Il problema ferroviario in Italia

1. In questi ultimi mesi, sia nella stampa tecnica che in quella politica nazionale ed estera — oltre che in convegni specializzati e nelle sale parlamentari — è stato, come non mai, dibattuto il problema dei rapporti tra strada e rotaia e sono state affiancate soluzioni più o meno abbracciose fino ad arrivare, ad es., alla sfilata di eliminarle e, ad es., alla sfilata dell'asse diagonale che offre infrastrutture di pubbliche aziende e di ferrovia statale, che costituiscono una soluzione alternativa.

2. Essistono innumerevoli situazioni del mercato dei trasporti.

A) Influenza del traffico.

Da dati raccolti nella tabella 1: risulta che il traffico nazionale globale delle persone segna una netta crescita, dovuta principalmente al livello medio delle tariffe, nel 1941 e nel 1942. In questo periodo, le tariffe del trasporto, in base ai modi di trasporto, sono state stabilite in modo differente rispetto all'anno precedente, e le tariffe del trasporto, in base ai modi di trasporto, sono state stabilite in modo differente rispetto all'anno precedente.

3. La evoluzione dei prezzi delle merci e dei servizi, però, è stata moderata, a paragone con l'anno precedente.

Il traffico globale delle merci, come indica la tabella 2, segna una diminuzione a seguito di una riduzione nel prodotto netto dell'anno precedente.

4. La diminuzione nel traffico merci è causata da un aumento nel traffico passeggeri, a seguito di una diminuzione del 20% del traffico merci e del 30% di quello viaggiatori. In Austria il deficit ferroviario ha raddoppiato i 150 milioni di scellini.

5. Spettato al settore aero che è prevalente nel traffico da (c) e per l'ester(u), in riduzione la navigazione interna e di cabotaggio.

6. Il traffico globale delle merci, come indica la tabella 2, segna invece un aumento molto modesto tra il 1941 e il 1942; e - quel che è più - risulta da sviluppi disaccordati nei settori principali.

7. Si ricorda che la rete aerea mondiale è composta dai 716.945 km del 1941 e 9.545 km del 1942 e che la rete aerea mondiale comprende gli stati uniti, che tra il 1941 e il 1942 si è espressamente notato una diminuzione del 20% del traffico merci e del 30% di quello viaggiatori. In Austria il deficit ferroviario ha raddoppiato i 150 milioni di scellini.

8. In Danimarca il traffico merci è considerevolmente disgiunto; in Finlandia il deficit per il 1942 è aggravato da un 600 milioni di marchi e in Norvegia da 100 milioni di corone. All'altro fronte, le entrate dell'Est, della Danimarca e della Norvegia sono notevolmente superiori all'anno precedente.

9. L' tabindex del traffico merci sui 1941 e 1942, è stato moderato e non si è espressamente notato una diminuzione del 20% del traffico merci e del 30% di quello viaggiatori. In Austria il deficit ferroviario ha raddoppiato i 150 milioni di scellini.
Il possedimento e la gestione delle ferrovie sono attività di rilevante importanza per l'industria privata (s), per le quali il traffico viaggiatori e merci è molto importante. Le competenze delle ferrovie sono state ridotte nel corso degli anni, specialmente a partire dalla seconda guerra mondiale, e le trasformazioni successive hanno portato a un notevole grado di svolgimento e integrazione delle attività ferroviarie.

C) Costi e prestiti

Quelle le ragioni tecniche ed economiche della irreversibile crescita dell'autotrasporto? Esse possono essere sintetizzate nella necessità di ridurre costi di combustibili, rimaneggiamento in settori specializzati (ad es. per trasporti ciliare), riduzione di spese operative, aumento della capacità di trasporto e gestione del traffico.

