

**DXIX. SEDUTA****SABATO 21 OTTOBRE 1950****Presidenza del Vice Presidente ALBERTI ANTONIO****INDICE**

Commissione parlamentare (Nomina di membri)	Pag 20162
Congedi	20161
Disegno di legge (Deferimento a Commissione permanente)	20162
Interpellanza (Svolgimento)	
GENCO	20171
BARTISTA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	20174
PASQUINI	20175
Interrogazioni (Svolgimento)	
CASTELLI, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	20162, 20165
GRAVA	20163
CAMANGI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	20165, 20167, 20163, 20169
PRIOLO	20166
PIEMONTE	20167
JANNUZZI	20169
RIZZO Giambattista	20170
VISCHIA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i>	20170
GERINI	20171
Per la disciplina dei lavori :	
TONELLO	20176
Sul processo verbale :	
RICCI Federico	20161

La seduta è aperta alle ore 10.

**Sul processo verbale.**

MOLINELLI, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

RICCI FEDERICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCI FEDERICO. Ieri si è parlato, da parte dell'onorevole Rubinacci e più ancora da parte dell'onorevole Terracini, di un ente combustibili, equivocando e confondendolo con l'Ente approvvigionamento carboni di cui sono stato presidente. Dichiaro che l'Ente approvvigionamento carboni nulla ha a che fare nella questione trattata. Io non so che cosa sia questo Ente combustibili. Probabilmente si sarà voluto parlare dell'Associazione per il controllo della combustione.

RUBINACCI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Io non ne ho parlato.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

**Congedi.**

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Pallastrelli per giorni 20.

Se non si fanno osservazioni questo congedo si intende accordato.

**Deferimento di disegno di legge  
a Commissione permanente.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dall'articolo 26 del Regolamento, ha deferito all'esame e all'approvazione dell'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione), previo parere della 5<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro), il disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 8 miliardi per consentire interventi a favore dell'agricoltura » (1301).

**Nomina di membri di Commissione  
parlamentare.**

PRESIDENTE. Comunico al Senato che — ai sensi dell'articolo 21 della legge 13 marzo 1950, n. 120, concernente l'ordinamento dell'Istituto nazionale assistenza dipendenti enti locali (I.N.A.D.E.L.) — il Presidente del Senato ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare consultiva prevista dall'articolo stesso i senatori Bibolotti, Caso, Ciccolungo, Coffari, Donati, Fantoni, Giacometti, Grava, Raja e Spezzano.

**Svolgimento di interrogazioni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Il senatore Bibolotti aveva chiesto che la sua interrogazione n. 1359 fosse svolta per prima, dato il carattere di urgenza. Faccio però presente che l'onorevole Sottosegretario ha chiesto che lo svolgimento di tale interrogazione venga rimandato, perchè egli non è pronto a rispondere. Se non si fanno osservazioni, rimane così stabilito.

Passiamo allo svolgimento dell'interrogazione del senatore Grava al Ministro delle finanze: « per conoscere quali disposizioni siano state impartite o si intendano impartire agli Uffici distrettuali delle imposte dirette della provincia di Treviso perchè le latterie e i caseifici turnari, che lavorano e trasformano soltanto il latte conferito dai soci i quali ritirano tutto il prodotto ottenuto dal latte da loro con-

ferito, siano esentati dalla imposta di ricchezza mobile anche per evitare la palese e stridente ingiustizia che siano assoggettati alla imposta i produttori che conferiscono il latte alle latterie e ai caseifici turnari e siano invece esentati coloro che lavorano e trasformano direttamente.

Per conoscere inoltre, nel caso improbabile che non si voglia riconfermare la esenzione di detti enti dalla imposta di ricchezza mobile, i criteri in base ai quali si procede per determinare, anche agli effetti della rivalsa verso i soci, « il prodotto eccedente il fabbisiglio familiare » in relazione alle caratteristiche della economia agricola della provincia di Treviso, dove il formaggio costituisce l'elemento basilare e principale dell'alimentazione di quei bravissimi contadini » (1316).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Castelli, Sottosegretario di Stato per le finanze, per rispondere a questa interrogazione.

CASTELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze.* L'onorevole interrogante sa che la vigente legislazione sulla imposta di ricchezza mobile non consente l'esenzione dei redditi delle latterie e dei caseifici turnari, redditi che, fino al 1936, erano regolati ai sensi della legge sui redditi agrari. L'Amministrazione, per vero, si è già resa conto della necessità di non gravare la mano su questi piccoli enti a carattere mutualistico e cooperativo, i quali, più che a fini speculativi sono indirizzati a provvedere ai bisogni dei soci e dei cooperatori. E allora, forzando un po' la mano alla legge, con gli accordi intervenuti fra i rappresentanti delle categorie interessate e gli ispettori compartmentali delle imposte dirette, il 17 dicembre 1949 a Milano, pur affermando in linea di principio che i redditi di cui trattasi costituiscono redditi imponibili agli effetti della ricchezza mobile, si sono stabiliti in pratica coefficienti di accertamento così bassi e così ragionevoli, che ne risulta, in effetti, un carico tributario presso a poco eguale a quello che risulterebbe se tali redditi fossero colpiti dall'aliquota più moderata dell'imposta sui redditi agrari.

Quanto a stabilire il minimo di consumo familiare che questo accordo, detto di Milano, considera senz'altro esente, l'Amministrazione non ritiene di stabilire un limite nazionale

unico, in quanto che i bisogni variano di zona in zona, di regione in regione, e si tratta di un accertamento di fatto che viene demandato agli Uffici provinciali delle imposte.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Grava, per dichiarare se è soddisfatto.

GRAVA. Debbo ringraziare l'onorevole Sottosegretario per la sua cortese risposta, spiacente solo, onorevole Sottosegretario, di non potermi dichiarare soddisfatto, sicuro che anche lei, che è un benemerito cooperatore, se invece di sedere su quel banco — *absit iniuria verbis* — sedesse su questi, si dichiarerebbe insoddisfatto. Ma la mia insoddisfazione, onorevole Sottosegretario, conterebbe molto poco se non rispecchiasse la insoddisfazione di molti caseifici e latterie turnarie che noi abbiamo creato con tanti sforzi, e che perciò consideriamo un po' nostre creature e che cerchiamo di sostenere e mantenere in piedi con ogni mezzo e con qualsiasi sacrificio, difendendole contro la speculazione di molti grossi proprietari e industriali.

Orbene, questi caseifici e queste latterie turnarie ritengono, e non a torto, che sia stato loro usato un trattamento fiscale non giusto e, modestamente, anche io penso che non sia giusto. Non mi occuperò delle grandi latterie sociali che acquistano il latte da terzi lo trasformano e poi ne fanno commercio. È una questione troppo vasta che tocca anche altri problemi il cui esame deve essere fatto in altra sede. Mi occupo soltanto, perché questo è l'oggetto della mia interrogazione, dei caseifici e latterie turnarie che lavorano il latte conferito soltanto dai soci e per conto dei soci, ai quali viene restituito integralmente il ricavato della trasformazione e della lavorazione, cioè burro e formaggio. Parrebbe che non ci fosse dubbio che codesti caseifici dovessero essere esentati dall'imposta di ricchezza mobile. Infatti, non fanno atti di commercio, non lucrano, fanno bene quello che i singoli soci farebbero male o poco bene, e badi, onorevole Sottosegretario, che se i soci lavorassero direttamente il latte da essi prodotto sarebbero esenti dall'imposta di ricchezza mobile.

