

Si riprende la discussione sul bilancio delle comunicazioni.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio delle comunicazioni.

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

CHIARINI. Onorevoli Camerati, uno dei problemi più gravi che oggi si presenti per l'economia dei trasporti terrestri è quello d'impedire, o quanto meno di ritardare, la progressiva svalutazione del patrimonio ferroviario, determinata dalla scarsa utilizzazione degli ingenti capitali investiti nelle grandi Reti; problema questo, che ha non poche analogie con quello della utilizzazione della mano d'opera esuberante ai bisogni attuali della produzione.

A complicare poi maggiormente il problema, che è uno dei tanti derivati dalla crisi mondiale, si aggiunge il fatto nuovo, di questi ultimi anni, del rapido declinare del monopolio delle ferrovie, il quale, per oltre tre quarti di secolo, fu il presupposto economico del sistema dei trasporti terrestri e degli ordinamenti legali e tariffari delle stesse ferrovie, specie di quelle dell'Europa continentale; la trazione a motore ha ormai invaso la strada e, dando prova ogni giorno di sempre maggiori possibilità, reclama, in nome del progresso, che le si lasci libero il passo, perchè possa vittoriosamente contendere alle ferrovie non pochi traffici, ai quali queste fino a ieri, servirono, garantite da un regime di quasi completa esclusività.

L'onorevole Ministero delle comunicazioni, nel presentare alla Camera per la conversione in legge il decreto 14 dicembre 1932, n. 1496, che introdusse sostanziali modificazioni alla legislazione in materia di ferrovie e tramvie concesse, sottolineava che « il rapido sviluppo dell'automobilismo rivoluzionando l'economia generale dei trasporti, aveva portato un fiero colpo al monopolio ferroviario, specialmente a breve percorso ».

Naturalmente, il fenomeno ha investito anche il nostro più grande e veramente glorioso organismo ferroviario di Stato, che tanto ha concorso all'unità economica e morale della Patria, alla conclusione vittoriosa della grande guerra, al consolidamento del Regime e allo sviluppo di tante magnifiche attività che sono caratteristiche dell'Italia Fascista.

Cercherò brevemente di analizzare le gravi conseguenze che derivano dal declinare del monopolio ferroviario ed accennerò a qualche mia idea su una possibile soluzione

integrale del problema dei nostri trasporti per via di terra.

È risaputo che il monopolio di fatto che le ferrovie dettennero in passato ebbe per contropartita, fin dall'origine, l'obbligo di soddisfare, anche nei periodi di punte eccezionali, alla domanda di trasporto del pubblico e di usare assoluta parità di trattamento a tutti gli utenti, mediante la pubblicità e l'inderogabilità dei prezzi e delle condizioni di trasporto.

Quanto ai prezzi, è noto il criterio assunto dalle tariffe ferroviarie, delle divisioni delle merci in numerose classi, per tener conto del loro valore più che del costo del servizio; poi l'altro criterio della differenzialità, a seconda della distanza, in modo da favorire i trasporti a lungo percorso, in Italia numerosissimi, data la struttura della penisola e la diversa economia delle sue regioni estreme che determinano forti correnti di traffico in senso nord-sud e viceversa; ed inoltre l'altro, di non tenere conto nella formazione dei prezzi di tutti i percorsi a vuoto del materiale inviato a prendere carico, condizione questa per noi onerosissima, a causa della stessa configurazione geografico-economica del Paese, e finalmente i tanti criteri estranei all'esercizio, che influiscono sul nostro ordinamento tariffario, il quale deve soddisfare ai più svariati interessi di origine generale, tutti però tendenti al maggiore potenziamento della Nazione.

Ora, è evidente che, franato il presupposto del monopolio, e sviluppatasi la concorrenza camionistica con la acquisizione di un numero notevolissimo di trasporti di merci di ogni genere a breve distanza e di quelle ricche che percorrono anche medie e grandi distanze; lasciata al mercato dei noli degli autotrasporti la libertà di formare i prezzi solamente in rapporto alla domanda ed all'offerta ed alla convenienza economica dell'esercente, prescindendo, cioè, da ogni finalità d'interesse pubblico, dall'obbligatorietà del servizio e della parità di trattamento; l'attuale sistema delle tariffe ferroviarie, mentre risulta, per la sua stessa struttura, ormai inadatto alla difesa del traffico della concorrenza, mantiene in essere un complesso di oneri che le aziende ferroviarie non sono più in grado di sopportare, anche per l'accentuarsi della tendenza a lasciare alla ferrovia solamente il traffico delle merci povere, che si trasportano a lunga distanza, essendo queste doppiamente favorite, nella tassazione, dalla classe bassa e dalla differenzialità.

Si verifica quindi che, quanto più crescono le possibilità di assorbimento di traffico da