TABELLA 3

<table>
<thead>
<tr>
<th>Anni</th>
<th>Parco Auto Mobilitario</th>
<th>Parco F.P.S.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Automobili</td>
<td>Magazzini</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>N. Indice</td>
<td>% Indice</td>
</tr>
<tr>
<td>1900</td>
<td>9,200</td>
<td>100,0</td>
</tr>
<tr>
<td>1940</td>
<td>5,800</td>
<td>61,00</td>
</tr>
<tr>
<td>1960</td>
<td>10,00</td>
<td>113,33</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Fonte: Trasporti pubblici, n. 11, 1900 e Istituto Storico Italiano Metalli, 1985.

B) Consistenza dei mezzi di trasporto

Mentre il parco ferroviario andava, a titolo di esempio, ristrutturandosi intorno alla fine del sec. XIX, il parco viaggiatori e di merci era in costante espansione. A partire dal 1900, per il settore del trasporto merci, il 17% della consistenza totale era in fase di gestione. Si trattava di più di macchine frequentemente rinovate (cfr. Tabella 4), poiché i requisiti di qualità e durata, dati gli alti costi di esercizio derivati, erano fondamentali per lo svolgimento delle attività della rete ferroviaria stabiltente dei mezzi della rete, i quali risiedevano nella loro naturale e più sicura gestione. Per quanto riguardava il settore viaggiatori, la consistenza era in continua espansione, sia per i treni di lunga percorrenza, sia per quelli regionali, con una significativa crescita del fatturato.

TABELLA 4

<table>
<thead>
<tr>
<th>Categoria</th>
<th>1900</th>
<th>1910</th>
<th>1920</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Automobili</td>
<td>86,385</td>
<td>52,915</td>
<td>8,383</td>
</tr>
<tr>
<td>Automobili a diesel</td>
<td>666</td>
<td>1,384</td>
<td>1,431</td>
</tr>
<tr>
<td>Automobili a benzina</td>
<td>5,027</td>
<td>9,719</td>
<td>12,942</td>
</tr>
<tr>
<td>Rincaricati</td>
<td>1,759</td>
<td>2,333</td>
<td>2,340</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(1) Un'ampia trattazione in materia si trova nella Relazione della VIII Commissione permanente della Camera dei Deputati, di cui all'art. Montecchi.

Nel 1930-31 la situazione di monopolio quasi assoluto dei trasporti terrazzati goduta dal vettore ferroviario statale è diventata una necessità e tendere senza difficoltà ad un equilibrio gestione finanziaria, pur con spese di manutenzione elevate, non solo per mantenere la soddisfazione e il servizio, ma anche per una più efficace gestione della rete ferroviaria.}

TABELE 5

<table>
<thead>
<tr>
<th>Costo unitario</th>
<th>Costo totale</th>
<th>Costo unitario</th>
<th>Costo totale</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>$100</td>
<td>$120</td>
<td>$150</td>
<td>$180</td>
</tr>
<tr>
<td>$200</td>
<td>$240</td>
<td>$300</td>
<td>$360</td>
</tr>
<tr>
<td>$300</td>
<td>$360</td>
<td>$450</td>
<td>$540</td>
</tr>
</tbody>
</table>

8 tonnellate in su di carico utile esso non va quasi mai oltre le L. 4,8 per tonn-Km, compresi anche il costo del percorso di ritorno a vuoto e i costi della manutenzione, assicurazione e ammortamento, il quale ultimo, benché difficilmente viene effettuato con le autostrade, è determinante, il veicolo autonomizzato, spesso, sia per il suo costo, sia per la sua efficienza.

3. - La possibilità di ancora ulteriori estensioni in cui si è venuto a trovare il veicolo ferroviario è tra i motivi del forte declino che oggi annulla la gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato.

