

(N. 296-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro e *ad interim* del Bilancio

NELLA SEDUTA DEL 25 FEBBRAIO 1949

Comunicata alla Presidenza il 30 giugno 1949

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950.

SOMMARIO

CONSISTENZA DELLA RETE DELLE FERROVIE DELLO STATO	Pag. 2
LINEE ELETRIFICATE	5
LAVORI DI RICOSTRUZIONE E RIPRISTINO IMPIANTI	7
DATI RELATIVI AL MATERIALE ROTABILE AL 31 DICEMBRE 1948	10
CONSISTENZA E CARATTERISTICHE DELLE LINEE ESERCITATE DALL'INDUSTRIA PRIVATA	12
DANNI SUBITI DALLE FERROVIE E TRAMVIE IN CONCESSIONE E RICOSTRUZIONI ESEGUITE	14
ESAME DEL BILANCIO	16
DISEGNO DI LEGGE	22

ONOREVOLI SENATORI. — Non è inutile premettere all'esame del bilancio una rassegna della consistenza della intera rete ferroviaria italiana e del lavoro di ricostruzione compiuto sino ad oggi dal Ministero dei trasporti, sia per dare un'idea quasi completa dell'enorme patrimonio dell'Azienda ferroviaria, che è certamente la prima fra le pubbliche e private aziende nazionali sia per dedurre dall'esame del ripristino già effettuato quel che resta ancora da fare per riportare la Nazione alla situazione prebellica e per metterla poi in grado di competere in questo vitale settore con le più progredite Nazioni del mondo.

CONSISTENZA DELLA RETE DELLE FERROVIE DELLO STATO

La lunghezza totale della rete ferroviaria esercitata dallo Stato (dati del 31 dicembre 1948) è di km. 16.718 oltre a km. 23 di linee marittime (Compartimento di Palermo) con una lunghezza complessiva di linee di km. 16.741 di cui km. 16.148 sono in esercizio e km. 593 non in esercizio.

Dei km. 16.148 di linee in esercizio:

km. 3.983 sono a doppio binario;
 » 12.142 sono a semplice binario;
 » 23 sono linee marittime

mentre della rete ferroviaria in esercizio (km. 16.125)

km. 15.534 sono a scartamento normale (m. 1.445)
 » 591 sono a scartamento ridotto.

Della intera rete vi sono linee elettrificate:

a doppio binario km. 2845
 a semplice binario » 2653

per un totale di km. 5.498

Le rimanenti linee, per km. 10.626, in esse comprese quelle a scartamento ridotto, non sono elettrificate.

Le lunghezze complessive delle linee in esercizio, distinte per Compartimenti sono le seguenti:

A scartamento normale.

	COMPARTIMENTO	A doppio binario	A semplice binario	TOTALE
TORINO :	Elettrificate	208,7	567,6	776,3
	Non elettrificate	198 —	912,2	1.110,2
		406,7	1.479,8	1.886,5
MILANO :	Elettrificate	404,5	194,3	598,8
	Non elettrificate	171,2	674,6	845,8
		575,7	868,9	1.444,6

COMPARTIMENTO		A doppio binario	A semplice binario	TOTALE
VERONA :	Elettrificate	226,4	70 -	296,4
	Non elettrificate	116,3	505,9	622,2
		342,7	575,9	918,6
VENEZIA :	Elettrificate	35 -	150,7	185,7
	Non elettrificate	322,3	672,6	994,9
		357,3	823,3	1.180,6
GENOVA :	Elettrificate	221,8	263,4	485,2
	Non elettrificate	—	5 -	5 -
		221,8	268,4	490,2
BOLOGNA :	Elettrificate	402,9	113,9	516,8
	Non elettrificate	69,5	390,9	460,4
		472,4	504,8	977,2
FIRENZE :	Elettrificate	445,3	235,1	680,4
	Non elettrificate	—	502,7	502,7
		445,3	737,8	1.183,1
ANCONA :	Elettrificate	93,1	212,5	305,6
	Non elettrificate	—	739,2	739,2
		93,1	951,7	1.044,8
ROMA :	Elettrificate	539,3	199,4	738,7
	Non elettrificate	96,7	494,1	590,8
		636 -	693,5	1.329,5
NAPOLI :	Elettrificate	257,8	246,1	503,9
	Non elettrificate	11,1	671 -	682,1
		268,9	917,1	1.186 -
BARI :	Elettrificate	8,7	—	8,7
	Non elettrificate	152,4	961,1	1.113,5
		161,1	961,1	1.122,2
REGGIO CAL.:	Elettrificate	1,7	400,4	402,1
	Non elettrificate	—	573,4	573,4
		1,7	973,8	975,5
PALERMO :	Non elettrificate	—	1.377,3	1.377,3
CAGLIARI :	Non elettrificate	—	417,6	417,6

A scartamento ridotto.

VERONA (m. 0,76) - Non elettrificate	31,4	31,4
PALERMO (m. 0,95) - Non elettrificate	559,7	559,7

Le lunghezze complessive delle linee delle Ferrovie dello Stato, non in esercizio, tutte a scartamento ordinario, distinte per Compartimenti sono le seguenti:

VENEZIA	km.	66,7
GENOVA	»	12,1
BOLOGNA	»	95 -
FIRENZE	»	114,2
ANCONA	»	65,5
ROMA	»	124,5
NAPOLI	»	85,3

per un totale di	km.	593,3

**LINEE DELLE FERROVIE DELLO STATO
ESERCITATE DA ENTI ESTERI DI CONFINE
(A scartamento normale)**

	A doppio binario	A semplice binario	TOTALE
	—	—	—
Elettrificate	26,9	4,3	31,2
Non elettrificate	2,6	23,7	26,3
	-----	-----	-----
	29,5	28 -	57,5

**LINEE DI PROPRIETÀ DELLO STATO ESERCITATE DA ENTI PRIVATI ITALIANI
(Scartamento normale e ridotto)**

	A doppio binario	A semplice binario	TOTALE
	—	—	—
Elettrificate	115,4	115,4
Non elettrificate	243,4	243,4
		-----	-----
per un totale di km.	358,8	358,8

Nell'elenco delle linee ferroviarie a scartamento normale esercitate dalle Ferrovie dello Stato sono comprese le seguenti lunghezze di linee, appartenenti ad Enti esteri di confine o Enti nazionali:

	A doppio binario	A semplice binario	TOTALE
	—	—	—
ENTI ESTERI : Elettrificate	11,5	—	11,5
Non elettrificate	—	0,3	0,3
ENTI NAZIONALI: Non elettrificate	—	53,4	53,4
	-----	-----	-----
	11,5	53,7	65,2

Le lunghezze anzidette delle linee sono computate da asse ad asse dei Fabbricati Viaggiatori. Potranno subire lievi variazioni in sede di nuova rilevazione statistica.

