

Quindi, tutto considerato, col sistema a dentiera si ha sempre una spesa di circa la metà per la costruzione e nessuna maggiore spesa per l'esercizio.

Per dimostrare la verità di tutto ciò basti considerare che con le pendenze del 50 per mille si segue facilmente la campagna e si riducono le trincee e le gallerie. Ora volete proprio per queste ferrovie, che vi fanno spendere molto meno, far pagare una sopratassa quando si impiega, per percorrerle, se non più, lo stesso tempo che su di una ferrovia a semplice aderenza e con pendenza del 25 per mille e di doppio percorso ?!

Non posso quindi accettare la dizione dell'articolo 43 in base alla quale la tassazione delle tariffe su una ferrovia a dentiera debba calcolarsi in proporzione della lunghezza che sullo stesso tratto avrebbe avuto una ferrovia ad aderenza.

In ogni caso prego l'onorevole ministro di accettare questo parziale emendamento; considerare almeno la ferrovia a dentiera della lunghezza che avrebbe una ferrovia ordinaria a semplice aderenza con la pendenza del 35 per mille, fra gli stessi punti.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetti.

**PESCETTI.** Io non debbo fare a questo articolo che una breve raccomandazione nell'interesse delle stazioni marittime.

La stazione di Genova ha trovato modo di liberare il commercio da quella grande molestia che è costituita dalle tasse accessorie, creando una tassa unitaria che corrisponde ai nove chilometri di distanza; ciò che non avviene in altre stazioni marittime come Spezia, Savona, Livorno, Venezia e via dicendo.

Quindi tutta la mia raccomandazione si riduce a questo: che si provveda affinché, come Genova ha trovato modo di applicare un criterio unitario per le tasse accessorie, anche le altre stazioni marittime adottino un criterio simile, e che quando si arriva ad una di queste stazioni si sappia da tutti chiaramente a quanto ammontano queste benedette tasse accessorie.

Ancora una volta, in questo caso, non *Bononia* ma *Genua docet*.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**GIANTURCO,** ministro dei lavori pubblici. La questione sollevata dall'onorevole

Pescetti troverà sede opportuna quando discuteremo dei porti.

Quanto all'onorevole De Seta, io speravo che il peccatore si fosse convertito, dopo che io aveva trattato ampiamente di questo argomento nella discussione generale; invece si vede che egli è peccatore ostinato. Cercherò di essere più chiaro, sperando di avere finalmente la sua ambita adesione. E dico ambita perchè egli è persona che studia i problemi dei quali si occupa, e che ha molta competenza in questa materia.

Vorrei cominciare anzitutto dal rassicurare la sua coscienza di ingegnere, pregando la Commissione di togliere alcune parole che essa ha aggiunto all'articolo ministeriale, perchè, forse, quelle parole hanno turbato l'onorevole De Seta più del necessario.

L'articolo ministeriale diceva che le tariffe per distanze virtuali si potevano imporre per superare forti dislivelli; la Commissione ha aggiunto le parole: « o per altre ragioni gravi ».

Pregherei la Commissione di rinunciare a queste parole, perchè possono dar luogo a dubbi ed a preoccupazioni che non sono nell'animo mio, ma che è bene non sieno nella legge.

Ma, nel merito, l'esempio dell'onorevole De Seta non calza. Egli ha ricordato la soppressione delle tasse per i valichi appenninici, che veramente credo anch'io fossero ingiuste, perchè si trattava di linee ferroviarie a semplice aderenza, con pendenze non superiori al 25 per mille concentrate in brevi tronchi preceduti e seguiti da lunghi tratti a miti pendenze, e per le quali le spese di esercizio non erano soverchie e lo sviluppo delle linee era presso a poco normale.

Ora l'esistenza nella nostra legislazione di sopratasse per valichi appenninici (tanto più che queste sopratasse erano stabilite soltanto per alcune ferrovie del Mezzogiorno e non per tutte le altre) costituiva una sperequazione e quindi va data lode al Parlamento per averle abolite. Invece qui non si tratta di sistemi a semplice aderenza, si tratta di sistemi a dentiera.

Quali sono i vantaggi e quali sono gli effetti economici di tale sistema a dentiera? Questi: che il sistema a dentiera permette di superare direttamente grandi pendenze, riducendo lo sviluppo delle linee... (*Interruzioni*) in modo che si può ar-