio

Per iscrizioni nelle "RUBRICHE" e modalità, rivolgersi all' U.R.C.I.S. - Via del Tritone 201 - ROMA - Tel. 67-196

G) LUBRIFICANTI PER USO INDUSTRIALE

MARCA			Applicazione indicativa	Lire per 100 Kg. netti - Merce nazionalizzata - a rendere - Imballaggi a perdere			
				Fusti ferro Fusti da Kg 50-55 Fusti legno	Latte italiane da Kg. 20-22 circa — E per merce sciolta (qualsiasi quantitativo)	Fusti ferro	Bidoname escluse latte italiane da Kg. 20-22 circa
Olio	CIP	5 A	Organi legg. velocissimi	6.300	6.600	—	7.500
»	»	5 B	Bagni fibre tessili	6.200	6.500	—	7.400
»	»	5 C	Organi e trasmissioni (fluido)	6.700	7.000	—	7.900
»	»	5 D	Organi e trasmissioni (semidenso)	7.000	7.300	—	8.200
»	»	5 E	Organi e trasmissioni (denso)	6.800	7.100	—	8.000
»	»	5 F	Organi e trasmissioni (densissimo)	6.500	6.800	—	7.700
»	»	6	Mov. di macc. in presenza d'acqua (fluido)	7.600	7.900	—	8.800
»	»	6 A	Mov. di macc. in presenza d'acqua (semidenso)	7.600	7.900	—	8.800
»	»	6 B	Taglio acciai duri	8.800	9.100	—	10.000
»	»	6 C	Taglio acciai teneri	8.800	9.100	—	10.000
»	»	7 A	Turbine (fluido)	7.000	7.300	—	8.200
»	»	7 B	Turbine (semidenso)	7.000	7.300	—	8.200
»	»	8	Cil. compressori frigoriferi	7.200	7.500	—	8.400
»	»	9	Emuls. taglio metalli	7.100	1.400	—	8.300
»	»	10	Cil. vap. sat. (minerale puro)	7.000	7.300	—	8.200
»	»	10 C	Cil. vap. sat. (composto)	7.900	8.200	—	9.100
»	»	11	Cil. vap. surriscaldato	7.000	7.300	—	8.200
»	»	12	Boccole di rotabili	6.300	6.600	—	7.500
»	»	13	Mov. di locomotive (fluido)	6.800	7.100	—	8.000
»	»	13 V	Mov. di locomotive (densissimo)	6.400	6.700	—	7.600
Paraffina	CIP	20 A	Paraffina sem.	6.000 (2)	6.300	6.300 (3)	—
»	»	20 B	Paraffina raff. fusione 48-50° C	6.700 (2)	7.000	7.000 (3)	—
»	»	20 C	Paraffina rac. fusione 50-54° C	7.100 (2)	7.400	7.400 (3)	—
»	»	20 D	Paraffina raff. fusione 54-58° C	7.500 (2)	7.800	7.800 (3)	—
»	»	20 E	oltre	8.000 (2)	8.300	8.300 (3)	—
Grasso	CIP	22 (casse)	Mov. locomotive americane		(1)		
Olio	CIP	23	Insetticida per piante	—	10.600	10.600	—
»	(*)	» 24	Motori (fluidissimo)	—	—	7.200	—
»	(*)	» 25-25 A	Motori (fluido)	8.600	8.900	—	9.800
»	(*)	» 26	Motori (semidenso)	8.600	8.900	—	9.800
»	(*)	» 27	Motori (denso)	8.600	8.900	—	9.800
Grasso	(*)	» 28 A	Stauffer (tenero)	8.800	9.100	—	10.000
»	(*)	» 28 B	Stauffer (medio)	8.100	8.400	—	9.300
»	(*)	» 28 C	Stauffer (duro)	8.100	8.400	—	9.300
»	(*)	» 29 A	Cuscinetti a sfere	8.100	8.400	—	9.300
»	(*)	» 29 B	Medio ad alto punto colam.	8.100	8.400	—	9.300
»	(*)	» 29 C	Duro ad alto punto colam.	8.100	8.400	—	9.300
»		» 32 (casse)	In pani per alte temperature	8.100	8.400	—	9.300
Prodotto	»	33 A	Ingran. caric. (invernali)	—	—	—	—
»	»	33 B	Ingran. caric. (estive)	—	6.600	6.600	—
Grasso	»	34	Grasso grafitato	—	6.600	6.600	—
»	»	37	Ingranaggi (tipo corr.)	11.700	12.000	—	12.900
Petrolato	»	39	Antiruggine	7.200	7.500	—	8.400
Grasso	»	40	Colli laminatoi caldi	—	7.000	7.000	—
»	»	41 (casse)	Colli laminatoi refrigerati	—	—	—	—

(1) Le medesime quotazioni si applicano per i bidoni da 4 Gall. Imp. e da 5 Gall. U.S. e per i secchielli da 25 libbre ceduti «a rendere» ai rivenditori.
(2) Condizione limitata al fustame di tipo riutilizzabile.
(3) Quotazione valida anche per merce in sacchi e cartoni.

Nota: I prodotti così contrassegnati (*) devono essere venduti solo per usi industriali, ferrotramviari e per battelli lacuali.

AUTOTRASPORTATORI D'ITALIA,

Sottoscrivere al PRESTITO DELLA RICOSTRUZIONE, oltre che un DOVERE è un AFFARE!

H) LUBRIFICANTI PER MARINA - MERCE ESTERA

MARCA		Lire per 100 Kg. netti			
		Per consumatori diretti P. rivendit.			
		Imballaggi a perdere		Imballaggi dei clienti (per qualsiasi quantitativo)	Sciolta (qualsiasi quantitativo) o in imball. a rendere (escluso fusti o fustini)
		Fusti ferro legger. Fusti legno	Latte o Bidoni		
Olio	CIP 2 - 2 A - 3	8.790	9.390	8.490	8.490
»	» 4	9.060	9.660	8.760	8.760
»	» 600	7.650	8.250	7.350	7.350
Grasso	» 14 - 15	8.540	9.140	8.240	8.240
Olio	» 25 - 25 A - 26	7.310	7.910	7.010	—
»	» 27	7.490	8.090	7.190	—
»	» 5 D	6.840	6.440	5.540	—
»	» 5 E	5.660	6.260	5.360	—
»	» 6 A	6.390	6.990	6.090	—
»	» 7 C (N S 2190 T)	7.400	8.000	7.100	—
»	» 8	6.030	6.630	5.730	—
»	» 10 - 11	5.850	6.450	5.550	—
»	» 10 C	6.670	7.270	6.370	—
Grasso	» 28 - 29 (A-B-C)	7.040	7.640	6.740	—
Prodotto	» 33 A - B	4.900	—	4.900	—
Grasso	» 35	7.140	7.740	6.840	—

I prezzi suindicati sono per merce resa su banchina lungo bordo, nei porti ove esistono depositi; resa franco depositi più vicini e franco depositi, rivenditori per gli altri porti.

Le tasse, spese fiscali e doganali di qualsiasi genere, indennità di scorta doganale, ecc., inerenti la vendita e consegna della merce sono a carico dell'acquirente.

Autotrasportatori d'Italia,

Sottoscrivete al

PRESTITO DELLA RICOSTRUZIONE

Redimibile al 3,50 %

TITOLI E INTERESSI SONO ESENTI da ogni imposta reale presente e futura, dalla imposta di successione, dall' imposta di registro sui trasferimenti a titolo gratuito, nonchè dall' istituenda imposta straordinaria sul patrimonio.

In CINQUE ANNI: 50 premi da 10 milioni ciascuno - 100 premi da 5 milioni ciascuno - 2000 premi da 1 milione ciascuno.

Le sottoscrizioni - in contanti o in buoni del Tesoro - sono accettate fino al 4 gennaio 1947 presso le Banche, gli Istituti di previdenza e di assicurazione, le Casse di risparmio, gli Uffici postali, gli Agenti di cambio.

NOTIZIE DALL'INTERNO

La situazione dei carburanti

La situazione nel campo dell'approvvigionamento dei carburanti va migliorando.

Fino al dicembre sono arrivati 77.567 fusti di benzina e 153.046 di nafta. Ma erano ancora attesi 460.000 fusti di benzina e 343.000 di nafta di importazione UNRRA.

Le assegnazioni di combustibili liquidi

In base al piano predisposto, nel mese di dicembre sono stati assegnati 121 mila quintali di benzina in tutta Italia, contingente circa uguale a quello di novembre, ma inferiore del 35 % a quello di ottobre.

La benzina verrà così ripartita fra i principali settori: circolazione automobilistica q.li 20.053; industrie, 7.000; ferrovie secondarie e servizi automobilistici passeggeri, 15.000; FF. SS., 2.500; agricoltura, 2.400; pesca, 3.000; marina mercantile, 4.500; riserva, 7.300.

Sensibilmente inferiori al mese scorso sono le assegnazioni di gasolio, scese da 318 mila a 216 mila quintali, che sono così assegnati: circolazione automobilistica, q.li 3.000; Industrie, 16.000; Ente Autotrasporti Merci, 79.364; Comitato petroli, 4.000; pesca, 20.000; FF. SS., 5.000; Agricoltura, 19.500; Marina mercantile, 26.000; riserva, 13.000.