Esigenze politiche e sociali - legate spesso a gravi problemi di ricostruzione e di sviluppo dell'economia italiana - sono peraltro interventi che hanno molte volte contribuito a accentuare lo squilibrio fra spese e ricavi: a) la bassa produttività di certe linee mantenute per necessità politico-sociali. Individuazione significativa al riguardo si possono rilevare da un'analisi della gestione ferroviaria per zone geografiche. Per schematizzare (cfr. tabella 7) nel 1949 l'Italia settentrionale con km. 4.530 di linee ha avuto in forza 63.658 unità di personale, ha trasportato tonn. 35.004.580, ha introdotto per traffico passeggeri 37.676 milioni; il carico medio in tonn. per giorno e per km. esercitato è stato di 35,7. L'Italia Centrale con km. 3.673 di linee ha avuto in forza personale per 59.267 unità, ha trasportato 9.566.735 tonn., ha introdotto per traffico passeggeri 19.756 milioni; il carico medio in tonn. per giorno e per km. esercitato è stato di 71,0. L'Italia Meridionale con km. 3.673 di linee ha avuto in forza personale per 47.037 unità, ha trasportato 8.269.625, ha introdotto per traffico viaggiatori 14.144 milioni; il carico medio in tonn. per giorno e per km. esercitato è stato di 35,7. In sostanza la produttività della rete centrale è prossimo il 50% di quella settentrionale, mentre quella meridionale è inferiore del 47,4%. Per quanto concerne le spese di personale, esse sono per l'Italia Meridionale il 73,3% e per l'Italia Centrale il 85,7% di quelle dell'Italia Settentrionale. Se poi si tiene conto del carico medio in tonn. per giorno e per km. esercitato, si può affermare che il costo del trasporto per tonn-Km viene ad essere una percentuale di L. 4 per l'Italia Settentrionale, di L. 8 per l'Italia Centrale e di L. 15 per l'Italia Meridionale. Per quanto riguarda il carico medio in tonn. per km. esercitato, la differenza di percentuale con la produttività, come si vede, non è assai eccessiva.

b) Gli oneri per prezzi politici imposti alla rotata (determinazione tariffe a favore di determinate zone o produzioni etc.), che si aggirano, secondo recenti dichiarazioni del Ministero dei Trasporti, sui 47 miliardi, cui vanno aggiunti altri 15 miliardi di oneri fiscale che la rotata delle ferrovie per l'esercizio 1949-50.

c) Si aggiunge infine che la ricostruzione non è stata ispirata da criteri di riassestamento economico-finanziario dell'asciutta; essa è stata effettuata senza un consenso preventivo in base alla convenienza economica dell'esercizio futuro, spesso sotto pressioni politiche, cosicché si sono ripristinati tronchi assolutamente decrepiti e a traffico pressoché nullo o sono state fatte opere d'arte e impianti fissi in linee che non sono state adibite all'esercizio e la cui rimozione in esercizio è ancora in discussione (come ad es. l'ormai famosa linea Ferina-Geeta). Da qui fornitori di materiali e dritte appaltatrici non ancora pagate e debiti residui che si trasformano in esercizio in esercizio, aumentano del costo medio, ecc.

Di fatto, il bilancio delle Ferrovie dello Stato (Tab. 7) per l'esercizio 1949-50, che si chiuse ad inizio maggio, non svela un bilancio in bilancio (Tab. 6) che si chiuse ad inizio maggio, ma svela un bilancio in bilancio (Tab. 6) che non svela un bilancio in bilancio (Tab. 6) che si chiuse ad inizio maggio, ma...
Sul terreno teorico le principali condizioni possono riassumersi nelle seguenti:

1. La sicurezza. Per quanto concerne i viaggiatori è indubbio che la sicurezza offerta dalle ferrovie sia maggiore di quella offerta dalla strada. In Francia, ad es., nel 1930 i passaggi fletti per miliardi di viaggiatori/anno furono 35 a seguito di incidenti aerei, 71 a seguito di incidenti avvenuti sulla strada e 0,65 a seguito di incidenti ferroviari; nel 1947 tali cifre sono state rispettivamente, a 1.30 e 0,62 (cfr. tab. 9). Sono interessanti i propositi le statistiche del Ministero della Giustizia francese che dà 0,5% probabilità di morte per assaggio e 0,1% per incidente ferroviario (7). Per quanto riguarda la merci il problema si associa al rischio dell'incendio e al rischio della strada.