Ho l'impressione che il problema, che riguarda particolarmente le provincie venete e in ispecie le provincie di Treviso, di Udine e di Belluno, non sia compreso esattamente e

non sia studiato a fondo. Capisco che non possa essere compreso da chi vive tra grandi latterie della pianura padana, ma è necessario che esso venga studiato. Debbo ricordare che gli statuti di queste latterie turnarie dicono tassativamente che il latte conferito dai soci viene lavorato per conto loro e ad essi viene restituito il prodotto ricavato integralmente. Leggo, per tutti, le disposizioni dello statuto della latteria turnaria di Ogliano di Conegliano che stabilisce: articolo 2 lettera *b*): « La società ha per iscopo la restituzione in natura a ciascun socio dei prodotti ricavati dalla lavorazione del proprio latte »; lettera *d*): « È assolutamente interdetto alla società di acquistare il latte a pagamento da terzi, in quanto si vuole tassativamente escluso dai fini sociali ogni scopo di speculazione commerciale e industriale ».

Ma dove si appalesa evidente l'ingiustizia è nel fatto che i grossi proprietari, che producono parecchi quintali di latte al giorno e questo latte lavorano direttamente nei loro ricchi e bene attrezzati caseifici, sono esenti dalla imposta di ricchezza mobile.

Il piccolo proprietario coltivatore diretto, il mezzadro, che produce pochi litri di latte al giorno, deve invece pagare la ricchezza mobile solo perché, animato da spirito sociale, lo porta alle latterie turnarie. La cosa parrebbe assurda, se, purtroppo, non fosse vera e sanzionata per giunta da decisioni della Commissione centrale, per quanto si riferisce a un caso analogo, all'essiccazione del tabacco. Ha deciso dunque la Commissione centrale per le imposte dirette che l'essiccazione del tabacco e le successive lavorazioni, fino all'imbottimento, fatte dai produttori di tabacco nei propri fondi e con propri essiccati non danno luogo a reddito tassabile, in quanto esso deve considerarsi agrario e compreso negli estimi catastali, in base all'articolo 2135 del Codice civile. L'assurdo invece è che siano sottoposti alla imposta di ricchezza mobile i piccoli produttori di tabacco che, non avendo la possibilità di essiccarlo, lo portano agli essiccati cooperativi, pur pagando il reddito agrario. La stessa situazione si verifica per le latterie turnarie perché la circolare n. 6200 del 28 giugno 1937, che detta le norme per l'interpretazione ed applicazione della legge 8 giugno 1936, n. 1231,

1948-50 - DXIX SEDUTA

DISCUSSIONI

21 OTTOBRE 1950

sulle imposte dirette, per quanto riguarda l'articolo 29 e l'articolo 30 (lavorazioni eseguite da enti costituiti da agricoltori diretti produttori) mette sullo stesso piano la lavorazione e trasformazione del latte e le lavorazioni successive alla prima essiccazione del tabacco. Circolare ministeriale, pagina 45, lettere a) b) c).

Ora, mettere la lavorazione del latte sullo stesso piano della essiccazione del tabacco significa che i grossi produttori del latte che se lo lavorano direttamente sono esenti dalla imposta di ricchezza mobile per questa lavorazione.

CASTELLI, Sottosegretario di Stato per le finanze. Sono esentati dalla ricchezza mobile, ma pagano il reddito agrario.

GRAVA. Ma anche i piccoli produttori pagano il reddito agrario là dov'è stato accertato, e dove non è stato accertato, come nella mia provincia di Treviso, non lo pagano né i grossi né i piccoli, costoro però pagano la ricchezza mobile per il latte lavorato e conferito alle latterie turnarie, mentre quelli che se lo lavorano direttamente non lo pagano. Questa è l'ingiustizia che danneggia le nostre piccole latterie, perchè il contadino dice: se io porto il latte alla latteria debbo pagare la ricchezza mobile, e allora faccio a meno di portarcelo e così non pago la ricchezza mobile.

Ma c'è l'accordo di Milano. Sì è vero: ma prima di quello ci fu un convegno preparatorio a Roma. Ho sottomano le domande che sono state esaminate con la risposta segnata. Ebbene, di fronte al quesito: caseifici turnari: non tassabilità? È scritto: sì. A Milano invece si è moderato un po', non lo so perchè. Forse perchè... *aliquando bonus dormitat Homerus*. E allora si è stabilito che fosse soggetto all'imposta di ricchezza mobile il prodotto eccedente il fabbisogno familiare (articolo primo, mi pare, lettera a). Ora dico. come si fa a determinare, onorevole Sottosegretario, quale è il fabbisogno di una famiglia? Lei ha detto molto bene che non è possibile stabilire per tutta Italia una norma precisa; infatti, per esempio, nella mia provincia di Treviso il formaggio costituisce l'alimento basilare e principale: polenta e formaggio la mattina, polenta e formaggio a mezzogiorno, polenta e formaggio alla sera. Ma vuole sapere, onorevole Sottosegretario, che cosa si richie-

de a questi caseifici e a queste latterie turnarie per accertare l'eccedenza ai bisogni familiari? Ecco, secondo un avviso dell'Ufficio distrettuale delle imposte della mia città: 1) lo elenco dei nominativi dei soci, con indicazioni della qualifica (proprietari, fittavoli, mezzadri) e del latte conferito da ciascuno; 2) latte acquistato presso i non soci; 3) latte venduto per l'alimentazione; 4) latte lavorato; 5) prodotto (burro e formaggio) restituito a ciascuno dei soci; 6) canone di affitto corrisposto al proprietario del caseificio. In base a ciò risulta evidente che due ragionieri, per questi poveri e disgraziati caseifici, non sarebbero assolutamente sufficienti a tenere registrazioni così complicate.

Inoltre — faccio un esempio — l'Ufficio distrettuale di Conegliano insiste per fare il concordato con la latteria turnaria di Gaiarine, su lire 48 mila, mentre, anche secondo l'accordo di Milano, dovrebbe essere esente. Da accertamenti diretti, da me fatti fare, dimostrati e provati, risulta che da 2.550 quintali di latte lavorato si sono ottenuti 25.102 chilogrammi di formaggio e 4.032 di burro, con una media quindi di chilogrammi 18 di formaggio e 3 di burro pro capite all'anno, essendo i soci conferenti 126, con 1370 familiari. merce sufficiente appena per un mese. Io ho la fortuna di avere molti figlioli, i quali oltre che il formaggio hanno anche una minestra, ma le garantisco, onorevole Sottosegretario, che 5 chilogrammi di formaggio per settimana non sono sufficienti: si immagini se sono sufficienti allora 18 chilogrammi di formaggio all'anno per un contadino!