Inoltre i competenti uffici hanno disposto l'assegnazione di 16.250 quintali di lubrificanti, di 83.550 quintali di petrolio.

Incremento della potenzialità degli autotrasporti

Da notizie attinte a fonte ufficiale, l'Agenzia *Artis* apprende che l'attuale capacità di trasporto merci per mezzo di autoveicoli è oggi superiore a quella prebellica, grazie all'incremento della produzione automobilistica nazionale.

L'attuale capacità di trasporto è sufficiente a coprire il fabbisogno nazionale anche nelle eventuali punte stagionali, pur tenendo conto della ridotta potenzialità di traffico delle Ferrovie.

Poichè la costruzione di autoveicoli da parte delle industrie nazionali continua con ritmo accelerato, si calcola che, tra un anno circa, la capacità di trasporto merci con autoveicoli aumenterà da 242 mila tonn. del 1939 a 469 mila tonn.

Divieto di vendita di rimorchi con gomme da 22 pollici

La Commissione Centrale dell'Industria ha deliberato di vietare sino a tutto il 31 marzo 1947 la vendita di rimorchi di nuova costruzione aventi ruote e gomme da 22 pollici.

Il provvedimento è stato determinato dalla necessità di impedire che la produzione dei pneumatici da 22 pollici (per i quali, data la speciale misura non è possibile l'importazione) si verifichino forti riduzioni nella fabbricazione dei pneumatici delle misure usuali.

La fabbricazione dei pneumatici da 22 pollici era stata intrapresa dalle case Michelin e Pirelli per conto delle fabbriche di autocarri Fiat e OM.

Gli autocarri dell'UNRRA verranno ceduti al Governo italiano

Dopo la cessazione dell'attività dell'UNRRA in Italia, che avverrà nei prossimi mesi, si prevede — secondo informazioni di stampa — che la totalità degli automezzi che sono serviti per lo svolgimento dell'attività della Missione, verrebbero ceduti come «surplus» al Governo italiano, assimilandoli così ai residuati di guerra.

Ripresa produttiva della Fiat

Secondo informazioni dell'Agenzia *Artis*, la Fiat è in grado di completare nel giro di pochi mesi la consegna delle autovetture prenotate dal 1939 in poi, ad eccezione della 1500, per la consegna completa delle quali dovrà trascorrere ancora un paio d'anni.

La consegna delle Topolino potrà essere completata entro quattro mesi e quella delle 1100 entro dieci mesi.

Complessivamente la Fiat deve ancora consegnare circa 27.000 autovetture, delle quali 3.200 prenotate nel 1940, 12.000 nel 1941, 7.000 nel 1942.

Un Gruppo di produttori di metano

Presso l'Associazione Mineraria Italiana, si è costituito il Gruppo Nazionale Industriali Metano, al quale hanno aderito 57 imprese produttrici e trasportatrici del metano. Capo Gruppo è stato eletto l'avv. Irnerio Rossi, presidente del Consorzio Italiano Metano.

A. R.

Il «NOTIZIARIO EAM» — oltre che dai 140.000 Autotrasportatori iscritti all'E.A.M. — viene quotidianamente consultato da quanti debbono conoscere le modalità per ottenere, tramite l'E.A.M., le assegnazioni di CARBURANTE, OLIO e PNEUMATICI. E da tutti coloro che seguono il movimento delle merci e dei materiali in Italia.

Gli Annunzi inseriti sul «NOTIZIARIO EAM» — quindi — sono letti da milioni di Italiani e riusciranno eccezionalmente redditizii per gli inserzionisti.

PER GLI ANNUNZI E LE INSERZIONI SUL «NOTIZIARIO EAM», RIVOLGERSI: «URCIS» - VIA DEL TRITONE 201 - ROMA - Telef. 67-196; ovvero alle Sedi Periferiche dell'EAM.

NOTIZIE DALL'ESTERO

1. Il XVIII *Salon international de l'Automobile* a Ginevra. — 2. Attività della *General Motor Corp.* — 3. L'automobilismo nel grande Piano francese « di modernizzazione e di attrezzamento ». — 4. Una nuova grande strada alpestre in Svizzera. — 5. Venezuela, paese senza vie di comunicazione.

Iniziamo da oggi un notiziario sugli autotrasporti e su quanto i veicoli, turismo, arterie stradali, convegni, legislazione, ecc.) li concerne, nei Paesi d'oltre confine e d'oltremare: notiziario pel quale attingeremo a giornali ed a riviste estere, nonchè a particolari comunicazioni che ci pervengono da nostri collaboratori all'estero.

La rubrica, piuttosto che ripetere cose risapute, cercherà di dare notizie non registrate dalla stampa quotidiana e di precisare e chiarire quelle che, già diffuse da altri, meritino di essere ripresentate con maggiore ampiezza od esattezza di particolari. In ogni modo, si farà del nostro meglio affinchè, anche se non molte, le nostre informazioni siano almeno varie, sicure, interessanti.

— Dal 13 al 23 marzo 1947 sarà tenuto a Ginevra il XVII *Salon International de l'Automobile, de la Moto et du Cycle*, che, secondo quanto si legge nei giornali svizzeri, promette di avere una brillante riuscita.

Le iscrizioni finora registrate sorpassano le speranze più ottimistiche. « Noi, ha dichiarato il sig. Charles Dechevrens, presidente del Comitato esecutivo, avremo, per le vetture da turismo, 62 marche, contro 53 nel 1939, e cioè 22 inglesi, 19 americane, 13 francesi, 6 italiane e 2 cecoslovacche; per i pesi lordi, le trattrici e i rimorchi, 27 espositori, contro 10 nel 1939; per le carrozzerie di pesi lordi e vetture da turismo, 8 contro 9 (categorie riservate ai *carrossiers* svizzeri). Per quanto riguarda l'industria della motocicletta e del ciclismo, sono previsti 39 *stands* (contro 21, nel 1939), che accoglieranno le marche dei principali paesi d'Europa. Infine, due *stands* saranno riservati allo sport nautico. In complesso, lo spazio destinato ai diversi *stands* rappresenterà più di 6000 metri quadrati ». Noi possiamo, ha concluso il sig. Dechevrens, « segnalare fin da ora che il nostro *Salon* sorpasserà in importanza quello di Parigi, perchè esso riunirà i prodotti dell'industria automobilistica di quasi tutto l'universo ».

Per alloggiare un numero così imponente di espositori il Comitato ha deciso la costruzione di una vasta *halle* davanti al Palazzo dell'Esposizione. Essa comprenderà un'armatura metallica sulla quale verranno a fissarsi doppie pareti di legno, di cartone incatramato e di *pavatex*. L'illuminazione e il riscaldamento hanno formato oggetto di attenti e competenti studi, e saranno tali da dare piena soddisfazione agli espositori. La *halle* avrà una galleria, della quale farà parte anche una Sala per il thè.

— Negli Stati Uniti, la *General Motor Corp.* emetterà — a quanto si legge nei giornali americani — cento milioni di dollari di nuove azioni privilegiate, il controvalore delle quali sarà utilizzato per ingrandire le officine e modernizzarle.

Durante il terzo trimestre del corrente anno sono state vendute 199.950 automobili contro 192.450 vendute nel trimestre precedente. Il livello attuale della produzione è, tuttavia, ridotto dalla mancanza di materie prime, e le prospettive di miglioramenti pei prossimi mesi non sono molto incoraggianti. D'altra parte, gli scioperi nelle fabbriche di pezzi staccati influiscono sfavorevolmente sugli sviluppi degli affari.

Il beneficio netto per il terzo trimestre raggiunge i 33.8 milioni di dollari contro i 36.8 dell'anno precedente, il che equivale a dollari 0.71 per azione contro doll. 0.78. Per i primi tre trimestri del 1946, la Corporazione accusa una perdita di gestione di 74.4 milioni, ma, grazie a retrocessioni di imposte ed all'utilizzazione di riserve, essa è in grado di far apparire un beneficio di 14 milioni, ossia doll. 0.16 per azione contro dollari 3.20 per i primi nove mesi del 1945.

— E' stato pubblicato in Francia il rapporto generale redatto dal *Commissaire au Plan*, signor Jean Monnet, sul piano di modernizzazione e di attrezzamento (*équipement*) che dovrà restaurare l'economia francese; piano che, anche se sarà battezzato « *Plan Monnet* », è, in realtà, l'opera collettiva di più di mille persone, di 18 commissioni e di 90 sottocommissioni, che si son dedicati, ciascuno per la sua parte, a stabilire lo stato attuale e, su basi concrete, realistiche, lo stato delle future possibilità dell'attività economica della Francia. Tutta l'azione proposta è orientata su un triplice scopo: aumentare le risorse, modernizzare gli strumenti e i metodi di produzione, migliorare la protezione del lavoro.

Fra le esportazioni principali previste dal piano, tiene uno dei primi posti quella di *veicoli automobili*.

Grande conto si fa anche sulla ripresa del *turismo*, « sotto riserva che i prezzi francesi possano sopportare il paragone con i prezzi stranieri e che i viaggi siano facilitati ».

— Nel settembre scorso, è stata inaugurata ufficialmente in Svizzera una nuova strada automobilistica, battezzata la *route du Susten*, che completa mirabilmente la rete delle strade alpestri della Confederazione e, di conseguenza, la rete europea delle strade di montagna.

