

base di sviluppo del Mezzogiorno: l'agricoltura e la industrializzazione dei suoi prodotti. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il camerata onorevole Scotti. Ne ha facoltà.

SCOTTI. Desidero intrattenermi brevemente su alcuni punti essenziali del bilancio delle Ferrovie dello Stato che io ho avuto l'occasione e l'onore di trattare diffusamente nelle discussioni parlamentari del 1930 e del 1931, toccando tutti i problemi più vitali, dei quali la maggior parte sono stati trattati anche in questa discussione dagli oratori che mi hanno preceduto.

PRESIDENTE. Dai numerosi oratori che lo hanno preceduto (*Si ride*).

SCOTTI. Vi dirò subito che farò brevi premesse le quali mi porteranno a parlare della elettrificazione delle ferrovie. La limpida relazione del camerata onorevole Chiesa ha messo in evidenza alcuni punti salienti della situazione del bilancio delle ferrovie e cioè: che a partire dal primo esercizio nel quale si è verificato una contrazione negli introiti, cioè nel 1930-31, in cui si ebbe una percentuale del 14,3 per cento, si è giunti nel 1931-32 ad una percentuale del 16,4 per cento, nel 1932-33 al 10,3, percentuale che è poi discesa all'8 per cento nel 1933-34. I diagrammi che figurano nella relazione dimostrano come nel secondo semestre dello esercizio 1933-34, si sia avuto un indizio di ripresa e il numero dei viaggiatori rappresenta un aumento di circa il 3 per cento; gli introiti sono del 3 per cento inferiori, e questo per le concessioni che si sono dovute fare specialmente per i trasporti in occasione della visita a Roma per la Mostra della Rivoluzione e l'Anno Santo.

Però il prodotto per viaggiatore — chilometro porta una diminuzione del 12,70 per cento, il che dimostra come con opportune riduzioni delle tariffe si possa neutralizzare la tendenza ad una riduzione... (*Interruzione dell'onorevole Ministro delle comunicazioni*).

Anche per quanto riguarda le merci, si è avuto nei mesi di ottobre, novembre e dicembre del 1934 un piccolo aumento, al che non corrisponde un aumento di introiti essendosi dovute fare le note concessioni di tariffa.

È interessante l'altro diagramma che pone in confronto l'andamento degli introiti delle principali reti. Risulta che la rete degli Stati Uniti, quella della Germania, quella della Svizzera, quella dell'Inghilterra hanno già avuto, a partire dal 1933, una ripresa negli introiti ferroviari, ripresa che è dovuta,

per quanto riguarda la Germania, l'Inghilterra e la Svizzera a provvedimenti vincolativi sulla circolazione dei camion. È noto come l'Inghilterra abbia assunto in parte anche i traffici camionistici, ed abbia istituito dei « *Traffic Commissaires* » che dispongono localmente per la ripartizione dei trasporti; come la Germania stia pure assumendo attivamente e d'autorità i trasporti automobilistici; ed è noto come la Svizzera abbia disciplinato la distribuzione dei trasporti creando apposite Compagnie di trasporto su strada ed abbia predisposto una legge maggiormente vincolativa, la quale è stata oggetto nella domenica scorsa di un referendum in cui per altro l'opinione pubblica svizzera si è mostrata contraria alla sua adozione.

Dunque la contrazione completa, la percentuale globale verificatasi nella riduzione degli introiti ferroviari per l'Italia è del 40,90 per cento dall'esercizio 1929-1930 all'esercizio 1930-1934.

Ed è interessante fare una analisi di questa contrazione perchè risulta che nello stesso periodo si è avuta una contrazione del 29,13 per cento nel traffico viaggiatori e bagagli e del 47,14 per cento nel traffico merci. Da questi dati ho voluto ulteriormente discriminare il comportamento dei trasporti merci a piccola ed a grande velocità ed ho trovato che il trasporto merci a grande velocità risulta aver avuto una riduzione del 19,58 per cento, mentre quello a piccola velocità ha avuto l'enorme riduzione del 51,81 per cento.

Ed è appunto qui che deve essere attirata tutta la nostra attenzione.

Questa riduzione negli introiti del 40 per cento che hanno avuto globalmente le ferrovie, corrisponde presso a poco alla contrazione di tutte le nostre industrie per effetto della crisi in questo periodo, contrazione che le industrie hanno cercato di fronteggiare, perchè la situazione era grave, con tre ordini di provvedimenti: anzitutto con un provvedimento di carattere negativo, e cioè quello di lasciare esaurire, nella concorrenza tentata con prezzi sotto costo, quelle imprese le quali andavano incontro alla inevitabile situazione fallimentare che non può mancare a coloro che esercitano la svendita dei rispettivi prodotti; e poi con due ordini di provvedimenti positivi: di ridurre assolutamente i costi di produzione, e di migliorare qualitativamente i prodotti.

Le industrie italiane hanno quasi raggiunto questi importanti obiettivi e si tro-