

del ministro. Si sopprimano adunque le parole « o per altre gravi ragioni »; noi non abbiamo nulla in contrario.

PRESIDENTE. Onorevole De Seta, insiste?

DE SETA. Non insisto. Faccio solo osservare all'onorevole ministro che la sua dichiarazione, la quale non mi ha fatto convinto, produrrà questo effetto: nelle regioni, diciamo così, povere, dove non conviene costruire le ferrovie a piccola pendenza, e dove occorre per esse adottare sistemi speciali, dopo l'ingiusta esagerazione di tariffe, non si vedrà certamente di buon occhio il sistema a dentiera inaugurato recentemente in Calabria con la Cosenza-Paola, per iniziativa di un compianto ingegnere, l'ingegnere Piovano. Io prego il ministro di considerare questo fatto, che produrrà certamente gravi inconvenienti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho già detto un'altra volta all'onorevole De Seta che è assolutamente chimerica la sua preoccupazione. Se per giungere da un punto ad un altro occorrevano 15 chilometri, per esempio, ed una tassa di 30 lire secondo lo sviluppo normale della linea, e col sistema a dentiera invece occorrono 5 chilometri e una tassa poniamo di 15 lire, mi dica l'onorevole De Seta: questo non è un vantaggio per quelle popolazioni?

DE SETA. Impiegano lo stesso tempo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non venga a dire l'onorevole De Seta che così si ledono gli interessi delle popolazioni calabresi. Non si ledono gli interessi di alcuno! Si giova anzi a quelle popolazioni e a tutte le altre presso le quali sarà possibile adottare il sistema a dentiera, perchè è grande beneficio, diminuendo la distanza reale, di potere applicare una tassa che è sempre minore, anche col sistema introdotto dall'articolo 43. (*Bene!*)

Ed io non posso che associarmi al compianto per la memoria dell'ingegnere Piovano, caposervizio delle costruzioni nella Amministrazione delle ferrovie di Stato. Egli era uomo di vero valore, che aveva molto lavorato per il paese; alla sua memoria mando, sicuro di interpretare il pensiero anche dell'Amministrazione delle fer-

rovie di Stato, un affettuoso saluto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La Camera si associa a questi sentimenti.

Pongo ai voti l'articolo 43, rimanendo soppressa d'accordo con la Commissione la frase « o per altre ragioni gravi ».

Chi l'approva voglia alzarsi.

(*È approvato*).

Art. 44.

Le condizioni e le norme dei servizi cumulativi e di corrispondenza, di cui agli articoli precedenti, e per l'uso delle stazioni comuni, sono concordate dall'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato con altre Amministrazioni interessate.

Se l'accordo non sia intervenuto nel termine di tre mesi dalla richiesta della parte più diligente, od entro sei mesi dal ricorso diretto da un interessato al direttore generale delle ferrovie dello Stato e all'altra amministrazione, le condizioni e le norme del servizio sono stabilite da tre arbitri nominati d'accordo fra le amministrazioni, o, in difetto, uno dal Consiglio di amministrazione, uno dall'altra Impresa di trasporti interessata e il terzo dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Nel caso che taluna delle amministrazioni non elegga il proprio arbitro, il presidente della Corte d'appello, sopra domanda della parte più diligente o di chi possa avervi interesse, nomina anche l'arbitro o gli arbitri mancanti.

Gli arbitri decidono come amichevoli compositori.

Intorno a questo articolo ha chiesto di parlare l'onorevole Orlando Salvatore.

ORLANDO SALVATORE. Io non faccio alcuna proposta, ma solamente una considerazione per quanto concerne il servizio cumulativo ferroviario marittimo. Non si può fare servizio cumulativo tra ferrovie e mare, se non vi sono luoghi di deposito, provvisorio per le merci perchè la coincidenza tra proseafi e ferrovie non avviene che raramente.

Quindi se la ferrovia non dispone di spazio sufficiente per dar retto con spesa minima o *gratis* per parecchi giorni alle merci che transitano da ferrovia a piro-