2. La velocità. Come si affermato in precedenza, si afferma che la velocità del trasporto ferroviario è inferiore a quella del trasporto stradale. La velocità dei treni è limitata da fattori tecnici e economici, ma anche da considerazioni di sicurezza.

3. La manutenzione delle linee e dei materiali. La manutenzione delle linee e dei materiali del tracciato è di fondamentale importanza per garantire la sicurezza e l'efficienza del trasporto ferroviario.
Per la Francia, il Dr. Marois (18), basandosi su cattive informazioni sull'importanza del traffico stradale, dimostra che un camion da 15 ton. costa 1.500.000 franci all'anno e che il costo totale di un autoveicolo è di circa 2.500.000 franci. Nel caso si tiene conto che un autoveicolo ha una vita utile di 10 anni.

Per l'Italia, si raccomanda di fare attenzione ai costi di manutenzione e di riparazione dei mezzi stradali. Per esempio, nel caso di un'autostrada, il costo totale di manutenzione e riparazione può arrivare a 25-30% del costo di costruzione. Si raccomanda inoltre di fare attenzione ai costi di manutenzione e riparazione dei mezzi stradali.

Per quanto riguarda il trasporto di merci, si raccomanda di fare attenzione ai costi di manutenzione e riparazione dei mezzi stradali. Per esempio, nel caso di un'autostrada, il costo totale di manutenzione e riparazione può arrivare a 25-30% del costo di costruzione. Si raccomanda inoltre di fare attenzione ai costi di manutenzione e riparazione dei mezzi stradali.
per un periodo di nove anni all'esercitare che nel periodo di esperimento non abbia fatto domanda. Il concessionario è poi difeso sia nei confronti di coloro che senza essere muniti di una concessione intraprendono un servizio in tutto e in parte concorrente, sia nei confronti di coloro che richiedono una linea che interesserà con un servizio regolamentare concorrente. A tali trasporti è dato il carattere di servizio pubblico; le imprese ferroviarie, tramviarie, elettriche e navigazione interna hanno titolo di preferenza per la concessione di un nuovo servizio di trasporto merci di linea (art. 12).

È evidente che, quale che sia il meccanismo, in ogni legislazione coordinatrice si tende alla limitazione quantitativa delle attività camionistiche, dei mezzi, delle linee, ecc., al fine di assicurare un adeguamento al presumibile fabbisogno di trasporti. Or bene, per i servizi di sollecito, nell'applicazione della legge si stabilisce che il rilascio delle licenze avvenisse in favore di tutti i mezzi — manca cospicua in continuità rinnovata che risultavano in servizio alla data del 31.12.1946; d'altra parte, non furono praticamente applicate le disposizioni — e conseguentemente regolamentazione restrittiva — relativa ai servizi di linea, costituiva di più tranquillamente affermare che, esistendo un coordinamento solo sulla carta, è da attribuirsi alla mancata attuazione della legge una piena concorrenza in pratica in atto nel mercato specialmente nel settore del traffico merci di linea.

7. — Prima di affrontare il problema del coordinamento non sarà più affrontare le ferrovie sono in grado attraverso il numero dei veloci è fissato dal ministero Del trasporto, d'interessa a si è accostato alla concorrenza. La ferrovia tedesca, insieme, possono esistere il traffico su strada con grande, con mezzi automobilistici di brevissima o di privati, il cui numero è l'attenzione da ricordare che il traffico dei trasporti. Tutti ciò ha prodotto in un primo momento una notevole agitazione nell'ambiente degli imprenditori privati e successivamente si è giunto ad una manovra vivace pratica genzì alla collaborazione delle categorie.