Le ragioni da me addotte giustificano la richiesta che io faccio perchè le latterie e i caseifici turnari siano esenti dal pagamento dell'imposta di ricchezza mobile. So che è stato, al riguardo, predisposto un disegno di legge: ma intanto... Chè, se si vuole proprio applicare l'accordo di Milano, facciano l'accertamento gli Uffici distrettuali delle imposte nei confronti di ciascun socio e se ha un imponibile superiore alle 36 mila lire, che è il minimo di esenzione, lo tassino, ma non si sottopongano, onorevole Sottosegretario, le latterie ed i caseifici turnari ad altre contribuzioni, non li si costringano a tenere una contabilità costosa e difficile, e non si applichi soprattutto la imposi-

1948-50 - DXIX SEDUTA

DISCUSSIONI

21 OTTOBRE 1950

zione a tutto il latte, complessivamente conferito dai soci, che è contro legge, ma si tenga conto solo del latte conferito da ogni singolo socio.

Io faccio appello, poichè ella è anche avvocato oltre che Sottosegretario, al suo senso di equità e di giustizia perchè voglia far rieaminare la questione al lume di questi principi, tanto più che ho il piacere di dirle che domenica, nel Congresso del collegio degli ispettori, il problema che le ho sottoposto è stato preso in benevola considerazione e comprensione. In tal modo, onorevole Sottosegretario, lei avrà fatto giustizia e avrà aggiunto un'altra benemerenza alle molte che ella ha nel campo della cooperazione.

CASTELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Io non vorrei alle molte benemerenze che il senatore Grava mi attribuisce aggiungere un grandissimo demerito davanti al Senato, quello cioè di prolungare una discussione che forse ha superato i limiti consentiti alla risposta ad una interrogazione; ma la passione che il senatore Grava ha portato all'argomento non vorrei che portasse ad un equivoco, e cioè si credesse che l'Amministrazione delle finanze, mentre grava la mano sui piccoli produttori di latte che conferiscono alle cooperative il latte per la lavorazione, esenta poi i grossi produttori. La questione, onorevole Grava, non sta così: quando il latte viene nel proprio fondo lavorato direttamente, si tratti di un grande produttore o di un piccolo produttore, agli effetti della legislazione vigente non si paga l'imposta di ricchezza mobile, ma l'imposta sui redditi agrari, la quale per la verità ha una aliquota notevolmente inferiore all'imposta di ricchezza mobile. Ed ecco il cosiddetto accordo di Milano, che certo non è un capolavoro di ermeneutica legale (dal momento che lei si è rivolto al mio senso di avvocato) perchè, così come è, è una stortura della legge vigente, ma dà una prova io credo molto evidente del senso di equità, di giustizia e di umanità una volta tanto dell'Amministrazione finanziaria. Con questo accordo — pur dovendosi affermare il principio, che la giurisprudenza amministrativa e la stessa Corte di cassazione

hanno affermato, cioè l'imponibile ai sensi della ricchezza mobile anche del reddito proveniente dalla lavorazione del latte nelle cooperative turnarie, quando non trovi già accertamento in sede catastale — si son stabiliti in fatto dei coefficienti di accertamento così tenui, così bassi (si pensi al coefficiente di 60 lire per quintale) che in pratica il carico tributario è pressappoco uguale a quello eventualmente derivante dall'applicazione dell'imposta di ricchezza mobile. Questa è evidentemente una prova dei sentimenti non solo affermati nei discorsi, ma applicati nella pratica che animano l'Amministrazione nei confronti di questi enti. Se poi l'accordo che ha pochi mesi di vita non venisse in qualche caso applicato con quel senso di equità che vivamente raccomandiamo ai funzionari, prego il senatore Grava di segnalare i casi specifici, per i quali provvederò senz'altro.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dei senatori Mancini e Talarico al Ministro dei lavori pubblici: « chiediamo di volgere lo sguardo verso il paesello del Verbicaro (provincia di Cosenza) così noto nella storia della trascuranza governativa, che provocò nel passato gravi incidenti ed una ondata di commozione in tutto il mondo civile.

« Verbicaro ancora una volta, dopo tanti lustri di promesse e di attese inutili, invoca un edificio scolastico, perchè l'analfabetismo arriva alla aliquota dell'80 per cento; case popolari, perchè si vive nelle topaie più antigieniche; un acquedotto e la relativa fognatura, fognatura ed acquedotto che furono promessi fin dai tempi in cui il colera determinò i gravi incidenti, non ancora dimenticati; un allacciamento stradale con i paesi vicini ed una strada di accesso alla stazione, che soltanto per ironia si chiama stazione Verbicaro » (1317).

In assenza degli interroganti, il senatore Priolo ha dichiarato di fare propria questa interrogazione. Ha facoltà di parlare l'onorevole Camangi, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, per rispondere a questa interrogazione.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Le opere segnalate nell'interrogazione e interessanti il comune di Verbicaro sono, onorevole Priolo (io debbo purtroppo ripetermi sempre in questa materia), opere di competenza comunale, per le quali il reclamo al Ministero dei lavori pubblici è assolutamente

fuori luogo. Edifici scolastici, acquedotti, fognature, sono opere tutte di competenza comunale. Il Comune ha oggi una sola possibilità, quella di ricorrere alla legge recentemente emanata per le opere degli enti locali, allo scopo di ottenere il contributo previsto in questa legge. Ora, io posso dire all'onorevole Priolo che il comune di Verbicaro ha presentato una sola domanda, per l'acquedotto, e posso assicurarlo che questa domanda sarà tenuta nella massima considerazione in quanto si riconosce per il comune di Verbicaro tale grande necessità. Per tutte le altre opere quel Comune non ha nemmeno presentato domanda.

PRIOLO. Ma i progetti ci sono!

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma i progetti non interessano; ci vuole una domanda per ottenere il contributo, e l'iniziativa in questa materia spetta al Comune interessato.

Per quanto poi riguarda la strada, debbo precisare che non è esatto che il comune di Verbicaro non sia allacciato. Esso dispone di una strada che lo collega con la strada nazionale e con la stazione ferroviaria. Non si può, perciò, parlare di Comune isolato e quindi non si può parlare di intervento del Ministero dei lavori pubblici. (*Interruzione del senatore Priolo*). La strada che allaccia il comune di Verbicaro alla rete nazionale fu costruita a spese dello Stato e consegnata al comune di Verbicaro. Questo Comune, probabilmente, anzi certamente, non ha mantenuto questa strada come si doveva e possiamo essere d'accordo sulla necessità di restauri e di sistemazione della strada. Ma anche questa è materia che spetta alla competenza esclusiva del Comune. Io mi auguro che nel programma di sistemazione delle strade del Mezzogiorno che, come l'onorevole Priolo sa, è allo studio ed in fase abbastanza avanzata, sia possibile includere la strada di allacciamento di Verbicaro; in modo che sia fatto quello che il comune di Verbicaro doveva fare e non ha fatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Priolo per dichiarare se è soddisfatto.

PRIOLO. Il solo nome di Verbicaro dice tutto: e ritengo che quanti mi ascoltano ricorderanno il famoso tragico episodio. Oggi Verbicaro si trova nella stessa situazione, o quasi, in cui si trovava in quell'epoca.

L'onorevole Sottosegretario, il quale deve pur giustificare il suo dicastero, viene a dire che il comune di Verbicaro potrebbe approfittare della legge da lui citata, ma la pochezza dei fondi stanziati e, d'altra parte, la situazione fallimentare in cui versa il comune di Verbicaro, simile purtroppo a quella di tutti o quasi i Comuni del Mezzogiorno, non consente la possibilità di contrarre mutui, che non si saprebbe poi come estinguere.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Quel Comune, per una disposizione di quella legge, può avere la garanzia del Stato sui mutui che andrebbe a contrarre. Si tratta soltanto di un minimo di iniziativa, che invece manca.