Avendo riguardo al sistema di trazione elettrica, le linee elettrificate, distinte per Compartimenti, sono così divise:

CORRENTE TRIFASE 3.600 V. 16,7 PERIODI.

COMPARTIMENTI	A doppio binario	A semplice binario	TOTALE
TORINO	208,7	536,2	744,9
MILANO	47,2	149,7	196,9
VERONA	122,6	54 -	176,6
GENOVA	157,6	243,1	400,7
FIRENZE	17,9	66,6	84,5
Totale corrente trifase	554,0	1.049,6	1.603,6

SISTEMA MISTO A CORRENTE CONTINUA 3.000 V FILO AEREO E 650 V. 3^a ROTAIA.

COMPARTIMENTI	A doppio binario	A semplice binario	TOTALE
MILANO	36,2	—	36,2
Totale corrente continua	36,2	—	36,2

CORRENTE CONTINUA 3.000 V. FILO AEREO.

COMPARTIMENTI	A doppio binario	A semplice binario	TOTALE
TORINO	—	31,4	31,4
MILANO	296,7	30,4	327,1
VERONA	103,8	0,8	104,6
VENEZIA	35 -	150,7	185,7
GENOVA	64,2	20,3	84,5
BOLOGNA	402,9	113,9	516,8
FIRENZE	427,4	168,5	595,9
ANCONA	93,1	212,5	305,6
ROMA	539,3	199,4	738,7
NAPOLI	257,8	246,1	503,9
BARI	8,7	—	8,7
REGGIO CALABRIA	1,7	400,4	402,1
Totale corrente continua	2.230,6	1.674,4	3.805 -

CORRENTE CONTINUA 650 V. 3^a ROTAIA.

COMPARTIMENTI	A doppio binario	A semplice binario	TOTALE
MILANO	24,4	14,2	38,6

CORRENTE CONTINUA 800 V. FILO AEREO.

VERONA	—	15,2	15,2
------------------	---	------	------

Sicchè ricapitolando le linee elettrificate sono così divise:

	A doppio binario	A semplice binario	TOTALE
Corrente trifase	554 —	1.049,6	1.603,6
Sistema misto	36,2	—	36,2
Corrente continua filo aereo 3.000 V.	2.230,6	1.574,4	3.805 —
800 V.	—	15,2	15,2
3 ^o rotaia 650 V.	24,4	14,2	38,6
Totale line elettrificate a corrente continua	2.255 —	1.603,8	3.858,8
TOTALE GENERALE	2.845,2	2.653,4	5.498,6

Le lunghezze dei tratti elettrificati prima della guerra e tuttora interrotti o non rieletrificati, sono:

Compartimento di Genova	km.	12,1
» Bologna	»	95 —
» Roma	»	70,9
per un totale di	km.	178 —

È utile far conoscere i dati relativi alla ricostruzione degli impianti fissi ed a quella del parco rotabili e natanti a tutto il 31 dicembre 1948: questi dati danno una dimostrazione chiara ed efficace dello sforzo compiuto dall'Amministrazione e indicano il cammino che rimane ancora da compiere per riportare la rete ferroviaria esercitata dallo Stato alla consistenza pre-bellica.

LAVORI DI RICOSTRUZIONE E RIPRISTINO IMPIANTI

	Consistenza prima dei danneggia- menti	Rimasti intatti	Danneggiati	Riparati defini- tivamente	Riparazioni definitive da eseguire
Binari di corsa:					
a doppio binario km.	8.847	5.671	3.176	2.670	506
a semplice binario »	12.125	10.827	1.298	1.022	276
Binari di stazione km.	7.238	4.638	2.600	1.923	677
Deviatoi »	46.014	31.344	14.670	11.416	3;254
Ponti in muratura:					
numero	39.091	35.148	3.943	3.285	658
sviluppo in metri lineari	242.497	174.205	68.292	46.740	21.552
Ponti in ferro:					
numero	4.067	3.256	811	576	235
sviluppo in metri lineari	78.684	43.710	34.974	17.446	17.508
Gallerie a doppio binario:					
numero	225	165	60	60	—
sviluppo in metri lineari	179.318	168.948	10.370	10.370	—
Gallerie a semplice binario:					
numero	1.624	1.338	286	203	83
sviluppo in metri lineari	731.668	677.284	53.384	44.734	9.650
Fabbricati viaggiatori:					
numero	2.729	1.639	1.090	942	148
cubatura	5.820.584	3.480.229	2.340.355	2.036.888	303.467
Alloggi nei fabbricati viaggiatori:					
alloggi	4.820	2.854	1.966	1.710	256
vani	23.007	13.448	9.559	8.484	1.075
Fabbricati alloggi:					
fabbricati	2.042	775	1.267	1.096	171
alloggi	9.129	3.778	5.351	4.714	637
vani	34.488	14.417	20.071	17.374	2.697
Case economiche ferrovieri:					
fabbricati	613	274	339	312	27
alloggi	13.840	6.306	7.534	6.557	977
vani	47.214	21.451	25.763	22.747	3.016
Case cantoniere:					
fabbricati	13.571	9.235	4.336	3.361	975
alloggi	19.516	12.946	6.570	5.207	1.363
vani	60.128	38.270	21.858	17.530	4.328

	Consistenza prima dei danneg- menti	Rimasti intatti	Danneggiati	Riparati defini- tivamente	Riparazioni definitive da eseguire
Magazzini merci:					
numero n.	1.991	1.095	896	683	213
cubatura mc	3.563.646	1.548.743	2.014.903	1.499.930	514.973
Fabbricati accessori:					
numero mc.	3.649	2.059	1.590	1.254	336
cubatura »	3.098.292	1.937.017	1.161.275	991.375	169.900
Depositi locomotive:					
depositi n.	145	43	97	76	21
fabbricati »	597	198	399	349	50
superficie coperta mq.	556.721	206.534	350.187	300.298	49.889
Rimesse isolate per locomori e automotrici:					
fabbricati n.	209	95	114	89	25
superficie coperta mq.	137.098	65.753	71.345	56.380	14.965
Squadre rialzo:					
officine n.	77	26	51	42	9
fabbricati »	187	58	129	108	21
superficie coperta mq.	179.943	47.480	132.463	99.190	33.273
Officine materiale rotabile:					
officine n.	19	3	16	12	4
fabbricati »	239	59	180	114	66
superficie coperta mq.	387.700	112.342	275.358	223.532	51.826
Officine e laboratori del Servizio lavori:					
fabbricati n.	91	40	51	43	8
superficie coperta mq.	42.986	10.974	32.012	26.175	5.837
Magazzino Approvvigionamenti:					
magazzini n.	22	2	19	18	1
fabbricati »	179	54	125	81	44
superficie coperta mq.	173.234	55.235	117.999	86.246	31.753
Dormitori:					
fabbricati n.	306	145	161	146	15
letti »	14.779	8.306	6.473	6.078	395
Piattaforme di grande diametro »	154	88	66	57	9