Successo si è avuto in vigore la legge tolosa del 40-61-1923, in pratica inopportune; nel 1943 vi sono avute rinnovate e rappresentanti delle ferrovie federali e dei trasporti autonomizzati, il regime di gestione ad una legge che eliminò la notevole concorrenza esistente in atto.

In Belgio la Commissione per lo studio del Coordinamento dei Trasporti (costituta il 31 dicembre 1947) ha presentato nel dicembre 1949 un progetto di legge che prevede una dominazione della tassa sui costituenti e un aumento della tassa di circolazione, in base alla data del 31.12.1946; d'altra parte, non furono praticamente applicate le disposizioni — e conseguentemente regolamentazione restrittiva — relativa ai servizi di linea, costituiva di più tranquillamente affermare che, esistendo un coordinamento solo sulla carta, è da attribuirsi alla mancata attuazione della legge una piena concorrenza in pratica in atto nel mercato specialmente nel settore del traffico merci di linea.

In Austria è avvenuta in vigore la Legge tolosa del 40-61-1923, in pratica inopportune; nel 1943 vi sono avute rinnovate e rappresentanti delle ferrovie federali e dei trasporti autonomizzati, il regime di gestione ad una legge che eliminò la notevole concorrenza esistente in atto.

In Francia, con Decreto 21-12-1946, sono stati rilevati segnati solo per i mezzi — manca cospicua in continuità rinnovata che risultavano in servizio alla data del 31.12.1946; d'altra parte, non furono praticamente applicate le disposizioni — e conseguentemente regolamentazione restrittiva — relativa ai servizi di linea, costituiva di più tranquillamente affermare che, esistendo un coordinamento solo sulla carta, è da attribuirsi alla mancata attuazione della legge una piena concorrenza in pratica in atto nel mercato specialmente nel settore del traffico merci di linea.

In Gran Bretagna lo Stato controlla i trasporti automobilistici di merci attraverso il Road, Manpower; tutti sono liberi per dietro la legge del 1911 e la legge del 1919; si è accostato alla concorrenza. La ferrovia tedesca, insieme, possono esistere il traffico su strada con grande, con mezzi automobilistici di brevissima o di privati, il cui numero è l'attenzione da ricordare che il traffico dei trasporti. Tutti ciò ha prodotto in un primo momento una notevole agitazione nell'ambiente degli imprenditori privati e successivamente si è giunto ad una manovra vivace pratica genzì alla collaborazione delle categorie.

In Belgio la Commissione per lo studio del Coordinamento dei Trasporti (costituta il 31 dicembre 1947) ha presentato nel dicembre 1949 un progetto di legge che prevede una dominazione della tassa sui costituenti e un aumento della tassa di circolazione, in base alla data del 31.12.1946; d'altra parte, non furono praticamente applicate le disposizioni — e conseguentemente regolamentazione restrittiva — relativa ai servizi di linea, costituiva di più tranquillamente affermare che, esistendo un coordinamento solo sulla carta, è da attribuirsi alla mancata attuazione della legge una piena concorrenza in pratica in atto nel mercato specialmente nel settore del traffico merci di linea.

In Austria è avvenuta in vigore la Legge tolosa del 40-61-1923, in pratica inopportune; nel 1943 vi sono avute rinnovate e rappresentanti delle ferrovie federali e dei trasporti autonomizzati, il regime di gestione ad una legge che eliminò la notevole concorrenza esistente in atto.

In Francia, con Decreto 21-12-1946, sono stati rilevati segnati solo per i mezzi — manca cospicua in continuità rinnovata che risultavano in servizio alla data del 31.12.1946; d'altra parte, non furono praticamente applicate le disposizioni — e conseguentemente regolamentazione restrittiva — relativa ai servizi di linea, costituiva di più tranquillamente affermare che, esistendo un coordinamento solo sulla carta, è da attribuirsi alla mancata attuazione della legge una piena concorrenza in pratica in atto nel mercato specialmente nel settore del traffico merci di linea.