Cominciata nel 1938, non ci sono voluti meno di 8 anni per condurla a termine. Il nuovo colle del Susten (o, se si preferisce, lo sbocco orientale della galleria di cima) è ad un'altezza di 2.224 metri, il che rappresenta una differenza di livello di 1.596 metri a partire da Innertkirchen e di 1.339 metri a partire da Wassen. Lunga chilometri 45.825 (di cui 1.844 metri di gallerie, contando la galleria di sommità da sola 325 metri), la strada ha una larghezza media di 6 metri, e di circa 10 metri in certi punti, il che è notevole per una strada di montagna. Per la sua costruzione sono occorse: 11 milioni di ore di lavoro, 20.000 tonnellate di cemento e circa 300 tonn. di esplosivo. Lungo il percorso si contano 25 fra ponti e viadotti e 24 gallerie.

Quanto al finanziamento dell'impresa, il progetto approntato nel 1938 prevedeva una spesa di 22 milioni 882.000 franchi svizzeri. Successivamente, però, tale cifra venne ritoccata, prevedendosi una spesa di 34 milioni 300.000 franchi (di cui circa 2 milioni per la sola galleria di cima). Ma i giornali svizzeri, in occasione dell'inaugurazione ufficiale, osservarono che quest'ultimo *devis* sarà probabilmente sorpassato del 45 %, a causa del rincaro enorme dei materiali in conseguenza della guerra.

La strada del Susten collega il borgo di Wassen (nel cantone di Uri) a quello di Innertkirchen (nel cantone di Berna), riunendo due vallate di aspetto estremamente diverso: la Meiental, severa e solitaria, dai modesti villaggi e dove non fioriscono che poche piante selvagge fra le pietraie, le gole ed i burroni, e la Gadmental, infinitamente più allettante, con la sua abbondante vegetazione, con le sue larghe chiazze di rododendri e di *fougères* e con le sue case molto più numerose.

Il percorso è quanto mai pittoresco, e dall'alto del colle, allo sbocco della galleria di cima che si attraversa a fanali accesi, lo spettacolo che si offre al viaggiatore, con il contrasto netto delle due vallate, è di quelli che, una volta goduti, non si dimenticano più.

— Il magnifico spirito di iniziativa della Svizzera in fatto di costruzione stradale dovrebbe essere imitato dal Venezuela, dove le vie di comunicazione fanno difetto. Da una lettera di un connazionale che è emigrato recentemente in quella repubblica sudamericana, si stralciano i seguenti periodi, quanto mai interessanti:

« Molti generi abbondano nell'interno, ma non possono essere trasportati nelle grandi città, per l'assoluta mancanza di vie di comunicazione. Come esempio, cito la carne che in Caracas [capitale del Venezuela] diventa sempre più rara. Molte famiglie ne rimangono prive per settimane intere, ed anche ai Rappresentanti di Paesi stranieri è difficile averne più di una o due volte la settimana, a prezzi esorbitanti. Cito anche il latte (sono oltre tre mesi che siamo senza latte in Caracas); il burro, ecc. ».

Richiamiamo su queste linee l'attenzione delle Ditte Italiane che avessero intenzione di assumersi servizi di autotrasporti in Venezuela. I sentieri venezuelani sono la tomba degli autocarri.

KIM

Altre notizie dall'estero

La produzione automobilistica nel mondo

Nel primo semestre dell'anno in corso, informa l'*Artis*, sono state costruite nell'America del Nord (Stati Uniti e Canadà) 979.736 automobili, dei quali 642.052 vetture da turismo e 337.684 autoveicoli industriali.

La produzione della Gran Bretagna è stata di 83.265 vetture da turismo e 69.079 veicoli industriali.

Quella della Francia rispettivamente di 10.015 e 31.332; dell'Italia 3.254 e 8.067.

La futura produzione automobilistica russa

Gli stabilimenti automobilistici «Molotov» nella città di Gorki, che durante la guerra fabbricavano carri armati e autoblinde, saranno notevolmente ingranditi ed in base al piano quinquennale sovietico dovranno produrre nel 1950 almeno 10 mila automezzi al giorno.

La circolazione automobilistica negli Stati Uniti d'America

Le automobili di proprietà privata registrate nel 1946 negli Stati Uniti d'America ammontano a circa 27 milioni, il che rappresenta un aumento del 5,4 % rispetto al 1945 e una diminuzione dell'8,3 % rispetto al 1941.

Il totale degli autocarri registrati nel 1946 è di 5 milioni e mezzo circa, con un aumento del 12 % nei confronti del 1945.

La produzione automobilistica francese

Al 1° aprile c. a. le officine francesi avevano prodotto dopo la liberazione 44.795 camion e 4.499 camionette, ossia il doppio della produzione del 1938. E' diminuita invece la produzione delle vetture da turismo.

La produzione automobilistica americana

Secondo i rapporti della «Wards Automotive», la produzione di automobili da passeggeri e di autocarri negli Stati Uniti e nel Canadà nella settimana terminata il 17 ottobre è calcolata di 89.689 unità, in confronto con 86.330 unità (cifra riveduta della settimana precedente) e con 13.750 unità corrispondente dello scorso anno. La lamiera d'acciaio rimane l'ostacolo maggiore nei rifornimenti dell'industria, con la probabilità che la carestia dell'acciaio continuerà ad intralciare la produzione, così che le previsioni dei prossimi mesi sono sempre oscure. Anche la scarsità critica del piombo è più grave che in qualunque altro tempo precedente e si annuncia che potrà ridurre la produzione prevista degli accumulatori, per la sostituzione di quelli in uso, di un milione di unità, minacciando così di mettere fuori servizio un uguale numero di automobili e di autocarri, se il prossimo inverno sarà rigido.

La produzione di automobili della «General Motors», nella settimana terminata il 10 ottobre, è stata di 27.540 unità, nuovo record del dopoguerra in confronto col precedente record settimanale di 27.374 unità avutosi nella settimana terminata il 21 settembre u. s. Il totale della produzione negli Stati Uniti da parte della Compagnia in quest'anno è stato di 488.000 unità, in confronto con 1.512.000 nello stesso periodo del 1941. Gli scioperi dei fornitori negli Stati Uniti e nel Canadà sono stati nella settimana terminata il 17 ottobre 52 contro 60 nella settimana precedente, dei quali 40 negli Stati Uniti. Per di più 7 fornitori, a quanto si annuncia, sono colpiti dallo sciopero dell'energia elettrica a Pittsburgh.

La nazionalizzazione dei trasporti in Inghilterra

Nella prossima sessione parlamentare verrà presentato il progetto-legge per la nazionalizzazione dell'industria dei trasporti, che nella sua struttura generale sembra debba corrispondere alla proposta del Congresso della «Trade-Union», approvata nel 1945, a Blackpool. Vi sarà un «National Transport Board», composto di personale in pianta, di rappresentanti dei trasporti, degli affari pubblici, del lavoro, che avranno la responsabilità della politica dei trasporti e del coordinamento dei servizi di trasporto nel loro insieme. Responsabile verso questo ente sarà, a sua volta, una serie di enti operanti separatamente per ciascuna forma di trasporto: ferrovie, strade, canali, ecc.

I quattro gruppi ferroviari verrebbero così fusi in uno solo, sotto l'amministrazione di un ufficio ferroviario: lo stesso si farà per i trasporti su strada a grande distanza, per i canali e per i bacini. Non è ancor chiaro quale forma di organizzazione verrà proposta per il trasporto passeggeri su strada, o se il «London Passenger Transport Board» verrà nazionalizzato, ma si sa che la navigazione di piccolo cabotaggio resterà di proprietà privata e collegata all'organizzazione nazionale dei trasporti.

Al pari della legge sulla nazionalizzazione del carbone, il «Transport Bill», almeno nelle intenzioni, mira a dare all'autorità dei trasporti nazionali tutta la libertà possibile nel lavoro di riorganizzazione e di sviluppo, entro le larghe linee tracciate.

Non risulta che l'industria dei trasporti abbia avuto qualche ingerenza nella preparazione dello schema.

Nella preparazione di questo progetto-legge, il Governo ha invece subito largamente l'influenza delle «Trades-Union» e dell'Amministrazione statale, come denota il principio degli uffici separati per ogni forma di trasporto, responsabili verso un ufficio centrale.

Una questione importante è quella di stabilire il grado d'indipendenza dell'autorità nazionale dei trasporti. Finora non si hanno informazioni o idee in proposito, salvo la precedente legge sul carbone, che lascia una grande parte del controllo nelle mani del Ministro dei combustibili e dell'elettricità. Da varie parti si dubita, tuttavia, che quanto è stato disposto per il carbone possa adattarsi ai trasporti.

La libertà del mercato mondiale ripristinata per la gomma naturale

Il *Board of Trade* ha annunciato, in data 9 ottobre, che gli Stati membri del Comitato misto della gomma naturale (*Combined Rubber Committee*) hanno deciso di sopprimere il Comitato stesso, dopo avere stabilito le assegnazioni per il quarto trimestre 1946, ed avere conosciuto che le disponibilità per l'assegnazione internazionale sono ormai adeguatamente aumentate.

Conseguentemente e conformemente alle aspettative, a partire dal 31 dicembre 1946, la libertà sarà ripristinata, per la gomma naturale, sul mercato mondiale.