PRIOLO. L'iniziativa l'ha presa per l'edificio scolastico, ma per le altre opere non può effettivamente farlo perché la legge, ripeto, sappiamo quale è.

Soggiungo che nella provincia di Reggio Calabria moltissimi Sindaci, sollecitati da me, hanno preso le iniziative cui accenna l'onorevole Sottosegretario; però egli ben sa, e non ho bisogno di spiegarlo, quale sia la traipla burocratica, e quali le enormi difficoltà per ottenere i fondi. La legge, ripeto, è una gran bella cosa, ma in pratica poi si tratta di aspettare, aspettare e aspettare per lunghissimo tempo. Ora Verbicaro, e non solo Verbicaro, non può più oltre attendere!

Perciò non posso dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole Sottosegretario e debbo denunciare ancora una volta al Senato la situazione vergognosa dei paesi del Mezzogiorno e specialmente della nostra Calabria, augurandomi che almeno la Cassa del Mezzogiorno possa in qualche modo provvedere. Progetti ce ne sono tanti ed anche aggiornati, ma non vorrei che si ripetesse in avvenire quanto avviene oggi, che cioè si va al Provveditorato delle opere pubbliche di Catanzaro per chiedere finanziamenti e ci si sente, invariabilmente o quasi, rispondere che mancano i fondi.

Speriamo che i fondi finalmente arrivino e speriamo che in questa Aula si possa presto parlare ancora del comune di Verbicaro, ma solo per fare delle liete constatazioni: questo è il mio vivo e sincero augurio! (*Applausi*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca una interrogazione del senatore Porzio riguardante

1948-50 - DXIX SEDUTA

DISCUSSIONI

21 OTTOBRE 1950

provvedimenti per il grande bacino di carenaggio di Napoli (1318). D'accordo col Governo, l'interrogazione è rinviata.

Segue l'interrogazione del senatore Piemonte, al Ministro dei lavori pubblici: « per conoscere per quale motivo sia stata soppressa, nell'esercizio 1950-51, la consueta annua attribuzione di 10 milioni di lire, per il ripristino e ricostruzione dei ricoveri del bestiame e manufatti annessi, dei pascoli alpini, di proprietà dei Comuni montani della provincia di Udine, danneggiati o distrutti a causa di eventi bellici. »

« L'interrogante fa presente che i predetti Comuni hanno la più chiara fonte delle loro risorse nel prodotto del loro patrimonio boschivo e pascolivo; che la possibilità della monticazione vi condiziona lo sviluppo del patrimonio zootecnico; e che i pascoli alpini, i quali abbisognano dei detti lavori, in Friuli, sono ancora in numero di 40, appartenenti a 22 Comuni diversi, per un complesso di danni di guerra da riparare, di circa 45 milioni di lire » (1353).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Camangi, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, per rispondere a questa interrogazione.

*CAMANGI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* La questione sollevata dall'onorevole Piemonte con la sua interrogazione ha dato luogo ad una specie di conflitto di competenza con il Ministero dell'agricoltura, in quanto, così come è formulata l'interrogazione, non è sembrato, sulle prime, che si trattasse effettivamente di opere di competenza del Ministero dei lavori pubblici; senonchè, effettivamente, debbo dare atto al senatore Piemonte che, chiarite meglio le cose, si è visto che si tratta di ricoveri di bestiame e che è esatto che il Provveditorato alle opere pubbliche veneto ha, nello esercizio scorso, speso qualche cosa per la riparazione di questi ricoveri che, se sono bene informato, sarebbero le così dette malghe comunali.

Resta sempre piuttosto discutibile la competenza del Ministero dei lavori pubblici; tuttavia, cosa fatta capo ha. Il Provveditorato alle opere pubbliche del Veneto, considerandole come un bene di proprietà comunale danneggiato dalla guerra, negli esercizi scorsi è di fatto intervenuto ed ha speso oltre 40 milioni di lire. Purtroppo in questo esercizio, come l'onorevole Piemonte sa, il bilancio del Ministero dei lavori pubblici è stato notevolmente ridotto, e di con-

seguenza è stata ridotta l'assegnazione di fondi ad ognuno dei Provveditorati alle opere pubbliche, il che ha imposto al Provveditorato una riduzione dei loro rispettivi programmi. Il Provveditore del Veneto, considerato che le malghe ancora da riparare sono ormai poche, per cui si prevede la necessità di provvedere ad una spesa per ancora circa 15 o 20 milioni; considerata la riduzione, come ho detto, dei fondi a disposizione, e considerato anche che questo intervento è, ripeto, piuttosto discutibile da parte del Ministero dei lavori pubblici, ma soprattutto tenute presenti le maggiori necessità di opere pubbliche urgenti alle quali ha dovuto inevitabilmente dare la precedenza, d'accordo col prefetto della provincia di Udine, non ha potuto, per questo esercizio, destinare alcuna somma a completamento delle dette riparazioni. Delle quali però si riconosce l'opportunità e la necessità e di cui assicuro all'onorevole Piemonte si terrà conto in modo che, alla prima favorevole occasione che si potrà presentare, si destineranno dei fondi all'uopo.

*PRESIDENTE.* Ha facoltà di parlare il senatore Piemonte per dichiarare se è soddisfatto.

*PIEMONTE.* Evidentemente io non posso dichiararmi soddisfatto se non in misura parzialissima; nella misura cioè che il Sottosegretario ai lavori pubblici, onorevole Camangi, ha lasciato alle speranze delle amministrazioni dei Comuni della montagna friulana, di poter avere, ancora nell'esercizio 1950-51, aiuto dallo Stato per la ricostruzione delle loro malghe o pascoli alpini, danneggiati dalla guerra.

A mio avviso nessun dubbio che spetti al Ministero dei lavori pubblici la spesa di ricostruzione dei ricoveri per il bestiame e per i malghesi, delle casere e altri manufatti esistenti sui pascoli alpini di proprietà comunale distrutti dalla guerra: trattasi di danni subiti dai patrimoni comunali, danni che lo Stato si è impegnato a risarcire al cento per cento.

Boschi e pascoli alpini costituiscono l'ossatura economica dei nostri Comuni di montagna. I pascoli non sono solo importanti perchè la monticazione del bestiame costituisce un sistema economico per l'utilizzazione di foraggi che probabilmente altrimenti andrebbero dispersi, ma anche perchè gli animali monticati vivono, per alcuni mesi, in ambiente sano, quasi in libertà e ritornano alle stalle con un notevole irrobusto.

1948-50 - DXIX SEDUTA

DISCUSSIONI

21 OTTOBRE 1950

stimento e quindi più tetragoni alle malattie e più predisposti ad una ampia ed intensa produzione. Sicchè la monticazione condiziona non solo i bilanci comunali, ma anche, in notevole misura, il progresso zootecnico nella nostra zona montana.

Nell'esercizio 1948-49 alla ricostruzione dei pascoli alpini, in provincia di Udine, furono assegnati 10 milioni; uguale somma nell'esercizio 1949-50, ma in quello 1950-51 neanche un centesimo.