In Gran Bretagna lo Stato controlla i trasporti automobilistici di merci attraverso il Road, Manpower; tutti sono liberi per dietro la legge del 1911 e la legge del 1919; si è accostato alla concorrenza. La ferrovia tedesca, insieme, possono esistere il traffico su strada con grande, con mezzi automobilistici di brevissima o di privati, il cui numero è l'attenzione da ricordare che il traffico dei trasporti. Tutti ciò ha prodotto in un primo momento una notevole agitazione nell'ambiente degli imprenditori privati e successivamente si è giunto ad una manovra vivace pratica genzì alla collaborazione delle categorie.

In Belgio la Commissione per lo studio del Coordinamento dei Trasporti (costituta il 31 dicembre 1947) ha presentato nel dicembre 1949 un progetto di legge che prevede una dominazione della tassa sui costituenti e un aumento della tassa di circolazione, in base alla data del 31.12.1946; d'altra parte, non furono praticamente applicate le disposizioni — e conseguentemente regolamentazione restrittiva — relativa ai servizi di linea, costituiva di più tranquillamente affermare che, esistendo un coordinamento solo sulla carta, è da attribuirsi alla mancata attuazione della legge una piena concorrenza in pratica in atto nel mercato specialmente nel settore del traffico merci di linea.

IN SOSTANZA SI È VERIFICATO CHE LE FERROVIE HANNO DOVUTO MANTENERE LE TARIFFE AD UN BASSO LIVELLO PER GIUSTIFICARE LA COSTRUZIONE DI UNA RETE CHE NON HANNO POTUTO RIMODERARE A CAUSA DI COSTRUTTURALI E ECONOMICI RISCHI.
ritenuti utili nè per le ferrovie, nè per i trasporti automobilistici che spesso si contengono di molti non commemorati (16); tuttavia ciò che, per riscuotere il traffico le ferrovie hanno nel frattempo agito con le concessioni speciali e i prezzi concessionali e da ultimo annullato an-

Prevedendo il possesso di un traffico ferroviario, che sia nel suo sviluppo, ma che abbia un impatto positivo sul traffico stradale, ci si deve rendere conto che la ferrovia non è in grado di competere direttamente con le strade per il trasporto di merci e passeggeri su distanze relativamente brevi. Tuttavia, le ferrovie hanno un ruolo importante nella mobilità, soprattutto per il trasporto di merci e per il trasporto di persone su distanze più lontane.


In sostanza, da un lato vi è un problema di concorrenza tra le ferrovie e le strade per il trasporto di merci e passeggeri, che richiede soluzioni che tengano conto delle specificità di ciascuno dei due settori. Tuttavia, è importante sottolineare che la ferrovia non è in grado di competere direttamente con le strade per il trasporto di merci e per il trasporto di persone su distanze relativamente brevi. Tuttavia, le ferrovie hanno un ruolo importante nella mobilità, soprattutto per il trasporto di merci e per il trasporto di persone su distanze più lontane.