Come si ricorda, la gomma venne sottoposta al controllo del Governo inglese il 28 aprile 1941, e nel dicembre dell'anno il Ministero per i rifornimenti nominò un *Rubber Control Board*, con il compito di svolgere le funzioni attribuitegli dalla legge.

Con la liberazione della Malesia, il Governo inviò una missione con il compito di acquistare per conto del Governo tutta la gomma colà reperibile.

Dal 6 maggio di quest'anno il *Rubber Directorate of Trade* acquistò la gomma reperibile nella Malesia del *Board* per il tramite della *Rubber Trade Association* di Londra.

Nel mese di giugno fu raggiunto un nuovo accordo in base al quale gli Stati Uniti si impegnavano ad acquistare 145.000 tonn. nella seconda metà dell'anno.

Successivamente gli Stati Uniti si sono impegnati ad acquistare altre 200.000 tonn. di gomma.

Costituzione di una Società Internazionale per il Petrolio

Nella Conferenza del Petrolio, tenutasi a Zurigo ai primi di ottobre, è stata annunciata la costituzione di una «Società Internazionale per il petrolio», che dovrà regolare i prezzi mondiali del petrolio, e costituire un esempio di organizzazione economica che non rappresenti nè un'economia di Stato nè una Società di monopolio capitalistico.

Del capitale sociale di 15 milioni di dollari sono finora assicurati 900.000 dollari. Finora 22 Paesi hanno comunicato la loro adesione.

Howard Cowden, presidente della Unione delle cooperative di consumo di Kansas City (U.S.A.), che è il promotore di tale progetto, ha dichiarato alla seduta che «la nuova organizzazione mondiale dovrà costituire un importante passo per garantire a prezzi più bassi i prodotti del petrolio ai paesi di maggiore rendimento agricolo ed industriale».

Crisi dell'industria rumena del petrolio

L'industria del petrolio rumena attraversa attualmente una dura crisi, la quale, come si apprende da una relazione pervenuta alla stampa economica italiana da Bucarest, si deve attribuire alle varie conseguenze della guerra e principalmente al cattivo stato degli impianti ed alla scarsezza di macchine da perforazioni petrolifere, le quali non vengono costruite in Rumenia, nè possono essere acquistate all'estero, data la forte diminuzione delle divise provenienti dall'esportazione del petrolio. La contrazione del volume anteguerra delle esportazioni di petrolio rumene al 3,5 % dipende in gran parte dalle richieste di riparazioni dell'Unione Sovietica.

Nello scorso anno, infatti, la Rumania ha dovuto cedere alla Unione Sovietica, in conto riparazioni, non meno di 2.96 milioni di tonn. di petrolio, cioè il 65 % di tutta la produzione dell'anno. Le rimanenti 191.000 tonn., che erano a disposizione del commercio di esportazione, toccarono quasi esclusivamente alla Russia, la quale forniva come contraprestazione cotone, acciaio, carbone ed altre materie prime. Ma ciò servì poco all'industria petrolifera rumena che necessitava principalmente di prodotti

industriali per la ricostruzione degli impianti distrutti o danneggiati durante la guerra.

La crisi della produzione ha portato necessariamente anche a una limitazione del consumo interno che, confrontato con il consumo medio dei tre ultimi anni anteguerra, si è ridotto di 213.000 tonn. su 1,4 milioni di tonnellate.

Ad inasprire la crisi della produzione hanno contribuito anche i bassi prezzi di vendita coi quali non è stato possibile coprire i costi di produzione. I prezzi del petrolio greggio, aumentati di 77 volte (630.000 Lei per vagone ferroviario da 10 tonn. contro 8.300 Lei nel 1938) non possono ingannare circa la sproporzione esistente tra prezzi di vendita e costi di produzione: i prezzi di acquisto dei carburanti e materiali (acido solforico, carburo di calcio, tubi di ferro) sono, nello stesso tempo, rincarati di 100-400 volte: e questi aumenti di prezzi sono stati superati dal rincaro dei viveri e dei prezzi dei beni di consumo, tanto che l'industria del petrolio non è in condizione di pagare ai lavoratori salari adeguati all'elevato costo della vita. Secondo i dati più recenti i salariati possono effettuare soltanto la quarta parte degli acquisti anteguerra.

Ma non soltanto l'Industria del petrolio o tutte le branche industriali ad essa collegate, bensì tutta l'economia rumena è stata messa in difficili condizioni dalla situazione creata dalle richieste di riparazioni della Russia, la cui assurdità consiste nel fatto che il Governo rumeno è obbligato a pagare all'industria nazionale del petrolio dei prezzi che sono quattro volte inferiori a quelli del mercato americano.

La produzione dei copertoni negli Stati Uniti d'America

Nel terzo trimestre del 1946 la produzione di copertoni per auto da passeggio e per motociclette ha raggiunto il massimo assoluto di quasi sette milioni di unità. Nello stesso tempo sono stati prodotti quasi 3.700.000 copertoni per autocarri ed autobus, con una riduzione di circa il 10 % rispetto al primo e secondo trimestre di quest'anno. L'Ente per la Produzione Civile afferma tuttavia che la quota fissata per la produzione di copertoni per autocarri e autobus nel 1946 verrà probabilmente in complesso superata del 10 %.

Le flotte mercantili nel 1938 e nel 1946

Le ostilità hanno provocato, nella posizione delle flotte mondiali, uno squilibrio che appare nettamente quando si confrontino i dati dell'anteguerra con quelli del dopoguerra. Le perdite sono state estremamente pesanti per le flotte delle nazioni europee i cui territori ed i cui mari limitrofi sono serviti da campi di battaglia, laddove i paesi dell'America del Nord e del Sud sono stati più risparmiati.

Se alcuni Paesi neutri, come la Svezia e la Turchia, hanno conservato il loro tonnellaggio, altre nazioni come la Norvegia, la Francia, la Grecia, la Jugoslavia, il Belgio, ecc. sono state duramente provate.

L'Impero Britannico, grazie all'attività dei suoi cantieri, è riuscito, nonostante le perdite, a conservare quasi la sua posizione: uno dei suoi Dominii, il Canadà, è anche arrivato a costruire una rilevante flotta commerciale durante le ostilità.

Le notizie di cui presentemente si dispone sono troppo incerte e troppo incomplete perchè si possa stabilire una statistica particolareggiata delle flotte mercantili. La seguente tabella dà, globalmente, con sufficiente approssimazione, l'ordine di grandezza delle marine di commercio. Le indicazioni delle flotte giapponesi, tedesche ed italiane sono ancora molto incerte: quelle dei paesi alleati e neutri sono più sicure senza essere rigorosamente esatte.

Si ritrae da questi dati che, fin d'ora, il tonnellaggio mondiale oltrepassa quello del 1939 del 19 % circa.

Paese	1939		Fine 1945, principio 1946	
	Numero	Tonn. lorde	Numero	Tonn. lorde
Impero britannico	2.892	17.240.829	2.347	14.842.805
U.S.A.	1.401	8.479.953	5.529	40.080.002
Giappone	—	5.630.000	—	1.300.000
Norvegia	803	4.140.829	465	2.602.870
Germania	—	4.483.000	—	1.000.000
Italia	—	3.425.000	—	460.000
Paesi Bassi	461	2.972.871	272	1.579.142
Francia	664	2.836.567	296	1.294.073
Grecia	381	1.626.996	130	577.104
Svezia	255	1.010.669	252	1.116.178
U.R.S.S.	302	1.065.693	251	882.614
Spagna	—	902.000	—	—
Danimarca	237	851.436	164	619.226
Panama	116	701.099	118	678.885
Jugoslavia	86	361.318	32	132.044
Brasile	109	402.781	103	380.199
Belgio	63	345.672	29	158.815
Argentina	42	193.409	42	209.533
Cina	65	158.543	49	122.354
Turchia	49	160.924	43	153.517
Cile	47	155.461	35	107.906
Egitto	19	91.873	5	23.796
Honduras	26	80.959	25	90.503
Venezuela	24	65.216	24	66.889
Polonia	23	102.968	23	103.696
Perù	7	25.834	8	32.682
Messico	6	18.675	10	43.614
Uruguay	4	12.726	4	18.588
Cuba	4	7.904	—	—
Nicaragua	1	1.768	—	—
Repubbl. dominicana	1	1.973	—	—
Totale	—	57.581.346	—	68.657.097

Conferenza internazionale per i trasporti marittimi

Il Governo britannico ha ricevuto dallo State Department americano un invito per partecipare ad una Conferenza Internazionale sui trasporti marittimi che avrà luogo a Washington. L'invito è stato trasmesso a 16 altri Governi tra cui quelli dell'Australia, Canadà, India, Belgio, Francia, Grecia, Olanda, Polonia, e Svezia sono membri dell'« United Maritime Consultative Council ».

Il Governo degli Stati Uniti prevede di fare alla Conferenza di Washington delle proposte che avranno una influenza decisiva sulle relazioni di concorrenza della navigazione internazionale. Ciò equivarrebbe alla costituzione di una « Inter-Governamental Maritime Organisation » per il regolamento di tutti i problemi riguardanti il traffico marittimo.