	Consistenza prima dei danneggia- menti	Rimasti intatti	Danneggiati	Riparati defini- tivamente	Riparazioni definitive da eseguire
Rifornitori d'acqua n.	1.240	775	465	366	99
Impianti di pompatura »	421	246	175	147	28
Acquedotti km.	1.799	1.531	268	202	66
Condotte distribuzione acqua nelle sta- zioni »	924	578	346	264	82
Impianti di depurazione n.	41	17	24	16	8
Centrali termiche »	29	11	17	13	5
Depositi costieri per carburanti e lubrif.:					
serbatoi n.	29	6	23	15	8
capacità mc.	39.977	4.040	35.937	20.617	15.320

LAVORI DI RICOSTRUZIONE E RIPRISTINO IMPIANTI (UFFICI I. E. S.)

	Consistenza prima dei dan- neggiameti	Rimasti intatti	Danneggiati	Riparati definitiva- mente	Riparazioni definitive da eseguire
Blocco automatico km.	410	36	374	43	331
Blocco semiautomatico »	4.447	1.274	3.173	1.459	1.714
Posti di blocco semiautomatico N.	1.137	401	736	307	429
Apparati centrali } apparati »	1.292	602	690	370	320
} leve »	32.597	14.148	18.449	7.871	10.578
Apparati a maniglie } apparati »	425	164	261	199	62
e leve unitarie } leve »	2.609	1.131	1.478	1.088	390
Officine di carica accumulatori »	54	21	33	20	13
Linee telefoniche aeree km.	21.964	11.841	10.123	8.884	1.239
Circuiti telegrafici »	61.640	29.461	32.179	27.689	4.490
Macchine telegrafiche N.	7.838	3.490	4.348	3.217	1.131
Circuiti telefonici km.	68.001	32.336	35.665	33.132	2.533
Apparecchi telefonici N.	28.887	11.302	17.585	12.763	4.822
Grue »	990	671	319	222	97
Meccanismi elevatori »	244	156	88	76	12
Centrali elettriche } N. delle centrali »	8	2	6	1	5
} gruppi »	27	11	16	8	8
} kw installati kw	297.900	151.500	146.400	38.000	108.400
Sottocentrali elettriche } N. delle sotto- } centrali N.	4	1	3	1	2
} kw installati kw	109.500	17.500	92.000	20.000	72.000
Linee ad alta tensione } km. di linea km.	5.891	2.042	3.849	3.341	508
} km. di terne »	8.972	5.543	3.429	3.365	64
Linee di contatto } km. di linea »	5.600	600	5.000	4.907	97
} binario elettrificato »	12.000	1.200	10.800	10.477	323

DATI RELATIVI AL MATERIALE ROTABILE AL 31 DICEMBRE 1948

	Dotazione totale	Riparandi	Demolendi	Atti al servizio
a) Locomotive, locomotori, automotrici elettromotrici ed elettotreni:				
a scartamento normale	6.305	2.067	42	4.196
a scartamento ridotto	95	34	—	61
TOTALE . . . N.	6.400	2.101	42	4.257
b) Carrelli e tratrici »	381	84	—	297
c) Carrozze bagagliai e carri (compresi 48 cellulari) e 52 saloni per trasporto viaggiatori:				
veicoli viaggiatori { carrozze	5.769	2.083	6	3.680
{ carri	1.684	—	—	1.684
carrozze speciali FF. SS.	7	2	—	5
bagagliai	2.509	727	20	1.762
postali	301	49	6	246
carri merci	124.096	22.557	—	101.539
Carri di servizio e riscaldatori	2.579	19	1	2.559
TOTALE DEI VEICOLI (carri e carrozze) N.	136.945	25.437	33	111.475
TOTALE GENERALE DEL MATERIALE ROTABILE	143.726	27.621	75	116.029

Nel 1948 sono state eseguite molte nuove costruzioni di materiale rotabile: il numero ed il tipo di quelli consegnati fino al 31 dicembre e da consegnare, essendo stati ordinati, sono i seguenti:

	Consegnati	Da consegnare
Locomotive elettriche, elettotreni ed elettromotrici	28	174
Automotrici	28	127
Carrozze e rimorchi per elettromotrici ed automotrici	329	1.258
Carri merci	6.813	4.843
Bagagliai	17	133
Carrelli e tratrici	39	46
per un totale di rotabili	<u>7.254</u>	<u>6.581</u>

Per i lavori di costruzione e ricostruzione effettuati e da effettuare sono state stanziati e impegnati a tutto il 10 maggio 1949 le seguenti somme:

Ricostruzione:

Stanziamenti (1)	milioni	227.500
Autorizzazione per assunzioni impegni dal 1949-50 al 1950-51	»	95.000
		<hr/>
Totale	»	322.500
Impegni assunti	»	320.424
		<hr/>
Eccedenza degli stanziamenti sulle autorizzazioni d'impegni .	milioni	2.076

Fondi patrimoniali:

Stanziamenti (1)	milioni	20.266
Impegni assunti dal 1949-50 al 1951-52	»	62.441
Eccedenza delle autorizzazioni d'assunzione impegni sugli stanziamenti	»	42.175

Alloggi patrimoniali:

Stanziamenti (1)	milioni	10.000
Impegni assunti fino al 1949-50	»	14.126
Eccedenza delle autorizzazioni d'assunzione impegni sugli stanziamenti	milioni	4.126

Devesi rilevare che la somma ancora disponibile, differenza tra gli stanziamenti approvati o in corso di perfezionamento e le autorizzazioni di spese, derivante unicamente dalla variazione di note intervenute nel periodo a cui si riferiscono, se rapportata al periodo di tempo che ancora rimane fino al termine dell'esercizio 1951-52 è così esigua da richiedere d'urgenza un ulteriore programma di finanziamenti se non si vuole interrompere la notevole spesa di ricostruzione ancora in corso.