L'onorevole Sottosegretario di Stato afferma che non si tratta di un oblio, ma di esiguità di stanziamenti per la riparazione dei danni di guerra subiti dai Comuni. Noto che conseguentemente, e come di tradizione, ancora una volta si sono sacrificati gli interessi dei Comuni di montagna. Ve ne sono, fra questi Comuni, di quelli a popolazione di lingua slava, Comuni appartenenti a quella fascia orientale del Friuli politicamente assai delicata, verso la quale si devono avere tutti i riguardi e soprattutto impedire che lo Stato faccia in loro confronto un diverso e meno buono trattamento.

Faccio presente all'onorevole Sottosegretario di Stato ai lavori pubblici che i pascoli alpini danneggiati dalla guerra, in attesa di ricostruzione, sono, in provincia di Udine, ancora 40, di proprietà di 22 Comuni, e per un ammontare di danni da risarcirsi di complessivi 45 milioni di lire circa.

È vero che parecchi Comuni posseggono più di un pascolo alpino danneggiato e che quindi la spesa di ricostituzione può scaglionarsi in più esercizi; ma 10 milioni all'anno, per questo scopo, costituiscono proprio il minimo a cui si può decentemente giungere. Voglio sperare che il Ministero dei lavori pubblici vorrà provvedere a porre tale somma a disposizione del Genio civile di Udine, non solo per il corrente esercizio, ma anche per quelli prossimi, sino ad esaurimento del suo impegno.

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno l'interrogazione del senatore Jannuzzi, ai Ministri dei lavori pubblici e del tesoro: « per conoscere se non intendano provvedere achè le opere pubbliche attuate coi fondi a sollevo della disoccupazione e rimaste incompiute per difetto di disponibilità siano completate al più presto e ciò perchè non vadano dispersi la utilità e i benefici delle somme già impiegate » (1362).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Camangi, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, per rispondere a questa interrogazione.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La questione alla quale fa riferimento il senatore Jannuzzi è molto grave e la sua importanza è stata per la prima volta con molta chiarezza rilevata — me ne darà atto l'onorevole interrogante — proprio dal Ministro dei lavori pubblici, l'onorevole Aldisio, il quale nel suo discorso a chiusura della discussione sul bilancio, tenuta in questa Aula il 21 aprile del corrente anno, non soltanto ha segnalato e messo in evidenza questo gravissimo problema, ma ne ha indicata per la prima volta al Parlamento la portata finanziaria, comunicando al Senato che, da un'indagine recentemente fatta, per portare a compimento le opere in sospeso, è risultato che occorrono circa 280 miliardi. Io credo che la sola enunciazione di questa cifra dica tutto quello che si può dire in questa materia. Il problema è evidentemente colossale ed è essenzialmente di ordine finanziario.

Io, per quanto lo ritenga superfluo, non posso che confermare al senatore Jannuzzi ed al Senato la viva preoccupazione del Ministero dei lavori pubblici nei confronti di questo problema, e la volontà e la decisione da parte del Ministero dei lavori pubblici di ovviare a questo gravissimo stato di cose, prendendo occasione da tutte le possibilità che si vanno man mano presentando. Infatti, posso assicurare che sia nella formulazione dei programmi annuali, sia in occasione della formulazione di programmi per opere straordinarie, sia nella assegnazione di contributi agli enti locali per la legge 3 agosto 1947, n. 589, sia nella stessa formulazione di programmi di opere straordinarie in vista del programma decennale per il Mezzogiorno, questa direttiva è fermissimamente seguita dal Ministero dei lavori pubblici, dando l'assoluta precedenza al completamento delle opere iniziate.

Posso anche aggiungere che il ministro Aldisio non soltanto non trascura alcuna occasione per ridurre almeno la portata di questo grave problema, ma sta validamente sostenendo, nei confronti del suo collega del Tesoro, la necessità di stanziamenti straordinari allo scopo

1948-50 - DXIX SEDUTA

DISCUSSIONI

21 OTTOBRE 1950

di avviare a soluzione questo grosso problema; non dico di risolverlo, perchè la cifra è tanto alta che naturalmente non si può parlare di risoluzione a breve scadenza.

Detto questo, non mi pare di dovere aggiungere altro se non l'augurio reciproco, direi, che si possa effettivamente disporre in avvenire di mezzi onde risolvere o avviare a soluzione questo problema.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Jannuzzi per dichiarare se è soddisfatto.

JANNUZZI. Riconosco che l'onorevole Sottosegretario ai lavori pubblici, come tale, di più non poteva dire, non poteva cioè che esprimere la preoccupazione del suo Ministero perchè il gravissimo problema sia risolto. Io avrei voluto però che fosse stato qui presente il Ministro del tesoro, al quale l'interrogazione era anche rivolta, per dirci se intenda far propri gli impegni assuntisi dal Ministro dei lavori pubblici.

Mi rendo conto della grave difficoltà di risolvere integralmente il problema, e mi rendo conto che la cifra esposta dall'onorevole Sottosegretario (280 miliardi) è preoccupante e, direi, allarmante, però è certamente più preoccupante considerare che vi sono centinaia di miliardi di lavori pubblici già iniziati i quali andrebbero irrimediabilmente dispersi se non fossero ultimati. Perciò la mia richiesta — che, d'altra parte, vedo largamente condivisa dal Ministero dei lavori pubblici — è che sia data la precedenza ai lavori di completamento, prima che si dia inizio a nuovi lavori. Questo dico specialmente per le opere che la Cassa del Mezzogiorno deve attuare, perchè sembra che della stessa opinione non sia il suo presidente che in questi giorni si sarebbe espresso in senso diverso, ritenendo addirittura che vi siano opere da abbandonare! Non c'è nulla da abbandonare! Anche un'opera nella quale siano state spese delle somme lievi deve essere condotta a termine. Non un soldo del pubblico danaro deve essere perduto!

Vorrei inoltre fare un'altra raccomandazione: che non avvenga che i provvedimenti siano disposti quando le opere siano così deteriorate da essere inservibili. Occorrono quindi provvedimenti di carattere urgente, di conservazione. Questa è la preoccupazione maggiore, onorevole Sottosegretario, perchè quando è assicurata la conservazione delle opere già iniziata, che esse si completino di qui ad uno, a due o

tre anni no ha importanza. Importante è che non si abbia a trovare allora un cumulo di macerie.

In questi sensi e con queste raccomandazioni, convintissimo che il Governo ha presente questo grave problema ed è impegnato a risolverlo, esprimo non solo a nome mio, ma anche a nome di molti altri colleghi del Parlamento che mi hanno espresso le stesse preoccupazioni, la certezza che la risoluzione auspicata non tarderà ad attuarsi.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione del senatore Rizzo Giambattista, al Ministro dei lavori pubblici: « per sapere quale sia precisamente l'indirizzo del Governo rispetto al trasporto dell'energia elettrica tra la Sicilia ed il Continente e se non sia conveniente affrettare in sede amministrativa la soluzione del problema della conduttrice elettrica attraverso lo stretto di Messina » (1365).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Camangi, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, per rispondere a questa interrogazione.

CAMANGI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'indirizzo del Governo rispetto al trasporto dell'energia elettrica tra la Sicilia ed il Continente è stato più volte già enunciato ed affermato, e credo pertanto che non occorra dilungarsi a ripetere che il Governo è fermamente convinto della necessità di questa interconnessione, come è fermamente convinto della necessità dell'interconnessione nazionale ed internazionale, problema questo, del resto, di cui si è parlato autorevolmente in un recente Congresso delle società elettriche, al quale il Governo è stato presente proprio per dimostrare anche, direi, formalmente l'interesse che porta a questo problema.

