

# Il traffico, la gestione, il patrimonio dell'Azienda ferroviaria italiana

Il traffico che si svolge sulle ferrovie è certo uno degli indici che si seguono con maggiore attenzione per conoscere ed interpretare l'andamento della congiuntura. In Italia, poi, vi è una ragione di più per interessarsi ai dati del traffico ferroviario: l'esercizio è in gran parte nelle mani dello Stato e quindi ogni cambiamento, in più o in meno, del traffico, interessa tutti i contribuenti.

Il traffico ferroviario italiano per ragioni evidenti, non poteva andare esente dall'influenza della depressione mondiale degli scambi. Si è posto in opera ogni accorgimento per rendere meno aspra questa contrazione che, purtroppo, nel momento attuale, è stata, ulteriormente aggravata dalla vittoriosa concorrenza automobilistica.

Per rendersi conto dell'entità della contrazione giova riportare questi dati per i vari esercizi:

	Tonnellate merci (in migliaia)		totale
	Num. viaggiatori (in migliaia)	per conto privati	
1927-1928 ..	113.738	54.351	61.869
1928-1929 ..	111.181	58.757	64.490
1929-1930 ..	110.060	58.487	65.274
1930-1931 ..	96.493	48.851	55.369
1931-1932 ..	83.533	40.643	46.536
1932-1933 ..	80.458	35.584	40.713

Completiamo questa tabella con questi dati che si riferiscono ai vari mesi del secondo semestre del 1933 ed ai primi del 1934 confrontandoli con quelli dello stesso periodo dell'anno precedente.

	Numero viaggiatori (in migliaia)		Tonnellate merci (totale in migliaia)	
	1932-33	1933-34	1932-33	1933-34
Luglio .....	7.182	7.230	3.519	3.456
Agosto .....	8.458	8.580	3.651	3.466
Settembre .....	8.393	8.881	3.711	3.719
Ottobre .....	7.416	7.193	3.858	3.709
Novembre .....	6.146	5.674	3.475	3.259
Dicembre .....	6.351	6.184	3.287	2.945
Gennaio .....	5.668	5.561	2.993	3.123
Febbraio .....	—	—	2.935	3.158

Dal 1928 si è dunque verificata una tendenza discendente tanto nel traffico dei viaggiatori quanto in quello delle merci caricate per conto dei privati. Tale tendenza discendente, per quanto si sia notevolmente attenuata come velocità, non si è ancora arrestata per i viaggiatori. Difatti tutti i dati mensili del 1933-34 sono in gran parte inferiori a quelli dello stesso mese degli anni precedenti. Leggermente migliore appare invece l'andamento del traffico delle merci. Nei primi due mesi del 1934 notiamo una cifra di tonnellaggio di merce caricata complessivamente (cioè tanto per i privati quanto per i bisogni dell'Amministrazione ferroviaria) superiore agli stessi mesi del 1933.

La contrazione del traffico, abbiamo detto, è stata aiutata dalla concorrenza degli automezzi. La ferrovia, per ragioni tecniche ed economiche si trova in uno stato di inferiorità in questa lotta: deve fare il servizio per tutti, con tariffe legali che non possono essere mutate di frequente e che, entro certi limiti, non possono tener conto delle reali esigenze di ogni singolo utente; deve poi seguire itinerari fissi con orari prestabiliti. Gli automezzi, invece, possiedono la più completa indipendenza e questa loro superiorità è stata accentuata dalla crisi.

Il numero dei biglietti venduti, cioè dei viaggiatori, non è un buon indice dell'effettivo traffico: bisogna infatti tener conto anche della percorrenza dei singoli viaggiatori. Ora da 8072 milioni di viaggiatori-km. nel 1928-29 si è passati a 6293 milioni nell'esercizio 1932-1933.