(1) *N. B.* - Sono stati autorizzati o sono in corso di perfezionamento i seguenti nuovi stanziamenti:

<i>a</i>) Prestito E.L.F.E.R. (decreto legislativo n. 887 del 9 maggio 1948) per milioni nominali 50.000 effettivi	milioni	45.000
<i>b</i>) assegnazione E. R. P. per l'esercizio 1948-49 (quota dei milioni 20.000 per le Ferrovie dello Stato)	milioni	16.800
Gli altri milioni 3.200 vanno alle linee concesse.		<hr/>
Totale . . .	milioni	61.800

**CONSISTENZA E CARATTERISTICHE DELLE LINEE ESERCITATE
DALL'INDUSTRIA PRIVATA**

	ANNO 1939			ANNO 1949		
	A scartamento		TOTALE	A scartamento		TOTALE
	normale	ridotto		normale	ridotto	
FERROVIE.						
Linee n.	87	73	160	75	59	134
Lunghezze di esercizio . . km.	2.799.683	3.244.837	6.044.478	2.545.575	2.725.474	5.271.049
Linee elettrificate »	845.401	961.531	—	720.759	769.518	1.490.277
Linee non elettrificate . . . »	1.914.768	2.252.403	—	1.824.816	1.955.956	3.780.772
TRAMVIE EXTRAURBANE.						
Linee n.	117	53	170	97	39	136
Lunghezze di esercizio . . km.	1.799.628	774.756	2.544.384	1.439.309	569.109	2.008.418

	ANNO 1939		ANNO 1949	
FILOVIE URBANE.				
Linee n.	69	64	—	—
Lunghezze di esercizio . . km.	386.103	399.429	—	—
LINEE DI NAVIGAZIONE INTERNA.				
Linee n.	14	9	—	—
Lunghezze di esercizio . . km.	423.279	381	—	—
FUNICOLARI.				
Linee n.	29	24	—	—
Lunghezze	18.949	17,18	—	—
{ orizzontali km.				
{ effettive »	20.076	—	—	—
FUNIVIE.				
Linee n.	14	20	23	—
Lunghezza inclinata	36,913	49,702	58,38 (1)	—
			(lungh. incln.)	
ASCENSORI IN SERVIZIO PUBBLICO.				
Linee n.	10	11	—	—
Lunghezze di esercizio . . km.	0,413	0,437	—	—

(1) Dati riferentisi al 1947.

TRAMVIE URBANE.

	ANNO 1939			ANNO 1949		
	A scartamento		TOTALE	A scartamento		TOTALE
	normale	ridotto		normale	ridotto	
Aziende:						
Enti locali n.	—	—	—	15	—	—
Privati »	—	—	—	20	—	—
Lunghezze di costruzione . km.	690.105	330.818	1.020.923	690.105	330.818	1.020.923
Lunghezze di esercizio . . »	1.375.845	854.487	2.230.53	1.074.911	442.339	—

	ANNO 1939	ANNO 1949
--	-----------	-----------

LINEE AUTOMOBILISTICHE EXTRAURBANE (1).

Autolinee n.	3.537	4.156	—	—
Lunghezze di esercizio:				
per servizi definitivi . km.	34.960.820	N. 109	Km. 3.520	—
per servizi provvisori . »	42.844.543	» 3.667	» 194.772	—
per servizi turistici . . »	39.186.600	» 107	» 16.472	—
per servizi stagionali . . »	4.955.879	» 273	» 23.599	—
TOTALI	121.917.842	4.156	238.363	—

LINEE AUTOMOBILISTICHE URBANE (1).

Autolinee n.	520	113	—
Lunghezze di esercizio . . km.	2.990.130	746.569	—

(1) I dati si riferiscono al 1947. Per il 1949 si può calcolare circa 6.000 linee per un totale di 300.000 ÷ 320.000 chilometri (turistici e stagionali circa 100.000 [S. Remo]) provvisori e definitivi superiori ai km. 200.000 approssimativamente 220.000.

DANNI SUBITI DALLE FERROVIE E TRAMVIE IN CONCESSIONE

		Danneggiate	Rese inattive	Intatte	Riparate	Da riparare
Ferrovie	n.	98	73	62	60	38
	km.	4.690	2.486	1.284	1.728	2.968
Tramvie extraurbane	n.	31	24	139	19	12
	km.	832	560	1.480	506	326
Filovie extraurbane	n.	2	—	—	—	—
	km.	23	—	—	—	—
Funicolari	n.	7	—	24	2	5
	km.	8	—	13,57	1.310	6,69
Funivie	n.	13	—	13	5	8
	km.	34	—	22	17.333	17
Servizi di navigazione interna . . .	n.	4	14	10	4	—
	natanti	10	(affondati)	134	con percorsi ridotti	—
Tramvie e filovie urbane:						
reti	n.	20	—	—	—	—
	km.	752	—	—	645	—

IMPIANTI DANNEGGIATI O DISTRUTTI

L I N E E		Danneggiati	Distrutti	Intatti	Riparati	Da riparare
<i>Ferrovie :</i>						
Opere d'arte 3 metri	n.	350	—	—	210	140
Gallerie {	numero	32	—	—	—	—
	sviluppo	m. 2.500	—	—	2.000	500
Fabbricati di stazione	n.	597	153	—	230	520
Fabbricati di linee	»	381	53	—	134	300
Materiale di trazione		197	49	853	75	171
Vetture	n.	531	87	1.561	210	408
Carri	»	1181	379	6.447	490	1.070
<i>Tramvie extra-urbane :</i>						
Opere d'arte	n.	—	—	—	—	—
Fabbricati di stazione	»	42	36	—	28	50
Fabbricati di linee	»	23	4	—	8	19
Materiale di trazione	»	138	55	930	70	123
Vetture	»	118	91	1.371	75	234
Carri	»	125	63	2.799	66	122
Filobus	»	5	4	—	9	—
Autobus	«	—	5	—	5	—
<i>Tramvie urbane :</i>						
Automotrici	n.	543	283	—	230	596
Vetture	»	67	73	—	28	112
Carri	»	21	13	—	7	27

Quanto alle linee di trasporto, concesse all'industria privata la percentuale dei lavori eseguiti per la riparazione dei danni bellici, con o senza il concorso dello Stato, si può ritenere di poco meno del 40 per cento.

I concorsi dello Stato — finora concessi — che rappresentano, in base all'attuale legislazione, circa il 65 per cento della spesa effettiva, ammontano a lire 7.046 milioni.

Ne hanno beneficiato trenta ferrovie per circa lire 5.159 milioni, sei tramvie extraurbane per circa lire 497 milioni; cinque reti urbane, compresa la navigazione lacunare di Venezia, per circa lire 1.376 milioni; una funicolare per circa 3 milioni e una funivia per circa lire 11 milioni. Una parte dei concorsi deliberati nel corrente esercizio per lire 354.545.836 sono stati, per deficienze di fondi, rinviati all'esercizio prossimo.

Sono in fase di istruttoria altre 54 domande di nuovi concorsi dello Stato; per deficienza di fondi non si può far luogo all'impiego della spesa relativa alle istruttorie compiute.