Per quanto riguarda in particolare la realizzazione pratica dell'interconnessione tra il Continente e la Sicilia, posso comunicare all'onorevole interrogante che esiste già una richiesta di autorizzazione alla costruzione di questo collegamento da parte di una comunione costituita dalla C.O.N.I.E.L. e dalla Società generale di elettricità della Sicilia. La domanda, come è prescritto, è in istruttoria, ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici sta esaminandola dal punto di vista tecnico, anche allo scopo di stabilire definitivamente quale debba essere e possa essere la più conveniente soluzione da adottare, e cioè se sia più conveniente la solu-

1948-50 - DXIX SEDUTA

DISCUSSIONI

21 OTTOBRE 1950

zione della linea aerea o quella del cavo sottomarino o della galleria. Ma l'importante è che la questione è ormai affidata agli studi degli organi competenti e si conta, col tempo necessario per un problema di questa importanza e di questa natura, di arrivare al più presto possibile alla sua soluzione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Rizzo Giambattista per dichiarare se è soddisfatto.

RIZZO GIAMBATTISTA. Onorevoli colleghi, la questione che è stata sollevata con l'interrogazione è molto importante, non soltanto per la Sicilia, ma anche per la determinazione della politica dei lavori pubblici e in particolare della politica elettrica nazionale, poichè essa si connette con quel problema, di cui tanto si è discusso anche in quest'Aula, della tariffa unica nazionale, per cui, quando fu costituito l'E.S.E., si statuì anche che l'Ente siciliano di elettricità fosse un ente da coordinare secondo le direttive della produzione e della distribuzione elettrica nazionale.

La mia interrogazione ha due parti: la prima per sapere quale era ed è l'indirizzo del Governo rispetto al trasporto dell'energia elettrica tra la Sicilia e il Continente. A questo proposito non posso che dichiararmi soddisfatto della risposta, poichè il Governo ha ripetuto la sua fermissima intenzione di arrivare ad una soluzione del problema.

Non posso invece dichiararmi che insoddisfatto, ed anzi sono rimasto addirittura deluso della risposta per la seconda parte della mia interrogazione, in cui chiedevo di affrettare la soluzione del problema, che è veramente antico, perchè se ne parlò anche nell'altro dopoguerra. Nel 1921, ad esempio, fu trattato nel Congresso geografico di Firenze; nel 1924 poi fu discusso nel Congresso di Palermo dell'Associazione elettrotecnica italiana. E proprio in questi giorni mi è capitato sotto gli occhi un annuncio ufficiale che il problema sarebbe stato risolto nel 1946, cioè che l'allacciamento elettrico della Sicilia col Continente sarebbe stato realizzato entro il 1946.

Negli anni scorsi abbiamo saputo che vi erano state delle difficoltà da parte dei Ministeri militari e in particolare da parte del Ministero dell'aeronautica; ma infine si era arrivati ad un punto fermo (che invece ora vedo rimesso in discussione) che cioè si doveva costruire un

cavo aereo e non il cavo subacqueo, cui ancora accenna il Sottosegretario di Stato, il quale non ha potuto or ora precisare neanche lo stadio a cui è giunta la procedura amministrativa per la realizzazione dell'opera, che è vivamente attesa.

Il problema dell'interconnessione elettrica suscita in Sicilia speranze, proposte ed anche contrasti, per cui è necessario che si arrivi finalmente ad una soluzione. In tal modo l'industria elettrica nazionale, attraverso la C.O.N.I.E.L. e la Società generale di elettricità della Sicilia, potrà dimostrare di volere seriamente ed efficacemente contribuire alla definitiva soluzione del problema elettrico isolano.

Confido quindi che l'onorevole Sottosegretario di Stato sia in grado di dirmi a che punto è precisamente la procedura. Io sapevo già che la pratica era in istruttoria presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici; ma vorrei ora sapere se l'istruttoria è già avanzata o se siamo invece alle prime battute. In ogni caso raccomando al Governo, e per esso all'onorevole Sottosegretario di Stato, di accelerare, nell'interesse delle popolazioni siciliane, la soluzione del problema.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione del senatore Gerini al Ministro della pubblica istruzione: « per sapere se, vista la definitiva acquisizione allo Stato del palazzo Barberini, non crede di rassicurare definitivamente la pubblica opinione circa la sua destinazione a sede della Galleria di Arte antica, sciogliendo la riserva di cui alla risposta ad una precedente interrogazione del sottoscritto » (1369).

Ha facoltà di parlare il senatore Vischia, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, per rispondere a questa interrogazione.

VISCHIA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Il Ministero può sempre confermare essere sua intenzione di destinare il palazzo Barberini a sede della Galleria di Arte antica e di altre istituzioni artistiche e culturali. L'installazione delle predette istituzioni potrà avere luogo non appena l'edificio sarà dall'amministrazione del Demanio formalmente consegnato in uso al Ministero della pubblica istruzione e saranno, quindi, compiuti i necessari lavori di adattamento e di sistemazione ambientale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Gerini, per dichiarare se è soddisfatto.

GERINI. Sono dispiacente di disturbare ripetutamente il Sottosegretario su questa questione. Però la colpa, egli deve riconoscere, non è solo mia, dato che è stato impossibile ottenere un chiarimento definitivo. Sono ormai due anni che si parla di ciò: prima è stato detto che si doveva aspettare che si facesse il contratto. Oggi il contratto è stato perfezionato, ma si dice ancora che si deve aspettare, e questa mi sembra una incongruenza, perchè si poteva benissimo decidere l'uso al quale destinare il palazzo Barberini in vista della stipulazione del contratto. Oggi il Sottosegretario mi conferma che l'intenzione è di destinare il palazzo a sede della Galleria di Arte antica. Quali sono però le altre ipotesi? Si è parlato di uffici. Qui si va precisamente contro la legge, perchè per legge la prelazione deve essere esercitata per salvare un'opera d'arte e non per contribuire alla sua rovina, così come è accaduto per palazzo Chigi. È pensabile che lo Stato debba spendere oggi 800 milioni senza un'evidente pubblica utilità e soltanto per rendere più degni degli uffici? Vi è poi assoluta urgenza di dare una sistemazione alla Galleria di Arte antica, tanto è vero che in caso non le fosse assegnato il palazzo Barberini, si dovrebbe fabbricare un nuovo edificio.

Concludendo, vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario di dispensarmi dal presentare un'altra interrogazione, promuovendo, dagli organi che devono deliberare, una decisione definitiva in merito. In caso contrario, chiederò l'ausilio di tutti gli altri colleghi che hanno la mia stessa sensibilità, e non ci vuole troppa sensibilità per sentire questo problema.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione del senatore Mancini, al Ministro dei lavori pubblici: « per sapere se è civile ed umano che, in questo sperpero di miliardi per spese improduttive, vi sia nella provincia di Cosenza la frazione Policastrello del comune di San Sosti, dove gli abitanti sono costretti a raccogliere ed a servirsi dell'acqua piovana per dissetarsi. E vi siano ancora altre diecine di paesi senza acquedotti e quasi tutti i paesi della provincia con acquedotti insufficienti » (1374).