Questi dati mostrano, come nel nostro paese si viaggia ancora poco: i treni popolari, i viaggi domenicali, nuziali, ecc. sono una utile propaganda in questo campo, che consente, del resto, all'Amministrazione di trarre nuovi cespiti di guadagno in quanto molte spese sono fisse,

Anche i dati delle merci trasportate per conto dei privati mostrano un notevole decremento. Dobbiamo in questo caso distinguere tra depressione ciclica e depressione a lunga tendenza. In questi ultimi anni, infatti, hanno coinciso diversi fattori che hanno durevolmente aggravata la situazione dell'industria ferroviaria italiana: a parte il fatto della concorrenza automobilistica, di cui abbiamo già discusso, dobbiamo ricordare lo sviluppo dell'industria idroelettrica e la vittoria del grano: questi due fattori hanno ridotto in modo sensibile e durevole, i trasporti di grano e di carbone. L'Amministrazione ferroviaria, invero, è corsa ai ripari: ha cioè adottato una serie di provvedimenti atti, nel limite del possibile, ad attenuare la concorrenza automobilistica. Ma si tratta per lo più di palliativi: il vero rimedio sarà la nuova tariffa, razionalmente studiata e congegnata, in modo da rispondere ai bisogni effettivi del traffico e da essere in accordo con l'attuale livello dei prezzi. Si pensi che da un decennio le tariffe ferroviarie sono immutate.

L'esame della situazione dell'Azienda ferroviaria si può fare prendendo in esame il traffico, l'esercizio ed il patrimonio. Finora abbiamo succintamente indicato i dati del traffico. Osserviamo ora i risultati dell'esercizio. Diamo nella tabella seguente alcuni dati che illumineranno la situazione.

	Prodotti viaggiatori e bagagli (milioni di lire)	Prodotti del traffico merci (milioni di lire)	Coefficiente di esercizio	Avanzi o disavanzi (milioni di lire)
1927-28 ..	1623,6	2849,98	89,75 %	+ 110,1
1928-29 ..	1621,1	3049,56	87,20 %	+ 206,7
1929-30 ..	1613,3	3032,85	88,73 %	+ 91,7
1930-31 ..	1464,4	2516,05	88,44 %	+ 10,3
1931-32 ..	1255,1	2072,88	92,95 %	- 197,8
1932-33 ..	1181,0	1804,20	100,88 %	- 603,2

I prodotti del traffico, che nel 1930-31 avevano subito la diminuzione di milioni 665,9 (pari al 14,33 %) e nel 1931-32 altra di milioni 651,9 (pari al 16,38 %), ebbero nel 1932-33 l'ulteriore riduzione di milioni 343,1 (pari al 10,31 %). Il coefficiente di esercizio, che rappresenta il rapporto percentuale tra le spese di esercizio (ordinario e complementare) e le entrate, ugualmente di esercizio, in confronto al 1931-32 è passato da 92,95 a 100,88 per il fatto che le entrate si sono ridotte del 10,49 % mentre le spese di esercizio ordinarie e complementari sono diminuite del 2,85 %.

La contrazione dei prodotti del traffico viaggiatori e merci ha costretto l'impresa ferroviaria e ridurre le spese. Ad esempio il numero degli agenti, in questi quattro anni di crisi, è diminuito da 166.141 a 138.858. Naturalmente a questa contrazione non ha fatto seguito una uguale contrazione nella spesa relativa, per effetto dell'onere fisso delle pensioni. Ad ogni modo si è avuta una economia di 631 milioni dall'esercizio 1929-1930 all'esercizio 1932-1933, e 80 milioni circa dall'esercizio 1931-1932. Altre economie si realizzarono sul combustibile per cui risultano spesi 216 milioni nel 1932-33 contro 267 milioni nell'esercizio precedente. La spesa di energia elettrica per la trazione dei treni aumentò da 68 milioni nel 1931-32 a 71 milioni nell'esercizio 1932-33. La spesa per la manutenzione del materiale rotabile diminuì da 484 milioni a 438 milioni; quella per la manutenzione delle linee e degli impianti di trazione elettrica diminuì pure da 188 milioni a 181. Le spese complementari (lavori di prevenzione e riparazione dai danni di forza maggiore, miglorie di linee e di impianti, rinnovamento dell'armamento, rinnovamento del materiale rotabile) aumentarono da 79 milioni a 154 milioni. Le spese

accessorie passarono da 529 milioni a 577 milioni. In totale, dunque, nell'esercizio 1932-1933 si spesero 3748,2 milioni contro un'entrata di 3144,9 milioni: la differenza di 603,2 milioni rappresenta il disavanzo di gestione.