L'onere complessivo dello Stato per la ricostruzione delle linee in concessione, può calcolarsi in circa 40 miliardi di lire. E poichè il decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 487, consente mutui per un complessivo ammontare di 8 miliardi di lire col contributo dello Stato nel pagamento degli interessi in misura non maggiore del 3 per cento e per 4 anni, l'onere si riduce a 32 miliardi di lire. I concorsi finora concessi di lire 7.046 milioni sono circa il 22 per cento di quelli presunti.

Poichè gli stanziamenti finora già disposti o in corso fino al 30 giugno 1950 sono di lire 15.277 milioni, si ha un ulteriore fabbisogno di lire 16.723 milioni e in cifra tonda di 17 miliardi per la completa riattivazione di cui è stata decisa la ricostruzione.

Occorrono inoltre circa 16 miliardi per ammodernamenti a trasformazioni integrali o parziali necessarie a ridurre, col miglioramento tecnico ed economico dell'esercizio il grave onere per lo Stato che deve corrispondere i necessari sussidi straordinari.

Occorrono inoltre altri 14 miliardi per il completamento di tronchi già in avanzato corso di costruzione e ritenuti indispensabili ed infine altri 19 miliardi per la costruzione di nuovi collegamenti ferroviari riconosciuti necessari per rendere le comunicazioni adeguate alle necessità dei traffici.

* * *

I dati statistici che precedono, riepilogativi delle principali voci sono di per se stessi sufficienti a lumeggiare i risultati conseguiti dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e da quelle delle linee concesse, sotto l'impulso e la guida del Ministero dei trasporti. Questa mirabile fatica ha già avuto il riconoscimento e la lode da parte di tecnici e visitatori stranieri, così come viene seguita con compiacimento dal popolo italiano.

Ma va segnalato al Paese, perchè sia giustamente valutato, lo sforzo del personale dirigente ed esecutivo, che, adibito normalmente all'esercizio della rete, ed all'amministrazione delle Aziende, senza attendere la fine della guerra e l'aiuto di altro personale o la creazione di una nuova organizzazione per progettazione, esecuzione e liquidazione di lavori, cessata l'occupazione nemica, riprese la ricostruzione dei ponti abbattuti, dei binari divelti, degli impianti distrutti, rendendo possibile la ripresa della circolazione sanguigna del Paese.

Ed i risultati sono tanto più apprezzabili quanto più ardue sono state le difficoltà superate, data la scarsità di materie prime per l'approvvigionamento dei materiali occorsi per impianti fissi e mobili in un momento in cui il nostro Paese, stremato dalla guerra, difettava di tutto. Per cui il cammino percorso sembrerebbe miracoloso, se non fosse il frutto della fatica intelligente e tenace dei ferrovieri italiani, che per primi hanno creduto nella risurrezione della Patria e ne hanno assicurato la ripresa economica riattivando, a tempo di primato, la circolazione ferroviaria. Tutti gli italiani sono convinti che nel campo della ricostruzione ferroviaria e dei trasporti in genere abbiamo progredito assai più che in altri settori della pubblica amministrazione e tutti possono constatare che il miglioramento continua senza soste e senza punti fissi.

ESAME DEL BILANCIO

Lo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1949-50 comporta la spesa complessiva di lire 11.485.316.800, con un aumento rispetto a quella autorizzata per l'esercizio 1948-1949, che è di lire 9.162.776.800 di lire 2.322.540.000.

Tale aumento si compone:

a) di una parte relativa alla spesa ordinaria che è di lire 148.940.000, con il che la spesa ordinaria sale da lire 2.500.350.000 per l'esercizio 1948-1949 a lire 2.649.290.000 per l'esercizio 1949-1950;

b) di una parte relativa alla spesa straordinaria che da lire 6.662.426.800 passa a lire 8.836.026.800 con un aumento di lire 2.173.600.000.

Gli aumenti previsti derivano prevalentemente dalla differenza fra le maggiori e minori autorizzazioni di spesa e in secondo luogo da incremento o riduzione di oneri.

Gli aumenti di maggior rilievo sono dovuti principalmente ai sussidi straordinari di esercizio a favore di società esercenti trasporti in concessione, all'aumentato onere derivante dalle convenzioni in vigore con la Società delle Ferrovie del sud-est e con la Società strade ferrate del Mediterraneo per le ferrovie Calabro-Lucane, alle provvidenze eccezionali per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata, alla istituzione di nuovi uffici periferici dipendente dal nuovo ordinamento di servizi dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e dell'Amministrazione della navigazione interna, da aumenti di indennità caro-pane ed altre competenze o da rimborsi di ritenute erariali ai dipendenti e da assunzioni di nuovo personale per concorsi o passaggio da altre Amministrazioni.

Le diminuzioni sono in gran parte dovute all'adeguamento degli stanziamenti alle rispettive somme autorizzate per il corrente esercizio e riguardano principalmente le spese per costruzione di strade ferrate in concessione, per la costruzione e funzionamento della metropolitana di Roma e per la ricostruzione della ferrovia Sangritana e Umbertide-San Sepolcro. Va a tal uopo rilevato che la diminuzione notevole degli stanziamenti suddetti aggrava la situazione di molte delle strade ferrate in concessione, che devono essere completate e trasformate, secondo i piani originari o secondo piani più rispondenti alle attuali esigenze del traffico.

Quanto al personale, dall'allegato 1, annesso allo stato di previsione, risulta che il personale di ruolo dell'Amministrazione centrale e degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e trasporti in concessione è di 585 unità rispetto a 983 posti risultanti dalle tabelle organiche e la relativa spesa è di lire 350.000.000.

Si rileva che il numero dei posti coperti è assai inferiore a quello risultante dalle tabelle organiche e la deficienza principale si riscontra nel personale di vigilanza, sia di gruppo A che di gruppo B e C, dei gradi inferiori, in dipendenza della mancanza di concorsi nel decennio precedente e della tendenza, ad orientarsi verso uffici e carriere più remunerative, il che ha creato una soluzione di continuità tra il personale anziano e quello giovanissimo entrato in ruolo coi nuovi concorsi. Carenza dunque di quadri, di cui si riparlerà e cui bisogna porre energeticamente ed immediatamente rimedio.

Ricapitolando, gli stanziamenti di parte effettiva proposti per l'esercizio 1949-1950 sono così distinti:

Spese generali	{ personale 774.280.000 }	827.630.000
	{ servizi 53.350.000 }	
Debito vitalizio		31.450.000
Strade ferrate, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione lacuale . . .		9.811.186.800
Costruzioni di strade ferrate in concessione		535.000.000
Spese diverse		280.000.000
Totale spese effettive		11.485.316.800

La seconda parte del disegno di legge sottoposto al nostro esame comprende in appendice il bilancio di previsione dell'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Le entrate e le spese della parte ordinaria del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1949-1950 presentano nel loro complesso le seguenti risultanze:

Entrate	L. 168.903.500.000	
Spese	» 196.256.500.000	
con un disavanzo di	—————	L. 27.353.000

Tale previsione è fondata sulle risultanze accertate dell'esercizio 1947-48 e su alcune delle risultanze contabili dei primi mesi dell'esercizio in corso, sui dati statistici più recenti e su fattori vari che, oggi, possono assumersi quali elementi indicativi della situazione economica del Paese.