Poichè l'onorevole interrogante è assente, la interrogazione si intende decaduta. Con ciò è esaurito lo svolgimento delle interrogazioni.

#### Svolgimento di interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della interpellanza dei senatori Genco, Pasquini, Toselli, Tartufoli, Canaletti Gaudenti, al Ministro dei trasporti: « per sapere se risponda a verità che la Direzione generale della Motorizzazione civile e trasporti in concessione intenda addivenire alla cessazione dell'esercizio della ferrovia elettrica Spoleto-Norcia, a scartamento ridotto, che, oltre a rispondere alle esigenze del traffico della montagna Spoletina, costituisce un esempio tipico di linea turistica in una delle più pittoresche zone d'Italia » (226).

Ha facoltà di parlare il senatore Genco.

GENCO. Onorevole Presidente, la interpellanza che mi accingo a svolgere riguarda la ferrovia elettrica Spoleto-Norcia. Ed allora qualcuno si domanderà perchè mai io, rappresentante della Puglia, mi sia indotto ad occuparmi di interessi di zone tanto lontane dalla mia regione. Rispondo brevemente. È indubbio che tutta l'organizzazione burocratica dello Stato italiano ha sempre, in tutte le provvidenze legislative, ignorato i piccoli centri, abbandonati da tutti, dove le condizioni di vita sono ancora primordiali e dove vivono senza speranza, in rassegnata attesa, popolazioni non meno benemerite delle altre. Nell'interesse delle popolazioni della montagna spoletina io ho presentato la mia interpellanza. Appena ebbi notizia della minaccia che loro incombeva ritenni mio dovere intervenire. Seppi che la Società subalpina di imprese ferroviarie aveva presentato al Ministero una sua proposta di soppressione dell'esercizio ferroviario dell'intera linea, di smantellamento dell'armamento e di sostituzione di autolinee alla ferrovia. Seppi pure che questa idea trovava un certo accoglimento negli ambienti del Ministero dei trasporti, dove purtroppo tutti si preoccupano dei piccoli disavanzi, dimenticando quello davvero preoccupante delle Ferrovie dello Stato. E pensai che, se in quel Dicastero avesse preso piede la teoria di sopprimere le ferrovie concesse che sono in stato di disavanzo, sarebbe in breve venuta la nostra volta e un brutto giorno avremmo visto chiuse all'esercizio anche le nostre linee calabro-lucane, sud-est, ecc.

1948-50 - DXIX SEDUTA

DISCUSSIONI

21 OTTOBRE 1950

i cui disavanzi, tutt'altro che modesti, hanno anche richiamato l'attenzione del Senato nella discussione del bilancio dei trasporti.

Ma vi è anche una ragione di ordine, dirò così, sentimentale che mi ha spinto ad occuparmi di questa ferrovia. Nei tempi ormai lontani della mia giovinezza fui a Spoleto insegnante di costruzioni per due anni, vidi questa ferrovia in costruzione, ne visitai i lavori con un gruppo di miei allievi, fui presente alla sua inaugurazione il 1° novembre del 1926. E certo in tale occasione vidi e sentii che un soffio di vita nuova agitava quelle popolazioni, che, festanti e con le loro bandiere al vento, vedevano finalmente realizzate in parte le loro speranze, e nella ferrovia videro un legame che le ricongiungeva al resto d'Italia. La soppressione della ferrovia allenterebbe certo quei legami, e quelle popolazioni tornerebbero a sentirsi isolate.

Ma vi è anche in me una preoccupazione per le sorti di alcune diecine di ferrovieri, che, con la soppressione della ferrovia, verrebbero ad accrescere il triste numero dei disoccupati. Le autolinee potrebbero occuparne una parte, ma gli altri? Anche di questo vi dovrete preoccupare, onorevole Sottosegretario. Perchè, onorevoli colleghi, il servizio ferroviario ha una importanza soprattutto sociale e non deve e non può essere considerato con criteri rigidamente ed unicamente commerciali. La ferrovia elettrica Spoleto-Norcia parte dalla stazione delle Ferrovie dello Stato di Spoleto da metri 304 sul livello del mare e, inerpicandosi sui fianchi dell'Appennino umbro, lo attraversa con la galleria della Caprareccia a metri 590 sul mare, e con una serie di ardite ed eleganti curve, gran parte in galleria, e a forma di otto, scende nella valle del fiume Nera a metri 290, e seguendo prima questo fiume e poi la valle del Corno, con un tracciato in questo tratto prossimo a quello dell'antica strada romana, risalendo le due dette valli, raggiunge con un percorso di 52 chilometri l'antica storica Norcia, la patria di uno dei più grandi santi e pionieri: San Benedetto da Norcia.

È una ferrovia di tipo svizzero — ideata e costruita da un ingegnere svizzero, l'ingegnere Thoman — che pochi italiani conoscono, perchè il nostro snobismo ci spinge a prediligere, per le nostre gite, l'estero, ignorando che vi sono

in Italia zone bellissime, che bisogna conoscere e attrezzare subito, se è vero che una delle principali fonti di entrata del nostro Paese sarà il turismo. Ho avuto occasione di visitare giorni or sono la Sila e vi invito, onorevoli colleghi, a visitarla. Così come vi invito a fare un breve viaggio a Norcia con questa ferrovia, per confermare quanto io affermo, che questa ferrovia cioè ha, oltre tutto, un interesse turistico enorme. Aggiungo che questa linea, con le sue ardite e geniali opere d'arte, rappresenta, anche dal punto di vista tecnico, un gioiello di ingegneria ferroviaria veramente pregevole. Le zone che attraversa sono bellissime, e, a pochi chilometri da Spoleto, la ferrovia costeggia la villa così detta delle quattro stagioni, edificata oltre un secolo fa da papa Leone XII della Genga.

E veniamo alle ragioni che hanno spinto la Società subalpina a fare la richiesta di soppressione. La ferrovia, all'infuori degli anni 1927 e 1931, ha sempre avuto un coefficiente di esercizio (rapporto fra spese e prodotti) maggiore di uno. Nel 1948 esso è stato di 1,97, nel 1949 di 2,43. Il che vuol dire che le spese sono state quasi il doppio degli introiti. Per spiegarmi con cifre più accessibili dirò che il disavanzo è stato di 26 milioni circa, esattamente mezzo milione per chilometro effettivo di linea, mentre la perdita annua media che le Ferrovie dello Stato subiscono per l'esercizio di un chilometro della intera rete statale è di circa 3 milioni e mezzo di lire. La ferrovia Spoleto-Norcia ha subito, per effetto della guerra, danni rilevanti, come la distruzione della sottostazione elettrica di Piedipaterno, non ancora ricostruita, e di qualcuna delle motrici elettriche. Sta di fatto che oggi vi sono tre coppie di treni giornalieri. Ma, si afferma, il pubblico tende sempre più a disertare la ferrovia. E ciò può essere vero fino a un certo punto, se si tien conto che gli orari della ferrovia sono quanto mai incomodi. Pensate, onorevoli colleghi, che la ferrovia ha tre coppie di treni: il primo parte da Spoleto alle ore 6,35, per arrivare a Norcia alle ore 8,26; il secondo parte da Spoleto alle ore 10,40, per arrivare a Norcia verso le 12,45. Orbene, a Spoleto giungono alla mattina, alle ore 8,10 circa, due rapidi, il rapido 471 da Ancona e il rapido

