

il trasporto di persone o di cose, diversi dal sistema ad aderenza, i relativi tratti di linea, agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e merci, si computano su uno sviluppo che viene fissato caso per caso su proposta del direttore generale, e previa deliberazione del Consiglio di amministrazione, con decreto del ministro dei lavori pubblici.

Intorno a questo articolo 43 è iscritto a parlare l'onorevole De Seta, il quale ne propone la soppressione.

DE SETA. Ho presentato la proposta di soppressione di questo articolo, perchè credo che esso stabilisca una sopratassa per quelle ferrovie le quali, per superare forti dislivelli o per altra ragione, richiedano speciali impianti e quindi spese maggiori di esercizio.

Ora a questo proposito a me occorre fare una prima domanda all'onorevole ministro.

D'ordinario, scientificamente, s'intende semplice aderenza per le ferrovie ordinarie, aderenza artificiale per quelle a dentiera. In tale caso, siccome nell'articolo si dice: « diverse dal sistema di aderenza », questa frase implicherebbe indifferentemente l'uno e l'altro sistema, il semplice, cioè, e l'artificiale. Se così fosse, cesserebbe la ragione della mia proposta.

Ma il ministro pare che non dia questa interpretazione all'articolo... (*Segni di diniego del ministro dei lavori pubblici*) ...lo vedo dai suoi cenni; ed allora io ritorno alla mia proposta, e ricordo anzitutto a me stesso che, con la legge dell'aprile 1902, furono soppresse le sopratasse sulle ferrovie Foggia-Napoli, Teramo-Campobasso-Benevento e Aquila-Rieti. E ricordo ancora che molti anni prima furono soppresse anche le sopratasse sulla linea che transitava i Giovi.

Nella relazione del ministro del tempo è scritto, per giustificare la soppressione di quelle sopratasse, che, « non sussistendo ragioni speciali, che giustifichino un trattamento più oneroso per il traffico che si svolge sulle linee già ricordate, stimo atto di equità e di giustizia far ragione alle voci autorevoli che anche di recente chiesero la soppressione di quella sopratassa, perchè ne potesse trarre beneficio l'industria e il commercio.

Ora, siccome pochi anni fa si è creduto necessario di sopprimere la sopratassa per

ferrovie che raggiungono, come quella dei Giovi, il 35 per mille di pendenza, come l'Aquila-Rieti, la Termoli-Campobasso il 30 per mille, non comprendo perchè si debba usare ora uno speciale trattamento di sfavore alle ferrovie a dentiera.

Io sono d'avviso che una sopratassa per queste ferrovie sarebbe ingiusta.

Infatti supponiamo che si debba vincere un dislivello di 500 metri: se si costruisce una ferrovia a dentiera col 50 per mille avremo uno sviluppo di 10 chilometri, se invece di adottare il 50 per mille si adottasse il 25 per mille di pendenza, avremmo una lunghezza di 20 chilometri.

Intanto, siccome l'onorevole ministro ha detto che per la sopratassa si dovrebbe calcolare la distanza virtuale risultante da quella che avrebbe avuto la ferrovia qualora si fosse costruita a sistema ordinario, ne verrebbe questa conseguenza: supponiamo che il dislivello di 500 metri si voglia vincere con la pendenza del 15 per mille, noi avremo una ferrovia lunga 33 chilometri, ed il viaggiatore, che percorre 10 chilometri di ferrovia a dentiera col 50 per mille, dovrà pagare come se percorresse 33 chilometri di ferrovia al 15 per mille, cioè il triplo della tariffa ordinaria!

È evidente che, con una ferrovia a dentiera della lunghezza di 10 chilometri e con la pendenza del 50 per mille, di fronte ad altra con pendenza del 25 per mille, si riduce della metà il percorso e si può ritenere che sia ridotta anche della metà la spesa di costruzione, salvo la maggiore spesa per l'armamento speciale che richiede la ferrovia a dentiera, e che è di circa 50 mila lire a chilometro.

Infatti, supponendo una spesa di 400 mila lire a chilometro, avremo per la ferrovia di 20 chilometri, con la pendenza del 25 per cento, la spesa di 8 milioni, e per una ferrovia a dentiera di 10 chilometri, al prezzo di 450 mila lire al chilometro, il costo totale di lire 4 milioni e 500 mila lire, ossia una differenza di 3 milioni e mezzo, che rappresenta l'economia della spesa di costruzione.

Ma si osserva: anche le spese di esercizio di una ferrovia a dentiera sono maggiori. È giusto; ma siccome la lunghezza della ferrovia con sistema a dentiera 50 per mille è metà di quello di una ferrovia ad aderenza 25 per mille, anche per le spese di esercizio non si avrà una maggiore spesa.