tività produttive e agli scambi. L'azione del-
ente regolatore cui è affidata la manovra dovrà
essere costantemente diretta a ridurre gli ef-
fetti che possono essere considerati negativi e
ad appoggiarla perché si realizzino quelli positi-
vi. Vi è poi da determinare la misura del coor-
dinamento, in quanto, ove si oltrepassassero un
certo limite a favore della rotativa, si proce-
rebbe a una contrazione produttiva dell'industria
automobilistica che si propagherebbe ad altri
settori con conseguente diminuzione del
l'ammontare del reddito nazionale. Dal canto op-
posto, un coordinamento oltre un certo limite a
favore della stessa darebbe luogo ad un costo
la cui opportunità è funzione del rapporto tra
il più forte deficit aziendale provocato e la mag-
gior produttività conseguita dal settore avanz-
taggiato. Ma questi sono problemi che riguardano pre-
valentemente le forze ed i metodi di attuazione
di una politica di coordinamento, senza porre
in discussione l'opportunità e la validità stessa
di un principio; una loro analisi esula pertanto dai
limiti di questo articolo.
L'idea che emerge spontanea è che tale
mente e che si usa rivolgere
tutte le forme di monopolio: esso impedisce
si afferra - al settore dei trasporti di lavorare
ai prezzi più basi e si traduce quindi per la
comunità in una perdita netta. Sono dubbio ta-
le aspetti va tenuto presente, ma il problema,
del projo, non si esaurisce in termini così sem-
plificati.
Secondo i fattori della tesoriere concorrenziale estrema il traffico camionistico dovrebbe segui-
tare a svolgersi nell'attuale piena libertà e in
illimitata concorrenza con la ferrovia. Questa
soluzione, che a prima vista potrebbe sembrare
la più ovvia, in realtà è forse la più inattendibile.
Nel corso dell'articolo si è già tentato di dimo-
strare come la manovra tariffaria ed i perfusio-
namenti tecnici non stiano in grado, da soli, di
abbassare il costo medio dei trasporti ferroviari
al livello di quelli camionistici. In realtà, questa
tra strada e rotativa è un'industria in forma di cor-
re date inerente la ferrovia, come organismo pub-
lico, non agisce esclusivamente secondo il cri-
terio e la regola del tornaconto aziendale. Le
ferrovie, tra l'altro, sono soggette ad un com-
pleso di norme (tariffe speciali merci, facilita-
zioni per i militari, posta, dogane, riduzioni fer-
roviarie per certi gruppi di viaggiatori, ecc.) da
 misdemeanor e che sono in grado, in con-
clusione, di avere un impatto significativo sul
bilancio pubblico. Pertanto, la realizzazione delle
effetti che possono essere considerati negativi e
ad appoggiarla perché si realizzino quelli positi-
vi. Vi è poi da determinare la misura del coor-
dinamento, in quanto, ove si oltrepassassero un
certo limite a favore della rotativa, si proce-
rebbe a una contrazione produttiva dell'industria
automobilistica che si propagherebbe ad altri
settori con conseguente diminuzione del
l'ammontare del reddito nazionale. Dal canto op-
posto, un coordinamento oltre un certo limite a
favore della stessa darebbe luogo ad un costo
la cui opportunità è funzione del rapporto tra
il più forte deficit aziendale provocato e la mag-
gior produttività conseguita dal settore avanz-
taggiato. Ma questi sono problemi che riguardano pre-
valentemente le forze ed i metodi di attuazione
di una politica di coordinamento, senza porre
in discussione l'opportunità e la validità stessa
di un principio; una loro analisi esula pertanto dai
limiti di questo articolo.
L'idea che emerge spontanea è che tale
mente e che si usa rivolgere
tutte le forme di monopolio: esso impedisce
si afferra - al settore dei trasporti di lavorare
ai prezzi più basi e si traduce quindi per la
comunità in una perdita netta. Sono dubbio ta-
le aspetti va tenuto presente, ma il problema,
del projo, non si esaurisce in termini così sem-
plificati.
Secondo i fattori della tesoriere concorrenziale estrema il traffico camionistico dovrebbe segui-
tare a svolgersi nell'attuale piena libertà e in
illimitata concorrenza con la ferrovia. Questa
soluzione, che a prima vista potrebbe sembrare
la più ovvia, in realtà è forse la più inattendibile.
Nel corso dell'articolo si è già tentato di dimo-
strare come la manovra tariffaria ed i perfusio-
namenti tecnici non stiano in grado, da soli, di
abbassare il costo medio dei trasporti ferroviari
al livello di quelli camionistici. In realtà, questa
tra strada e rotativa è un'industria in forma di cor-
re date inerente la ferrovia, come organismo pub-
lico, non agisce esclusivamente secondo il cri-
terio e la regola del tornaconto aziendale. Le
ferrovie, tra l'altro, sono soggette ad un com-
pleso di norme (tariffe speciali merci, facilita-