Le spese che, come si è detto, sono di lire 196.256.500 sono così distinte:

Spese di personale	L. 75.625.000.000	38,6 %
Spese generali di personale	» 22.747.700.000	11,6 %
Totale spese personale	L. 98.372.700.000	50,2 %
Combustibile, energia elettrica e carburanti	L. 31.125.000.000	15,8 %
Forniture e spese diverse dei servizi	» 10.199.000.000	5,2 %
Servizi appaltati	» 7.066.000.000	3,6 %
Manutenzione materiale rotabile	» 23.600.000.000	12,0 %
Spese generali diverse e servizi secondari	» 3.161.200.000	1,6 %
Manutenzione ordinaria linee	» 16.300.000.000	8,3 %
Spese complementari	» 4.710.000.000	2,4 %
Spese accessorie (interessi ed ammortamenti per spese di carattere patrimoniale	» 1.722.600.000	0,9
Totale delle altre spese	» 97.883.800	49,8%

Le entrate di lire 168.903.500.000, essenzialmente costituite dai prodotti del traffico, sono così distinte:

Prodotti del traffico	L. 161.000.000.000	95,32 %
Introiti diversi e rimborsi	» 7.333.500.000	4,34 %
Entrate eventuali	» 570.000.000	0,34 %
Totale delle entrate	L. 168.903.500.000	

Le cause del disavanzo vanno principalmente da ricercarsi nel forte aumento delle spese, non compensato da un uguale aumento delle entrate.

Riferendosi all'esercizio 1938-39 che, fra quelli anteguerra, sembra il più idoneo ed opportuno ad essere assunto quale riferimento si ha infatti un aumento medio delle spese di 46 volte, mentre l'aumento delle entrate è di sole 38 volte circa.

In particolare: le spese di personale sono aumentate di 48,8 volte, mentre quelle generali di ben 83,4 volte.

I combustibili hanno subito un aumento di 74,4 volte, le forniture e spese diverse dei servizi di 54,8, e la manutenzione del materiale rotabile e delle linee di circa 60 volte, per fermarci solamente alle voci principali delle spese.

Riferendosi all'esercizio in corso le entrate segnano un aumento di lire 46.709.000.000, differenza tra l'aumento dei prodotti del traffico (risultante dagli aumenti previsti del traffico e quelli delle tariffe già attuate o da attuare nell'esercizio in esame) che è di milioni 50.900 e la diminuzione di altre entrate estranee al traffico di milioni 4.191.

Mentre le spese hanno un aumento di lire 10.852.000.000, dovuto principalmente agli aumenti di spese per il personale, per energia elettrica, per manutenzione della linea e del materiale rotabile e per aumenti in forniture diverse e spese generali.

D'altra parte le entrate sono quasi esclusivamente rappresentate dai prodotti del traffico e poichè con gli ultimi aumenti le tariffe sono mediamente aumentate di 26 volte rispetto all'anteguerra, il disavanzo sarebbe ancora maggiore se non vi fosse un sensibile aumento del traffico, specialmente di quello viaggiatori essendo il traffico merci aumentato in misura minore, specialmente per la concorrenza dell'automezzo per le medie e piccole distanze.

È evidente che le cause del disavanzo (mentre nell'esercizio 1938-39 preso come riferimento si ebbe un avanzo di lire 212.800.000) sono da ricercarsi esclusivamente nel fatto che nel settore delle spese i costi si sono adeguati al nuovo valore della lira, mentre i prezzi di tariffa sono ancora lontani dai valori che rappresentano il potere di acquisto della lira e che soltanto l'aumento notevole del traffico contiene lo squilibrio in termini più modesti.

Le previsioni suppongono l'aumento delle entrate nell'ipotesi di un incremento medio del traffico, rispetto all'esercizio precedente, quasi simile a quello dell'esercizio in corso rispetto a quello scorso.

Questo risultato sarà certamente raggiunto per la ricorrenza dell'anno Santo. È previsto inoltre un nuovo aumento delle tariffe.

La Commissione ha esaminato ampiamente sotto tutte gli aspetti questo delicato problema delle tariffe.

Se è vero che un ulteriore aumento avrebbe un effetto psicologico dannoso, è pure vero che le attuali tariffe per usare una similitudine, sono a quota 26 mentre le spese sono a quota 50. Ma è certo che un aumento delle tariffe determinerebbe una contrazione del traffico ferroviario. Si tratta di esaminare se questa contrazione nell'economia generale dei trasporti è un beneficio o un danno. Dalle risultanze dei tre mesi e mezzo di applicazione delle nuove tariffe appare chiaro che una contrazione del numero dei carri caricati v'è stata. Ciò però potrebbe venire compensato da un aumento del carico medio per carro e da un aumento della percorrenza. E se i prodotti del mese di aprile 1949 segnano un aumento rispetto a quelli del corrispondente mese del 1948, ciò è dovuto per una parte all'aumento del traffico per la coincidenza delle feste Pasquali con la manifestazione fieristica di Milano e per il resto all'aumento delle tariffe. I dati di maggio confermano un aumento.

La ferrovia oggi non opera più in condizioni di monopolio e la concorrenza dell'automezzo si fa sempre più incalzante. Non dunque aumenti indiscriminati, ma tariffe che tengano conto di questa concorrenza, soprattutto perchè è difficile riportare i traffici alla ferrovia, una volta che ne siano distratti. Bisogna tener conto che l'Italia è una penisola di forma allungata e bisogna avvicinarne gli estremi non soltanto negli orari e nella comodità dei treni, ma anche e specialmente nei prezzi del trasporto; se si vuole attuare la trasformazione del Mezzogiorno, bisogna rivedere con criteri di maggiore differenzialità le tariffe e bisogna evitare ogni aumento oltre una certa distanza.

È inoltre necessario attuare tariffe preferenziali per i materiali da costruzione, onde far concorrere anche la azienda ferroviaria alla ripresa edilizia.

Esaminato il bilancio di previsione per la parte ordinaria, consideriamone adesso la parte straordinaria.

Con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 settembre 1947, n. 887 si stabiliva una sovvenzione statale per le riparazioni e ricostruzioni ferroviarie in dipendenza dei danni

e delle distruzioni causate dalla guerra. Per adeguare lo stanziamento previsto nel capitolo relativo della somma da provvedersi dal Tesoro all'importo della sovvenzione secondo la misura stabilita dall'articolo 2 del decreto legislativo suddetto è stata disposta la diminuzione di milioni 13.000, sicchè le entrate e le spese della parte straordinaria del bilancio sono previste in milioni 61.860.