Consideriamo ora il conto del patrimonio dell'Azienda ferroviaria. Come è noto l'Amministrazione deve versare al Tesoro una annualità per la cessione da parte dello Stato del capitale d'impianto della rete. L'industria ferroviaria è caratterizzata dagli ingenti oneri fissi per il pagamento degli interessi e degli ammortamenti dei debiti patrimoniali. Anche in tempi normali ben poco rimane, dopo il soddisfacimento di tali oneri fissi, per la retribuzione degli azionisti e degli Enti pubblici che costruirono o dotarono la rete. E' evidente che se questo si verifica negli anni di congiuntura favorevole, negli anni di magra capita sovente che lo Stato, con adeguate sovvenzioni, debba assumersi l'onere del pagamento totale o parziale delle obbligazioni emesse per il rinnovamento costante delle reti.

E' quello che è capitato in questi ultimi due anni per le ferrovie Statali italiane: lo Stato cioè, che negli anni favorevoli aveva ottenuto una somma complessiva di un miliardo e 128 milioni (dal 1924 al 1931) dovette concedere una sovvenzione integrativa, a fondo perduto.

Nella tabella seguente compendiamo alcuni dati per i più recenti esercizi (in milioni di lire):

	1929-30	1931-32	1932-33
Avanzo o disavanzo di esercizio .....	+ 617	+ 247	- 27
Entrate eventuali .....	+ 11	+ 191	+ 16
<b>Avanzo o disavanzo residuo ..</b>	<b>+ 628</b>	<b>+ 368</b>	<b>- 11</b>
Interessi e ammortamenti pagati dall'Azienda ferroviaria al Tesoro e a altri	417	512	560
Spese accessorie estranee all'Azienda .....	120	54	32
	537	566	592
Versam. al Tesoro (628-537)	91	—	—
Sovvenzioni del Tesoro (566-368) (592-11) .....	—	197	603

L'onere del Tesoro, per l'esercizio 1932-33, è stato dunque di 603 milioni. Si tenga presente ad ogni modo che all'Azienda ferroviaria sono addossati oneri senza alcun compenso; fra gli altri i servizi postali. Tenendo conto anche di questi si arriverebbe al disavanzo minore di 391 milioni di lire.

Le notizie qui esposte sono quasi completamente desunte dall'ultima *Relazione per l'anno finanziario 1932-33* dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato: relazione che, per ricchezza di dati e per organicità di esposizione, fa veramente onore all'Azienda ferroviaria italiana e al Ministro Ciano che presiede alle sue sorti.

L. Len.

## RIVISTA INTERNAZIONALE DI SCIENZE SOCIALI

Bimestrale, fondata nel 1893, pubblica articoli di economisti italiani e stranieri sopra problemi economici, finanziari, demografici, statistici e di storia delle dottrine e dei fatti economici. Nell'annesso « Foglio bibliografico » vengono riportati i sommari di cinquantasette riviste economiche italiane e straniere con un sunto degli articoli più notevoli.

Nel fascicolo di novembre Irving Fisher espone la sua teoria delle crisi; Jacopo Mazzei illustra il « memorandum » italiano per i paesi danubiani; Roberto Michels espone alcune considerazioni sulle coalizioni industriali internazionali; Francesco Vito polemizza col prof. Piotrowski a proposito di « trusts ». Abbonamento annuo: Italia L. 30,30 - Estero L. 60,30. — Direzione ed amministrazione: Piazza S. Ambrogio, 9 - Milano.