ORGANIZZAZIONE D'AGOSTINO

Via Goito N. 49-51 — ROMA — Tel. 487-226 - 487-389

PUÒ FORNIRVI: Autoveicoli nuovi di varie marche

PUÒ CAMBIARE: Auto usate con altre nuove, ottime e convenienti

PUÒ VENDERVI A RATE: Macchine nuove ed usate, sempre ottime e di prezzo conveniente.

Prima di acquistare - cambiare - vendere - un'auto:

Interpellate l'ORGANIZZAZIONE D'AGOSTINO, telef. 487-226 - 487-389

V A R I E

La ricostruzione del parco ferroviario.

La riparazione e le nuove costruzioni di carri merci per le FF. SS. ammontano attualmente a circa 30 mila unità.

Data la lentezza con la quale procedono per la scarsità delle materie prime (vengono ripristinati circa 600 carri al mese), si prevede che per la ricostruzione del patrimonio ferroviario prebellico, che era di 140 mila carri, occorreranno ancora tre anni.

Lo stato della rete ferroviaria.

Il totale delle linee ferroviarie aperte al traffico alla data del 30 settembre u. s. era di Km. 15.458,3 dei quali 12.756,4 a binario semplice e 2.701,9 a doppio binario. Le linee a trazione elettrica avevano raggiunto 4.210,3 Km dei quali 2.869 a semplice binario e 1.341,3 a doppio binario. Rispetto alla data del 31 agosto si sono avute le seguenti variazioni: Km. 9 in più di linee a binario semplice e Km. 99,7 a doppio binario.

Alla fine del terzo trimestre del 1946 le locomotive a vapore disponibili per i servizi ordinari e straordinari e per manovra assommavano a 2.012 unità delle quali 209 estere, mentre quelle accantonate per le emergenze eccezionali sono 230 di cui 20 estere.

Il controllo dei servizi aerei civili.

A partire dal 25 novembre il controllo dei voli aerei sul territorio amministrato dal Governo italiano e diretti a tale territorio è stato restituito al Governo italiano.

In base a tale provvedimento, tutti i voli di aerei stranieri sul territorio amministrato dal Governo italiano e diretti a tale territorio devono essere autorizzati dal Ministero degli Affari Esteri italiano. Tuttavia, aerei civili americani e britannici possono atterrare nel suddetto territorio purché equipaggi e passeggeri siano provvisti di documenti di ingresso validi e sempreché ne siano state opportunamente avvertite le autorità italiane.

I voli sul territorio controllato dal Governo militare alleato e diretti a tale territorio (provincia di Udine e zona A della Venezia Giulia), devono essere autorizzati dalla Sottocommissione aeronautica della Commissione Alleata prima che il Governo italiano possa dare l'autorizzazione definitiva.

Il provvedimento non si applica agli aerei militari britannici ed americani, che potranno atterrare in Italia, sempreché equipaggio e passeggeri viaggino su disposizione delle competenti autorità militari.

Graduatoria delle merci per la precedenza di carico nelle FF. SS.

Il Ministero dei Trasporti ha modificato con circolare diramata nei giorni scorsi alle Sezioni Movimento dei vari Compartimenti, la graduatoria delle merci per la precedenza di carico.

Qui di seguito trascriviamo la nuova graduatoria.

1) Trasporti militari Alleati e Italiani.

2) Trasporti A. C.

3) Vagoni vuoti per lo scarico dai porti e merci dirette all'imbarco ed all'estero.

4) Generi alimentari razionati o controllati (cereali e loro farine derivate), riso, olii commestibili, sale, zucchero, conserva di pomodori, prodotti alimentari importati dagli Alleati.

5) Carne macellata, pollame, cacciagione, pesce fresco, latte e formaggi freschi, bestiame da macello, uova, bestiame da vita.

6) Medicinali, alcool, acque minerali (Acqua Sales e Monte Alleo di Godiasci; acqua di Levico Vetriolo di Levico; acqua di Roncegno; acqua iodoarsenicale Riosalso di Bertinoro; acqua Regina, Rinfresco; Tettuccio; Tamerici, Torella di Montecatini; acqua santa di Chianciano; acqua Fiuggi di Fiuggi; acqua S. Gemini di S. Gemini).

7) Frutta e ortaggi freschi, generi deteriorabili, carne salata, formaggio duro, marmellate conserve, pesce salato.

8) Generi alimentari vari non inclusi nei paragrafi dal 4 al 7, compreso vino e derivati solo se trasportati in damigiane, fiaschi e bottiglie, escluso vino in botti; birra; crusca o mangimi vari, esclusi il fieno e la paglia.

9) Generi di monopolio (escluso sale) e materiale grezzo necessario alla loro manifattura, sale pastorizio e sale per usi commerciali, barbabietole, tronchi di pioppo destinati alle fabbriche di fiammiferi, anticrittogamici e insetticidi per agricoltura, solfato di rame, spago per mietitrici e legatrici, zolfi che vengono tassati in base alla classe 45 delle C.T., legni, cortecce e radiche di alberi per estratti chimici e medicinali per tinta o concia, allume di rocca, sorgo zuccherino.

14) Carta e inchiostri da stampa, attrezzi teatrali, masserizie, tessuti, filati, macchine agricole e accessori, utensili agricoli, piante vive, sementi (le piante vive sia da frutta che ornamentali e per rimboschimento nel periodo da ottobre a tutto aprile dovranno considerarsi ascritte al punto 6).

11) Carbone vegetale, legna da ardere, ligniti, carbone da miniera ed altri combustibili (compreso il coke, il coketto, ecc.), carburanti: sanse vergini, fiscoli, vinaccioli, cascami, torbe, mattoni refrattari per forni (le sanse vergini, i vinaccioli ed i fiscoli nel periodo da novembre a tutto febbraio dovranno considerarsi ascritte al punto 8).

12) Oli grassi (non commestibili), lubrificanti, saponi, vaselline, prodotti chimici non inclusi fra quelli menzionati nel punto 6.

13) Fieno e paglia, piriti ed altri minerali, rottami metallici, lingotti, pani di ghisa ed altri metalli, sabbie quarzose, terre, argille, caolini destinati vetrerie e fonderie, zolfi che vengono tassati in base alle classi 47 e 48 delle C. T., fertilizzanti chimici e naturali (fertilizzanti chimici e naturali nei periodi da settembre a novembre e dalla seconda quindicina di gennaio e marzo sono da considerare ascritti al punto 10).

14) Materiali da costruzione, dando la precedenza alle tegole o serramenta (infissi, porte, finestre, serrande, griglie per finestre), vetrerie in genere, dando la precedenza ai vetri per serramenta, materiali refrattari, non indicati al punto 11, materiali per fusione, cellulosa, pasta di legno, agglomerati di sughero, calcare destinato agli zuccherici, pietra per calce e cementi, farina di legno, combustibili secondari (polverino, detriti di carbone, sanse esauste, gusci di mandorle, ecc.).

15) Legnami (esclusa legna da ardere e legnami per costruzioni).

16) Attrezzi tessili, chimici, metallurgici, navali, macchinario, materiale grezzo.

17) Vino e mosto in botti, acque minerali non comprese nel punto 8 (il mosto e gli altri prodotti vendemmiali, compresi i relativi recienti vuoti, nel periodo da settembre a tutto novembre dovranno ritenersi ascritti al punto 8).

18) Tutte le merci non menzionate nei paragrafi precedenti.

* * *

I recipienti vuoti e gli imballaggi confezionati di carri e paglia a protezione di recipienti di vetro vanno considerati dello stesso punto delle merci per le quali servono da trasporto.

In alcuni casi, quando speciali circostanze lo richiedano, talune merci possono temporaneamente migliorare la loro posizione nella graduatoria.

Sono esclusi dalle eventuali limitazioni nella fornitura dei carri tutti i trasporti che si effettuano in carri e serbatoi privati. Nei casi di limitazioni o sospensioni nell'accettazione dei trasporti per ingombri, interruzioni, ecc., i trasporti sono soggetti alle stesse limitazioni previste dai trasporti di merci da effettuare in carri da fornire dall'amministrazione.

Pubblicazione autorizzata con Decreto del Prefetto di Roma, N. 3229/A - 141, del 29 novembre 1946

Soc. An. Tip. Castaldi - Via Casilina, 49 - Roma

Spazio riservato

alla

F I A T

PRIMO CONGRESSO ITALIANO DEI TRASPORTI

PROMOSSO DALL'AUTOMOBILE CLUB DI MILANO CON LA COLLABORAZIONE DEL COLLEGIO DEGLI INGEGNERI DI MILANO, DEL TOURING CLUB ITALIANO E DELLA RIVISTA « INTER-AUTO »

MILANO - APRILE 1947

SCHEDA DI ADESIONE

(1) .....

.....

.....

presa visione del regolamento e del programma del I° Congresso Italiano dei Trasporti, dà la sua adesione.

La quota d'iscrizione (2), *di L.* ..... *Vi è stata versata a mezzo* (3)

.....

Alloggio (4): .....

Firma .....

---

(1) Generalità ed indirizzo dell'aderente. Per gli Enti o Ditte indicare anche il cognome, nome e indirizzi dei delegati.