Tale somma si compone di milioni 57.000 da corrispondersi dal Tesoro, invece dei 70.000 milioni dell'esercizio in corso, di milioni 2.610 per introiti straordinari con cui l'esercizio contribuisce alle spese di carattere patrimoniale a completamento delle sovvenzioni del Tesoro e di 2.250 milioni da provvedersi pure dal Tesoro per costruzione od acquisto di case per i ferrovieri in conto patrimoniale (4^a rata prevista dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 29 luglio 1946, n. 95).

Queste spese sono rappresentate da un pari aumento del patrimonio e sono pienamente giustificate: tale aumento del patrimonio influendo sulla produttività dell'azienda, consente una riduzione delle spese di esercizio.

Da rilevare in questo titolo la spesa di lire 600 milioni per l'acquisto di una nave traghetto.

Fra le gestioni autonome e speciali, collegate alla gestione dell'azienda ferroviaria e che vengono distinte anche contabilmente perchè non concorrono a formare il prodotto netto, va esaminata la gestione dei viveri « La Provvida », che provvede a distribuire ai funzionari dello Stato viveri a buon mercato.

Sarebbe interessante conoscere l'onere che grava sull'Amministrazione per le spese di personale impiegato, per i locali ceduti gratuitamente, per i trasporti, per luce ecc.

Se tale istituto ha, in tempi di ristrettezze e difficoltà, assolto egregiamente il suo compito, offrendo ai dipendenti dello Stato viveri difficilmente reperibili e a prezzi inferiori al mercato, non si comprende quale funzione possa più assolvere e quali vantaggi offrire oggi che il mercato offre tutte le possibilità e numerose sono le Cooperative fra funzionari dello Stato. Sarebbe comunque interessante conoscere l'onere indiretto che ne sopporta l'Amministrazione.

Una parola infine va detta a proposito del personale. Il personale in forza alla fine di dicembre 1948 è in complesso di unità 185.850 di cui 17.962 degli uffici e 167.888 personale esecutivo.

Di questi 185.850 dipendenti, 148.087 sono di ruolo, 36.446 non di ruolo, divisi in sussidiari 9.014 - contrattisti 10.090, 2.166 aspiranti sussidiari e 15.176 straordinari - oltre a 1.317 riutilizzati e riassunti politici con riserva.

Nella discussione del bilancio in corso il Ministro affermò che, a ricostruzione compiuta, sarebbero bastati 160 mila unità e che la eliminazione sarebbe avvenuta naturalmente per limiti di età, solo in parte compensata da assunzioni di personale specializzato.

Se è vero che oggi il personale è in un certo senso esuberante e che lo diverrà ancor più col miglioramento tecnico ed economico degli impianti, va però messa in evidenza la *carezza* dei quadri, che si aggraverà sempre più per il trattamento inadeguato fatto a coloro che devono intraprendere o continuare la carriera nell'Amministrazione. Nè si comprende per quale motivo debba essere così diverso il trattamento fra funzionari di pari grado dell'azienda ferroviaria e della Motorizzazione Civile - Questa disparità è ancora più intollerabile se si paragonano gli stipendi dei funzionari dello Stato con quelli degli addetti alle linee in concessione a colmare i cui disavanzi lo Stato pur interviene. Bisogna rivedere questa materia e adeguare il trattamento per il personale direttivo se si vuole evitare la crescente rarefazione dei quadri; così come bisogna rialzare il prestigio ed il morale del personale dirigente delle stazioni, trattato in maniera quasi identica al personale esecutivo quanto a compensi per il lavoro straordinario.

Ed a proposito del personale tenga conto l'onorevole Ministro della insistenza con cui molte Assemblies sindacali dei ferrovieri hanno richiesto lo sganciamento dall'E. N. P. A. S., che è un'organizzazione solamente burocratica, e che eroga ai dipendenti dello Stato somme molto inferiori a quelle trattenute. I ferrovieri chiedono di essere assistiti a mezzo degli Ispettorati sanitari o dei medici di Reparto. Si studi il problema se ne troverà una soluzione soddisfacente e per gli interessati e per l'Amministrazione.

Da quanto innanzi si è esposto, risulta evidente l'enorme sforzo compiuto dall'Amministrazione e dal personale tutto per ripristinare l'efficienza della rete ferroviaria italiana.

Molto v'è ancora da fare per ripristinare e potenziare la rete. Si devono ricostruire dei ponti, dei fabbricati di stazione, si devono costruire alcune migliaia di fabbricati alloggi, si devono estendere e generalizzare i moderni impianti di segnalamento e di blocco onde aumentare la potenzialità delle linee e la sicurezza nella circolazione, rinnovare le telecomunicazioni, elettrificare le linee più importanti, ancora esercitate a vapore, come la litoranea Adriatico-Ionica da Ancona a Reggio Calabria, e le trasversali, come ad esempio, la Battipaglia-Potenza-Taranto, raddoppiare le principali linee ora ad un solo binario, migliorare le condizioni dell'armamento estendendo la saldatura delle rotaie.

L'elettrificazione richiede nuove fonti di energia e sono perciò previste o in corso nuove centrali idroelettriche, termoelettriche o geotermiche ed elettrodotti che insieme a quelli esistenti dell'Amministrazione o di privati, serviranno ai bisogni sempre crescenti della rete.

Tutto questo complesso e delicato lavoro, che migliorerà enormemente le condizioni di esercizio e ristabilirà l'equilibrio del bilancio importa una spesa che si aggira fra 300 e 400 miliardi e la Nazione deve imporsi dei sacrifici per avere una rete efficiente, moderna, che dia la misura dell'attività e del progresso del popolo Italiano.

I dati esposti lumeggiano il cammino percorso e indicano le mète da raggiungere. Bisogna estendere soprattutto l'elettrificazione, e il rinnovamento degli impianti di segnalamento, che potranno realizzare economie imponenti. Si tenga presente che con un kwh si trasporta una tonnellata per km. 40 e che per lo stesso lavoro occorrono kg. 2 di carbone e che il costo della energia elettrica è soltanto una frazione del costo del combustibile. Bisogna accelerare i tempi nel campo degli impianti di segnalamento. Con più adeguati impianti di sicurezza si potranno realizzare economia di personale, di spese assicurazione e migliore utilizzazione sia del materiale mobile che del personale viaggiante.

