

Mi auguro, anzi sono sicuro che non solo l'anno venturo, in sede di discussione del bilancio, questi provvedimenti che sono già in corso e molto bene avviati, possano affermarsi compiuti, ma si possa anche giudicare del vantaggio che con essi viene dato all'economia nazionale e al bilancio ferroviario.

Dopo di che mi permetto di rivolgere una preghiera all'onorevole Ministro. I passaggi a livello che sono moltissimi mancano, nella grande maggioranza, di sorveglianza. Ora, dato il grande traffico, sempre più in aumento specie per gli autoveicoli, le disgrazie succedono spessissimo. Prego l'onorevole Ministro di voler studiare il problema per eliminare l'inconveniente.

Dopo di che ho finito. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Chiesa. Ne ha facoltà.

CHIESA. Onorevoli Camerati! Mi propongo di intrattenervi brevemente sulla questione già esaminata dal camerata Scotti della concorrenza dei trasporti automobilistici ai trasporti ferroviari, e sulla necessità del coordinamento tra questi trasporti e quelli stradali; la questione è oggi ovunque uno dei problemi più urgenti e più appassionanti: ed è per l'Italia problema imminente, che va assumendo di giorno in giorno proporzioni di maggiore importanza, mentre le cure del Governo saggiamente provvedono a migliorare le caratteristiche costruttive ed i sistemi di manutenzione delle strade, e d'altro lato l'industria automobilistica perfeziona rapidamente gli strumenti di trasporto — autovetture ed autocarri — e fa prevedere una ampia possibilità di impiego di motori a combustione interna di basso costo di esercizio. E la questione assume tanta più importanza in questo momento in cui gli esercizi ferroviari in tutto il mondo vedono sotto l'influenza della crisi mondiale, notevolmente falciati i proventi del traffico, e in una proporzione che a volte supera quella della contrazione manifestantesi negli altri rami dell'industria e del commercio. E ciò perchè il fenomeno più contingente della crisi economica si è venuto a sommare alla perdita dei traffici, già in sviluppo da qualche anno, dovuta al rigoglioso assorbimento dei trasporti automobilistici.

L'entità assoluta e l'importanza del fenomeno di questa concorrenza in atto appaiono ancor meglio valutabili, ove si faccia riferimento ad un periodo di tempo che non sia influenzato dalla recente crisi economica, e si consideri là dove l'automobilismo può

dirsi abbia raggiunto le ultime conseguenze. Intendo riferirmi agli Stati Uniti d'America. Invero colà nel periodo dal 1920 al 1926 il numero dei viaggiatori trasportati dalle ferrovie di prima categoria è diminuito di oltre il 30 per cento e il corrispondente introito viaggiatori del 20 per cento. Se si considera che nello stesso periodo la popolazione è aumentata del 15 per cento si vedrà quanto notevole sia la perdita cagionata al traffico viaggiatori delle ferrovie americane dalla concorrenza automobilistica. Quale conseguenza di tale contrazione di traffico sono stati chiusi negli ultimi 12 anni circa 11,000 chilometri di ferrovie a vapore e 12,000 chilometri di ferrovie locali e di tramvie elettriche; mentre d'altro canto alcune delle più importanti società ferroviarie hanno ridotto e seguitano a diminuire continuamente il numero dei treni viaggiatori locali sostituendoli con servizi automobilistici esercitati da società sussidiarie.

Cito ad esempio la Compagnia New York, New Haven e Hartford, che sopra una rete di 6000 chilometri ha soppresso completamente il servizio viaggiatori di 360 chilometri di linea ed ha sostituito con servizi automobilistici molti treni viaggiatori per un complessivo di minor percorrenza annua di circa 2 milioni di treni chilometri.

È subito peraltro da rilevare che la contrazione del traffico è dovuta in parte ai servizi pubblici automobilistici, ma soprattutto e in prevalente misura, alla concorrenza dei trasporti privati, tanto delle persone quanto delle merci.

Invero secondo i più attendibili dati statistici al riguardo può ritenersi che i servizi automobilistici viaggiatori americani (esclusi gli urbani) assorbano un traffico che si ragguaglia a meno del decimo del complessivo traffico viaggiatori ferroviario e a circa un centesimo del complessivo traffico stradale di passeggeri: analogamente per il trasporto delle cose, dell'imponente numero degli autocarri (oltre 3 milioni e mezzo) si può ritenere che appena il 20 per cento siano impiegati per trasporti di cose per conto di terzi.

Deve quindi riconoscersi, diversamente da quanto a prima vista si potrebbe supporre (pensando che i servizi automobilistici viaggiatori degli Stati Uniti coprono una rete di sviluppo pari a quella ferroviaria), che nel fenomeno della contrazione del traffico dei trasporti ferroviari, la organizzazione dei servizi pubblici viaggiatori e il servizio di