(2) Partecipanti singoli . . . . . L. 250,—

Enti morali, pubblici, culturali, Istituti e centri di studio, Associazioni non speculative di qualsiasi categoria . . . . . » 1000,—

Aziende fino a 100 dipendenti, *minimo* . . . . . » 1500,—

Aziende da 101 a 500 dipendenti, *minimo* . . . . . » 3000,—

Aziende con oltre 500 dipendenti e Società finanziarie, *minimo* . » 5000,—

Patrocinatori, *minimo* . . . . . » 10000,—

(3) Vaglia postale, assicurata, banca, ecc.

(4) Coloro che si trovassero nella assoluta impossibilità di procurarsi alloggio a Milano, sono pregati di segnalare il numero delle persone per le quali occorre alloggio: in tal caso la scheda deve però giungere alla Segreteria Generale entro il 1° marzo 1947.

ASSR Archivio storico del Senato della Repubblica

Alla Segreteria Generale

del 1° Congresso Italiano dei Trasporti

MILANO
Corso Venezia, 43

ASSR
Archivio storico del Senato della Repubblica

296

PRIMO CONGRESSO ITALIANO DEI TRASPORTI

PROMOSSO DALL'AUTOMOBILE CLUB DI MILANO CON LA COLLABORAZIONE DEL COLLEGIO DEGLI INGEGNERI DI MILANO, DEL TOURING CLUB ITALIANO E DELLA RIVISTA « INTER-AUTO »

MILANO - APRILE 1947

COMITATO D'ONORE

On. Salvatore ALDISIO, Ministro della Marina Mercantile, Roma – On. Pietro CAMPILLI, Ministro del Commercio Estero, Roma – On. Mario CINGOLANI, Ministro dell'Aeronautica, Roma – On. Lodovico D'ARAGONA, Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale, Roma – On. Cipriano FACCHINETTI, Ministro della Guerra, Roma – On. Giacomo FERRARI, Ministro dei Trasporti, Roma – On. Guido GONELLA, Ministro della Pubblica Istruzione, Roma – On. Avv. Fausto GULLO, Ministro di Grazia e Giustizia, Roma – On. Giuseppe MICHELI, Ministro della Marina da Guerra, Roma – On. Prof. Rodolfo MORANDI, Ministro dell'Industria e Commercio, Roma – On. Giuseppe ROMITA, Ministro dei Lavori Pubblici, Roma – On. Mauro SCOCCIMARRO, Ministro delle Finanze, Roma – On. Antonio SEGNI, Ministro dell'Agricoltura e Foreste, Roma – On. Prof. Ferruccio PARRI, Ex-Presidente del Consiglio, Roma – On. Ugo LA MALFA, ex Ministro dei Trasporti, Roma – On. Dr. Ing. Riccardo LOMBARDI, ex Ministro dei Trasporti, Roma – Avv. Ettore TROILO, Prefetto di Milano – Avv. Giovanni Battista MIGLIORI, Presidente della Deputazione Provinciale di Milano – On. Avv. Antonio GREPPI, Sindaco di Milano – On. Giuseppe MONTALBANO, Sottosegretario alla Marina Mercantile, Roma – Avv. Ranieri BABBONI, Pres. Associazione Imprese Assicuratrici, Milano – Prof. Dr. Ing. Uberto BAJOCCHI, Commissario del Collegio Nazionale Ingegneri Ferroviari Italiani, Roma – Conte Dr. Rodolfo BISCARETTI DI RUFIA, Presidente dell'Associazione Nazionale Fabbricanti Industrie Automobilistiche ed Affini, Torino – Principe Vitaliano BORROMEO, Presidente della Federazione Motonautica Italiana, Milano – Dr. Ing. Carlo CANEPA, Presidente Consorzio Autonomo del Porto di Genova – Principe Filippo CARACCIOLO DI CASTAGNETO, Presidente dell'Automobile Club d'Italia, Roma – Prof. Dr. Ing. Gino CASSINIS, Direttore del Politecnico di Milano – Prof. Dr. Ing. Cesare CHIODI, Presidente dell'Associazione Nazionale Ingegneri ed Architetti Italiani, Roma e del Touring Club Italiano, Milano – Prof. Dr. Ing. Gustavo COLONNETTI, Accademico Pontificio, Presidente del Consiglio Nazionale delle Ricerche, Roma – Dr. Angelo COSTA, Presidente della Confederazione Generale dell'Industria Italiana, Roma – Dr. Bonifacio D'AMORE, Presidente della Confederazione Generale del Traffico e dei Trasporti, Roma – Prof. Giovanni DE MARIA, Rettore dell'Università Commerciale Luigi Bocconi, Milano – Dr. Ing. Giovanni DI RAIMONDO, Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, Roma – On. Giuseppe DI VITTORIO, On. Oreste LIZZADRI e On. Franco RAPELLI, Segretari Generali della Confederazione Generale Italiana del Lavoro, Roma – On. Luigi GASPAROTTO, Presidente dell'Aero Club d'Italia, Roma – Rev. Prof. Dr. Agostino GEMELLI, O. F. M., Rettore dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano – Conte Ajmo MAGGI, Presidente dell'Associazione Sportiva Automobilistica Italiana, Milano – On. Prof. Francesco S. NITTI, Presidente della Società Italiana per il Progresso delle Scienze, Roma – Avv. Giulio ONESTI, Presidente del Comitato Olimpico Nazionale Italiano, Roma – Prof. Dr. Felice PERUSSIA, Rettore dell'Università di Milano – Prof. Dr. Ing. Enrico PISTOLESI, Accademico Pontificio, Presidente della Associazione Italiana di Aerotecnica, Roma – Prof. Dr. Ing. Carlo SALVI, Presidente Federazione Nazionale Autotrasporti, Roma – Prof. Dr. Ing. Marco SEMENZA, Presidente Generale dell'Associazione Elettrotecnica Italiana, Milano – On. Stefano SIGLIENTI, Presidente dell'Associazione Bancaria Italiana, Roma – Dr. Ing. Arnaldo TREVISANI, Amministratore Delegato Soc. An. Michelin, Milano.

PRESIDENZA GENERALE

Presidente: Luigi BERTETT, Presidente dell'Automobile Club di Milano.

Vice Presidenti: Prof. Dr. Ing. Henry MOLINARI, Vice Presidente del Collegio degli Ingegneri di Milano – Prof. Giovanni MIRA, Vice Presidente del Touring Club Italiano.

SEZIONI RIUNITE

2. – Argomenti che verranno trattati a *Sezioni riunite*:

a) L'utente e i moderni mezzi di trasporto.

b) Coordinamento dei mezzi di trasporto sia nell'esercizio che nei fabbricati e negli impianti del traffico (punti di contatto, stazioni promiscue).

c) Turismo e traffici.

d) La ricerca scientifica nel campo dei trasporti.

e) L'istruzione tecnica e la formazione del personale.

3. – Argomenti che verranno trattati *per sezione*:

SEZIONE TERRESTRE

A) *Trasporti su rotaie.*

a) I trasporti su rotaie e loro sistemi di esercizio in relazione alla situazione attuale ed alle possibilità future.

b) I mezzi di trasporto speciali senza rotaie, ma con impianti fissi (filovie, ascensori pubblici, scale mobili, funivie, slittovie, sciovie, ecc.).

c) La ricostruzione di impianti danneggiati o distrutti dalla guerra e la progettazione di nuovi in relazione alla attuale condizione della tecnica e della economia nazionale.

d) I costi ed i prezzi del trasporto: il problema tariffario.

B) *Trasporti su strada.*

a) L'economia dei trasporti su strada e l'esperienza del periodo bellico e postbellico. Le cooperative autotrasporti in relazione alle recenti esperienze. Truck Pools: trasportatori privati ed economia nazionale.

b) Grandi e piccoli trasportatori e connessi problemi di categoria: linee in concessione per autotrasporti cose e relativi riflessi economici sulle grandi e piccole imprese.

c) I problemi della strada: le segnalazioni e gli impianti di assistenza agli autotrasporti. Disciplina e sicurezza.

d) I problemi del carburante nell'economia italiana dei trasporti; il problema del pneumatico in funzione dei trasporti su strada.

e) I trasporti su strada nelle loro conseguenze giuridiche, fiscali ed assicurative; costi e tariffe.

SEZIONE NAVIGAZIONE

C) *Navigazione marittima.*

a) Situazione armatoriale attuale. Tonnellaggio necessario in relazione ai piani di importazione ed esportazione attuali e previsti.

b) Le caratteristiche delle navi in relazione al genere del carico ed al fattore economico (navi cisterna, navi frigorifere, navi miste, pescherecci, ecc.). Tramp. Innovazioni e perfezionamenti tecnici.

c) I fattori che influenzano i noli; costo delle navi; finanziamenti; organizzazione dei cantieri.

d) I porti: lo stato attuale degli impianti portuali italiani; potenziamento delle banchine, depositi e sistemi di carico e scarico. Loro organizzazione e gestione dei servizi. Le possibilità di consorzi o aziende e la concessione di zone franche.

D) *Navigazione interna.*

a) I trasporti per via d'acqua interna nel quadro dell'economia italiana; situazione presente e possibilità di sviluppo.

b) Regime giuridico della navigazione; regolamentazione ed esercizio delle vie navigabili e dei porti.

c) I porti: attrezzature nei riguardi dell'economia dell'esercizio.

d) Natanti: portata e caratteristica per navigazione su fiumi, canali e laghi; sistema di trazione e propulsione. Consistenza della flotta in rapporto al traffico attuale e futuro. Efficienza, organizzazione e possibilità dei cantieri per la costruzione dei natanti.