Il lucente nastro di acciaio è ancora una volta il vincolo più forte e più sicuro fra le masse, fra le persone e le cose, da paese a paese, da regione a regione. I legami, che la guerra sembrava avere spezzati per sempre, tali erano la vastità, la profondità e la sistematicità delle distruzioni operate, sono ormai in gran parte riannodati e sui ponti ricostruiti, sulle rotaie ricongiunte treni veloci e confortevoli corrono a riunire gli italiani in una sola grande famiglia. Voglia il Cielo che gli uomini sentano il significato ideale di questa opera realizzata a tempo di primato e siano uniti negli spiriti, liberati da odi di parte e si riconoscano infine fratelli, congiunti dai vincoli del sangue, della lingua, delle tradizioni, come lo sono dai molteplici mezzi, che la tecnica ed il progresso mettono a loro disposizione e che hanno abbattuto le barriere e le distanze che sembravano dividere gli italiani. I mezzi di comunicazione ferroviari, automobilistici, aerei e marittimi assicurano la ripresa economica della Nazione.

Non è stato e non è certo compito facile saper contemperare le necessità e gli interessi delle ferrovie con quelli dell'automobilismo, esuberante di giovinezza, della navigazione, ancora trascurata, dell'aviazione, sempre più estendentesi, curando nello stesso tempo di soddisfare sempre più e meglio gli interessi e le esigenze del pubblico.

È necessaria un'azione di equo contemperamento, che consenta la convivenza e la collaborazione di mezzi di trasporto concorrenti e che armonizzi la rotaia, la strada, le vie aeree ed acquee che oggi sono o sembrano contrapposte. Questo compito sarà risolto con la creazione del Consiglio Superiore dei Trasporti, che, essendo un organo di coordinamento fra i vari mezzi di trasporto, deve essere creato con opportune intese fra i vari Ministeri interessati.

Sono mesi che se ne parla, ma nessun inizio sembra dato alla sua realizzazione. Questo organismo deve sovrintendere a tutta la materia dei trasporti, deve soprattutto studiare un completo, organico piano di reti stradale e ferroviaria, oltre che aerea e acquea, non disgiunte ed in pericolosa concorrenza, ma armonizzate e complementari l'una dell'altra.

Nulla di nuovo se si ribadisce quanto ormai è convinzione generale, che la ferrovia cioè ha la sua ragione di essere per le grandi distanze, salvo che non si tratti di linee a carattere metropolitano o suburbano, come per esempio, la Roma-Ostia, la Nord Milano ecc., che servono a

penetrazione nelle grandi città e che devono trasportare ingenti masse di viaggiatori, mentre nei rimanenti casi l'automezzo si afferma sempre più irresistibilmente e non potrà certo essere fermato da divieti o monopoli.

Alcuni decenni fa le ferrovie operavano in condizioni di monopolio, ma oggi la realtà tecnica ed economica è ben altra e bisogna preoccuparsi di realizzare una feconda divisione di compiti ed una attiva collaborazione d'opere.

Il binomio strada-rotai, che potrà diventare un trinomio o un polinomio, è ormai una realtà ed è per lo meno inopportuno tenere separate le due cose — che debbono convergere nella dipendenza dall'istituendo Consiglio Superiore.

Perciò si ritiene utile ed urgente che tutto quanto riguarda ideazione, progettazione, esecuzione ed esercizio di ferrovie e strade debba essere alle dipendenze di un Ministero unico. Cesserà così l'attuale assurdo di avere tre uffici diversi per le nuove costruzioni ferroviarie.

La Direzione Generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie, alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici che si occupa delle nuove ferrovie di preminente interesse nazionale.

L'ufficio alle dipendenze dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile e dei trasporti in concessione che si occupa delle ferrovie di interesse locale ed esercitate dall'industria privata.

L'Ufficio alle dipendenze della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato che si occupa delle nuove costruzioni a completamento ed incremento della rete ferroviaria.

Ognuno di questi tre organismi ha i suoi uffici studi, i suoi uffici direttivi, il suo personale e le sue attrezzature e, pur occupandosi della stessa materia, tendono ad ignorarsi. Ne consegue che le loro singole iniziative, in verità ora non molto frequenti, sono spesso in concorrenza se non in contrasto, con quanto danno per l'economia generale del paese è facile immaginare.

Perciò sono urgenti creazione e funzionamento del Consiglio Superiore dei Trasporti. Occorre che esso promuova una concreta ed efficiente politica dei trasporti migliorando e sviluppando comunicazioni ferroviarie e stradali, eliminando, quando occorra, qualche linea secondaria, che non ha più ragion d'essere e che gravita sulle finanze dello Stato — continuando a vivere il più delle volte solo per ragioni di campanile o di necessità politiche. È noto infatti che sono state ricostruite, con grave onere dello Stato, delle linee, che senza della guerra, sarebbero state smobilizzate, perchè inattive e tecnicamente superate, là dove si sarebbe potuto sostituire un più moderno ed efficiente mezzo di trasporto.

È necessario, in particolare, che per il Mezzogiorno si studino programmi nuovi e completi di linee di trasporti, senza riesumare vecchi progetti studiati alcuni decenni fa e tenendo conto delle attuali condizioni mutate e mutevoli dell'industria e dell'agricoltura meridionali.

Coi fondi E. R. P. sono stati assegnati all'Italia meridionale 50 miliardi per la bonifica agraria e per la trasformazione fondiaria. Molte strade verranno costruite: quanta maggiore utilità se fossero state studiate come parte delle maglie di una rete completa e più vasta.

Ma occorre che di pari passo proceda la sistemazione ferroviaria e la costruzione delle strade di grande comunicazione. Si provveda con impegno al Mezzogiorno studiando, con spirito nuovo e moderno, e attuando un piano di comunicazioni, che porti il Mezzogiorno a livello delle altre regioni d'Italia. Si esamini da capo il problema delle ferrovie secondarie cercando, con una visione chiara dell'avvenire, di inserire questo complesso disunito ed inefficiente nelle maglie della grande rete ferroviaria dello Stato. Occorreranno degli anni, ma una volta si deve pur cominciare! Sia questo il merito della nostra generazione. Così l'Italia, che ebbe già motivo di grandezza nei suoi traffici e nei suoi commerci, ritroverà le ragioni del suo avvenire.

GENCO, relatore.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare ed a riscuotere le entrate e a far pagare le spese concernenti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950, ai termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità del bilancio allegato alla presente legge. (Appendice n. 1).

Art. 3.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1949-50, in lire 35.500.000.000.

Art. 4.

L'assegnazione a carico delle spese complementari per il rinnovamento del materiale ro-

tabile e delle navi-traghetto, prevista nella misura minima del 2.60 per cento dei prodotti del traffico dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, è stabilita, per l'esercizio finanziario 1949-50, nella misura minima dell'1 per cento.

Art. 5.

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

Art. 6.

Il Ministro per i trasporti, previa intesa di volta in volta con il Ministro per il tesoro, è autorizzato a corrispondere, per l'esercizio finanziario 1949-50, al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

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