SEZIONE AERONAUTICA

a) Le possibilità di sviluppo dell'aviazione italiana; zone e regioni mondiali aperte ai traffici aerei italiani. Nuovi orientamenti dell'aviazione commerciale. Regolamentazione e situazione giuridica internazionale dei trasporti aerei civili italiani.

COMITATO ESECUTIVO

Presidente: Giovanni CANESTRINI.
Segretario Generale: Carlo SANDON.
Segretari Tecnici: Dr. Ing. Enrico GIANNI – Dr. Ing. Francesco M. MACCHI.
Amministratore: Aleardo COVACIVICH.

Membri delle Sezioni riunite (elenco provvisorio):

ALBERGANTI On. Giuseppe, Segretario della Camera del Lavoro di Milano – ARIANO Dr. Ing. Raffaele, Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale di Milano – BARACIOLA Dr. Felice, Presidente dell'Associazione Trasporti in Concessione, Milano – BIANCHI Dr. Ing. Giuseppe, Consigliere Delegato delle Ferrovie Nord, Milano – BOMBRINI Marchese Dr. Ing. Giovanni, Amministratore Delegato della S.A.I. per le Ferrovie del Sud-Est, Roma – BIONDI Dr. Ing. Luigi, Amministratore Delegato delle Avio Linee Italiane, Milano – BONDAVALLI Dr. Ing. Alfredo, Capo Compartimento delle FF. SS. di Milano – CHIERICHETTI Dr. Ing. Carlo, Vice Presidente dell'Unione Navigazione Interna Alta Italia – COLOMBO Dr. Ing. Rinaldo – CORRIDORI Giuseppe, Presidente della Camera di Commercio di Milano – DE ANGELI Dr. Ing. Arch. Francesco – DE FINETTI Arch. Giuseppe, Deputato Provinciale di Milano – DE VITO Gen. Dr. Ing. Eugenio – DRAGO Gen. D. A. Carlo, Comandante della I^ Z. A. T. – FAVIA DEL CORE Dr. Michele, Direttore di « Motor » – MARIANI Rag. Claudio, Direttore Sezione Autoveicoli del Minist. dei Trasporti – MARTINUZZI, Dr. Ing. Pio Franco del Consiglio Naz. delle Ricerche, Roma – MONTANARI Dr. Ing. Lelio, Presidente dell'Azienda Tranviaria Municipale di Milano – PARDUCCI Dr. Ing. Ettore, Ispettore Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione – PORRO, Gen. S.A. Felice, Vice Presidente delle Avio Linee Italiane, Milano – ROSSI Dr. Ing. Carlo, Direttore dell'UNI – SALVI Dr. Ing. Eugenio, Ingegnere Capo del Genio Civile di Milano – SUGLIA Dr. Michele, Direttore di « Auto-Industrie » e di « Diritto Automobilistico » – TANCI Dr. Ing. Mario, Presidente del Consorzio Canale Milano-Cremona-Po – ZAPPA Dr. Ing. Giuseppe.

Membri della I Sezione Terrestre:

ALFERINI Dr. Ing. Giovanni – ANGELINI Dr. Ing. Ivo – BASSAN Dr. Ing. Umberto – CROSTI Dr. Ing. Piero – JANORA Dr. Ing. Domenico – JELMONI Prof. Dr. Ing. F. Ajmone – MALUSARDI Dr. Ing. Fernando – MISRACHI Renzo – MATERNINI Prof. Dr. Ing. Matteo – MUGNAI Dr. Rodolfo – NAGEL Dr. Ing. Carlo – REGALIA Dr. Federico – ROTA Rag. Ugo – SANSONI Dr. Ing. Renato – TROLLI Dr. Ing. Pier Italo.

Membri della II Sezione Navigazione:

ACCAME Dr. Ing. Giuseppe – BERALDO Dr. Ing. Matteo – CATTANEO Dr. Ing. Guido – CERRUTI Dr. Ing. Antonio – COLUMBO Dr. Ing. Antonio – COSTA Dr. Ing. Cesare – FRANZI Dr. Ing. Vittorio – FUSINI Dr. Ing. Giuseppe – MISURA Ignazio – MINOLETTI Prof. Bruno – NICASTRO Dr. Ing. Aniello – RUSCONI CLERICI Dr. Ing. Carlo – SELVELLI Dr. Ing. Cesare – ZOBOLI Dr. Ing. Mario.

Membri della III Sezione Aerea:

BASSI Prof. Dr. Ing. Silvio – BAJ Dr. Ing. Alessandro – BOLIS Dr. Ing. Enrico – CASIRAGHI Dr. Ing. Giovanni – FONTANA Dr. Ing. Carlo – GUAGLIUMI Dr. Arch. Luigi – LUZZATTO Dr. Ing. Marco – MAGINI Prof. Dr. Publio – MAGNI Piero – MONTANO Dr. Ing. Ugo – PITTONI Dr. Ing. Mario – ROSASPINA Vico – RUSCONI CLERICI Dr. Ing. Giulio – SPELUZZI Prof. Dr. Ing. Mario – TOMMASI Dr. Ing. Andrea – TRIGONA DELLA FLORESTA Dr. Ing. Ercole – ZANASI Dr. Ing. Adelio.

SCOPO DEL CONGRESSO

Il I° Congresso Italiano dei Trasporti si propone di affrontare, studiare e discutere i problemi della ricostruzione, del potenziamento e del coordinamento dei traffici terrestri, marittimi ed aerei, considerando tutti gli elementi tecnici, economici e politici che possono influenzare gli impianti, il materiale e l'esercizio con particolare riguardo al miglior servizio per il pubblico.

A facilitare la realizzazione di questi scopi, relazioni, discussioni e verbali verranno raccolti e divulgati affinchè Autorità, Enti, Studiosi e Privati possano utilmente e convenientemente orientarsi nella fase ricostruttiva dei trasporti.

PROGRAMMA

1. – Il Congresso sarà tenuto a Milano nell'aprile del 1947; nel Politecnico di Milano, scelto come sede dei lavori; la data ed il programma della giornata verranno tempestivamente comunicate agli aderenti.

b) Lineamenti della politica dei trasporti aerei italiani (trasporti di linea, turismo aereo, taxi aerei, lavoro aereo, volo rimorchiato).

c) Le possibilità della produzione aeronautica italiana dal punto di vista tecnico, giuridico e commerciale (tipi e caratteristiche delle cellule, motori ed accessori da adottarsi per i vari servizi; capacità di trasporto, frequenza e velocità delle varie linee).

d) L'aviazione civile italiana nel quadro delle amministrazioni dello Stato. Le possibilità di Consorzi di Enti locali od Aziende municipalizzate sotto il controllo dello Stato. Il traffico aereo estero attraverso l'Italia. Le Società estere in Italia.

e) L'infrastruttura; l'ubicazione degli aeroporti. Norme di costruzione e gestione degli aeroporti. Norme e coordinamento per l'assistenza al volo. La regolamentazione internazionale vigente.

REGOLAMENTO

4. – L'organizzazione del Congresso è affidata:

a) a un Comitato Esecutivo avente sede a Milano presso l'Automobile Club di Milano - Corso Venezia 43;

b) ad una Segreteria Generale per l'organizzazione tecnica, amministrativa e logistica del Congresso, per la stampa e la distribuzione delle relazioni e dei riassunti, nonchè per il servizio di informazioni agli aderenti e partecipanti.

L'iscrizione al Congresso è data per iscritto e deve essere accompagnata dalle quote di adesione che sono così stabilite:

A) Partecipanti singoli	L.	250,—
B) Enti morali, pubblici, culturali, Istituti e Centri di studio, Associazioni non speculative di qualsiasi categoria	»	1000,—
C) Aziende fino a 100 dipendenti, *minimo*	»	1500,—
D) Aziende da 101 a 500 dipendenti, *minimo*	»	3000,—
E) Aziende con oltre 500 dipendenti e Società finanziarie, *minimo*	»	5000,—
F) Patrocinatori, *minimo*	»	10000,—

Gli iscritti di cui alla lettera *B* e *C* hanno diritto a 2 tessere nominative.

Gli iscritti di cui alla lettera *D* hanno diritto a 3 tessere nominative.

Gli iscritti di cui alla lettera *E* e *F* hanno diritto a 5 tessere nominative.

Ai Patrocinatori, il cui elenco verrà pubblicato prossimamente, verrà fornita gratuitamente una raccolta di tutte le memorie che saranno stampate.

Enti ed Aziende possono iscrivere partecipanti singoli aventi diritto ad ulteriori tessere al prezzo di L. 250.

5. – I nomi dei Delegati di Enti, Associazioni e Società private debbono essere comunicati in tempo utile alla Segreteria del Congresso per ricevere le tessere che danno loro diritto di partecipare alle riunioni.

6. – Ogni partecipante non potrà presentare più di una memoria per quota di iscrizione.

7. – *Le memorie debbono pervenire inderogabilmente entro il 15 febbraio* 1947 dattiloscritte in triplice copia e di lunghezza non superiore alle 3000 parole. Gli autori insieme alla relazione dovranno inviare un sunto di non oltre 200 parole dattilografate in triplice copia e una dichiarazione che la memoria non è stata mai pubblicata.

I disegni e diagrammi eventuali dovranno essere in inchiostro in modo da poter essere chiaramente riprodotti a tratto.

8. – Le memorie giunte nel termine utile e accettate, verranno pubblicate a cura e spese del Congresso e fornite nel testo integrale agli iscritti con lo sconto del 50% sul prezzo di copertina. Gli autori hanno diritto a 10 copie gratuite della propria memoria.

Le memorie che venissero consegnate dopo il termine utile potranno essere pubblicate, ma in questo caso le spese di stampa saranno a carico dell'Autore.

9. – Si prega di far pervenire l'adesione al Congresso al più presto possibile e di comunicare l'argomento di eventuali memorie od altre comunicazioni che si intendono presentare.

Segreteria Generale del Congresso:
Milano, Corso Venezia 43 – Tel. 75-691; 76-496; 75-922

VARIE

Siglauolde Portophese

Anno IV N. 8 (Nuova serie) Una copia L. 5 BARI 15 Settembre 1946

azione meridionale

SETTIMANALE DEL PARTITO D'AZIONE

Giustizia e Libertà

ARRETRATO L. 10 - Spedizione in abbonamento Postale. Abbonamenti: Annuali L. 250 - Semestrale L. 100 REDAZIONE: Via Rob. da Bari 10 - AMMINISTRAZIONE: Piazza Roma 48, I p.

LA QUESTIONE MERIDIONALE

ACCUSE E DIFESE DI UFFICIO

Il Mezzogiorno domanda alla Costituente

un Governo che governi

VERIFICATO PER CENSURA

NON E' ANCORA REPUBBLICA

IV.

C. Cafiero e la "Banda del Matese"

— Dopo la fallita insurrezione dell'aprile 1877, la "Banda di S. Lupo" ...

Andrea Costa - Berne

Caro compagno,

PARTITA DOPPIA

WISCHINSKI l'Agenzia Tass e noi

Ritorni medievali

(Continua in 2a pagina)

Via libera

La questione del "sit down"

Un albanese che ora fa greco

A proposito di certe... esplorazioni

Una lettera dell'Ing. Calace

ARIA DI ROMA

Mentre il "Fondatore,, è a Montecatini

Un capolavoro leopardiano di "Zorro" futuro Presidente del Consiglio

LIANA!

NON E' ANCORA REPUBBLICA

(Continuazione dalla 1ª pagina)

DALLE PROVINCE

Il Sindaco di Corato ci scrive

Signor Direttore,

Nell'Ordine degli Ingegneri

Da VALENZANO

Da SAN VITO DEI NORMANNI

Delle speculazione

Vecchie piaghe del Mezzogiorno

CONCESSIONI E CONCESSIONARI DI PUBBLICI SERVIZI DI TRASPORTO

Manifestazioni sportive alla Selva di Fasano

Nelle neglette saline di Margherita...

...c'è sale per tutti

Da CASSANO MURGE

DIFFIDA

SICA BARI

Liquori di lusso

la preparazione: la SERIE D'ORO

COSMOPOL - BACCARA' - KRISTAL - GRAN LIQUORE ANISETTO

TIPO ESPORTAZIONE

Anno IV N. 7 (Nuova serie) Una copia L. 5 BARI 8 Settembre 1946

L'azione meridionale

ORGANO DEL PARTITO D'AZIONE DI PUGLIA E LUCANIA

Giustizia e Libertà

IL MEZZOGIORNO DIFENDERA' LA REPUBBLICA

Corbino l'ottimista

L'ora dei meridionali

Grido d'allarme

La Costituente condotta dalle Direzioni dei partiti di massa.

L'azione governativa inefficiente per la mancanza di controlli e di stimolanti, che dovrebbero venire dalla Costituente.

La produzione e la ricostruzione nazionale, scoraggiate, impedite dall'alta burocrazia, che della paralisi governativa trae forza e alimento.

L'ordine pubblico incerto.

Corruzione dilagante negli uffici e nei rapporti pubblici e privati.

Crescente disagio economico.

Che succede? Che cosa si trama dalle Alpi alla Sicilia ai danni del popolo italiano e della sua Repubblica?

Di molte cose si ritarda il rimedio, di altre è fin troppo evidente. Ma alla radice di tutto è la scarsa autorità della Costituente. La quale si è riunita PRO-FORMA, ha discusso PRO-FORMA, ha votato PRO-FORMA perchè le decisioni erano state già prese dalle Direzioni.

Ebbene, noi diciamo ai partiti di massa: RISPETTATE LA COSTITUENTE, SE VOLETE ESSERE RISPETTATI. DATELE AUTORITA' E PRESTIGIO, SE VOLETE SALVARE IL PRINCIPIO DELLA SOVRANITA' POPOLARE, CHE E' BASE DI OGNI DEMOCRAZIA.

Ma diciamo anche ai deputati dei partiti di massa: VOI SIETE GLI ELETTI DAL POPOLO, VOI NE RAPPRESENTATE LA VOLONTA'. SE NON VI SI RISPETTA, FATEVI RISPETTARE.

Ciascuno, in questo momento irto di difficoltà e gravido di pericoli, deve assumersi le sue responsabilità dinanzi al popolo italiano, alla storia, agli elettori e soprattutto innanzi alla propria coscienza.

Sella o Tanucci?

La relazione Calace al Convegno per l'Irrigazione

L'ITALIA

GRANDE

[illegible]

D. P.

[illegible]

Ancora di Barabba

[illegible]

A proposito di "Una importante questione"

[illegible]

DI PUBBLICI SERVIZI DI TRASPORTO

Enrico Calvosi

Via libera

«Mandateci d'urgenza uno psichiatra...»

Il Presidente della Repubblica inaugurerà la Mostra di Edilizia di Torino

A. V.

DOMENICO FATTINA

Ah, Ah, Ah, Ah!.....

(Qui ridiamo noi)

Ripresa

Il Fondatore ai Lupi

Uno dei motivi

Palingenesi del Qualunquismo

La faccenda della tessera

Nei grandi giornali

Old Nick

SICA BARI

Finalmente ritorna il vero CIOCCOLATO ITALIANO

Chiedete nei NEGOZI SICA di BARI - MOLFETTA - BRINDISI - LECCE

MANDORLATO DI PURO CIOCCOLATO

E' una doppia settimana di vendita di propaganda

Per qualsiasi quantitativo acquistato, ve ne sarà dato in REGALO uguale quantità

SICA - FABBRICA ITALIANA DI CIOCCOLATO

1964 325

Il Convegno .....

constatate le precarie condizioni della Tramvia Bari-Barletta, che per incuria di amministratori e dirigenti persistono e peggiorano, determinando l'insufficienza dell'unico servizio ferroviario che stacchi centri popolosi ed importantissimi dal punto di vista delle produzione agricola ed industriale, quali sono i paesi serviti dalla predetta Tramvia;

ritenuto che tale situazione non consente ulteriori indugi nella soluzione del problema che s'inquadra in quello più vasto delle comunicazioni nell'Italia Meridionale, già così gravemente nell'attuale momento a non tollerare intralci di qualsiasi natura alla sforzo di ricostruzione nazionale;

considerato che l'azione svolta dal Comitato Interregionale degli Autotranvieri di Puglia, Basilicata e Calabria, in generale la infruttuosa campagna intrapresa dalla stampa, i tentativi isolati di petizi, organizzazioni, enti e comitati vari non hanno condotto a risultati apprezzabili per la frammentarietà e la discontinuità delle iniziative;

chiede

1. che nell'interesse precipuo delle popolazioni residenti nei ~~xxxxxxxx~~ centri di Andria, Corato, Ruvo, Terlizzi e Bitonto, ed in quello generale del Paese, sia immediatamente revocata la concessione agli attuali concessionari, per le loro palesi inadempienze, senza pregiudizio delle indagini e delle inchieste dell'Autorità competente, atte ad accertare e stabilire nei loro confronti le responsabilità delle ~~xxxxxx~~ disastrose condizioni del materiale mobile e di armamento, che sono patrimonio nazionale;

2. che si completi con ogni mezzo il secondo gruppo di opere della Nuova Ferrovia per l'inizio dell'esercizio a scartamento normale.

Pagina 1 di 2

ASSR Archivio storico del Senato della Repubblica

I: Convegno .....

constatato che le Ferrovie Calabro-Lucane, costituite come [illegible] sono da numerosi e tronconi isolati, mal sodisfano, nella loro [illegible] attuazione [illegible], le esigenze delle importanti zone attraversate;

considerato che esse furono costruite con l'intento di penetrare all'interno delle regioni di Puglia, Basilicata e Calabria per [illegible] ed aprirle alle nuove forme della civiltà moderna;

ritenuto che il permanere di linee e tronchi staccati è di grave pregiudizio allo sviluppo delle suddette regioni e comporta necessarie sovrastrutture tecniche ed amministrative, che non possono [illegible] aggravare i già gravi oneri generali;

C H I E D E

che sia data immediata inizio ai lavori di costruzione dei tratti [illegible] al completamento dell'intera rete, onde [illegible] le linee attualmente staccate siano ricongiunte secondo il progetto originario.

ASSR Archivio storico del Senato della Repubblica

ASSR
Archivio storico del Senato della Repubblica