472 proveniente da Roma che si incrociano alla stazione di Spoleto. Ebbene, fino a qualche mese fa il treno per Norcia partiva ... alle ore 7,40. Come volete che un viaggiatore da Roma vada a visitare Norcia o Cascia, se, giunto a Spoleto, deve rimanere fino alla tarda mattina per poter prendere un treno della ferrovia Spoleto-Norcia? È necessario quindi che gli orari delle ferrovie secondarie siano collegati con quelli delle Ferrovie dello Stato, e non intendo riferirmi soltanto a questa ferrovia, ma a tutte le ferrovie secondarie, concesse o non concesse, che con i loro orari ignorano del tutto gli orari dei treni dello Stato che giungono nelle stazioni vicine. Ma vi è di più. L'ultimo treno della sera parte da Norcia alle ore 15,30 e arriva a Spoleto alle ore 17,25, il che vuol dire che Norcia, che è un paese, se non erro, di 20 mila abitanti, come tutti gli altri paesi della valle del Nera, è tagliato fuori da Roma e dagli altri centri vicini dopo le 15,30 del pomeriggio. È vero che la Società subalpina aveva proposto di sostituire la ferrovia con l'autolinea, ma prima di tutto osservo che la ferrovia ha avuto una funzione nel periodo della guerra, e la potrebbe avere, Dio ce ne guardi, nel caso di un'altra guerra, ma soprattutto la ferrovia elettrica non può essere sostituita da autolinee quando si pensi che attraversa zone dove in inverno, almeno per alcune settimane, c'è la neve e le strade sono assai pericolose, e che il servizio ferroviario ha un coefficiente di sicurezza assai maggiore di quello del servizio automobilistico.

Non è vero che la ferrovia sia stata disertata dal pubblico, se nel 1949 si sono serviti della ferrovia ben 88.329 viaggiatori, mentre dell'autolinea si sono serviti 21.283 viaggiatori. Bisognerà però attirare il pubblico, e per fare ciò bisogna accrescere il numero delle corse e soprattutto scegliere gli orari e istituire una corsa serale nelle ore più tardi che, partendo da Norcia, possa consentire ai cittadini di quel paese di partire con i rapidi della sera verso Ancona e verso Roma. Non credo che vi sia bisogno di ammodernare la linea, perché è una linea moderna, se non ha ancora finito il suo venticinquennio. Bisogna soltanto ricostruire la sottostazione di Piedipaterno, in modo da fornire l'energia elettrica ad un costo minore e dotare la linea di altre tre o quattro motrici

almeno, sì da raddoppiare il numero delle corse. Lo Stato deve, anche e principalmente, aumentare il suo contributo. Sapete quale è il contributo che lo scorso anno ha erogato lo Stato? 267.720 lire.

CONTI. Si può anche eliminare la Società subalpina.

GENCO. Dinanzi alla VII Commissione, dalla quale ella, onorevole Conti, con nostro sommo dispiacere ha disertato, vi è un disegno di legge a tale riguardo, che prevede un aggiornamento dei contributi attuali, dopo avere ammodernato e trasformato le ferrovie concesse, sì da ridurre i disavanzi. Ma sia ben chiaro che nelle condizioni attuali non potremo più ritornare ad avere linee attive. Il bilancio delle Ferrovie dello Stato, nonostante il maggiore traffico dell'Anno Santo, insegni.

Ed allora, se il contribuente italiano deve sopportare dei sacrifici per le Ferrovie dello Stato, li sopporti pure, nella misura assai più limitata, per le ferrovie concesse che servono popolazioni tra le meno fortunate d'Italia. Queste popolazioni non sono servite da treni rapidi, da treni belvedere, da treni con cinema o vagone ristorante; siano almeno servite da treni comuni, su linee a scartamento ridotto, che serviranno a mantenere i traffici, ad elevare il tenore di vita, a sollevare l'economia delle zone depresse. Che se, a seguito della riforma fonciaria per le opere pubbliche predisposte e da attuare, tali zone non avranno più questo triste privilegio di essere le più arretrate, contribuiranno anch'esse con le loro aumentate produzioni alla vita delle loro ferrovie e alle migliori fortune della Patria. Io mi attendo una parola che rassicuri le popolazioni interessate, che, preoccupate della soppressione, si sono affrettate a deliberare contributi maggiori degli attuali, il che dimostra il loro interesse a che questa ferrovia sopravviva e prosperi.

Io mi attendo, onorevole Sottosegretario, una parola che serva soprattutto a tranquillizzarci che su questa via della soppressione delle ferrovie non entrerete mai e che, se qualche giorno sarà dolorosamente necessario procedere a qualche soppressione, ciò verrà fatto soltanto attraverso il voto del Parlamento. (Approvazioni).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Battista, Sottosegretario di Stato per i trasporti, per rispondere a questa interpellanza.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Comprendo benissimo la ragione per la quale l'onorevole Genco ha fatto l'interpellanza e con quale animo, nella sua esposizione così chiara e direi in qualche punto anche poetica e sentimentale, ha saputo esporre i suoi argomenti. Egli ha ricordato i tempi della sua gioventù che poi non è tanto lontana....; in ogni modo ha ricordato i tempi in cui nacque quel suo attaccamento direi sentimentale a questa opera d'arte che può veramente dirsi tale, in quanto, dal punto di vista della costruzione ferroviaria, è una bellissima realizzazione tecnica.

La preoccupazione del senatore Genco è stata eccessiva e sono lieto di potergli dichiarare in quest'Aula che non è esatto che la Società abbia chiesto la sospensione del servizio ferroviario. La Società ufficialmente non ha mai chiesto nessuna sospensione, e quindi l'argomento non è stato preso neanche in esame da parte del Ministero dei trasporti, in sede, per dir così, ufficiale.

GENCO. Ha mandato a lei un promemoria.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ripeto la Società, firmando una regolare domanda, può chiedere la sospensione del servizio ferroviario e questa non è stata mai fatta. Il Ministero prenderà in considerazione la questione soltanto quando la Società chiederà di sospendere l'esercizio.

Pertanto la ferrovia seguita non solo ad essere in funzione, ma il Ministero dei trasporti, attraverso le disposizioni vigenti che consentono la erogazione di sovvenzioni straordinarie di esercizio alle ferrovie che hanno un *deficit*, seguita regolarmente a colmare questo *deficit* di esercizio che, come giustamente ha detto il collega Genco, è stato di 25 o 26 milioni circa nel 1949 e presumibilmente sarà più o meno della stessa cifra nel corrente anno.

L'unica richiesta avanzata dalla Società al Ministero dei trasporti è quella relativa alla ricostruzione delle opere distrutte dalla guerra. Effettivamente, come il collega Genco ha detto — e i suoi dati sono perfettamente esatti — la ferrovia ha avuto dei danni durante la guerra, e la Società ha presentato, non da molto tempo

veramente — perchè se l'avesse presentata precedentemente a quest'ora la cosa sarebbe stata già risolta — i progetti per la ricostruzione delle opere distrutte. I detti elaborati sono ora all'esame degli uffici e ritengo che molto rapidamente si potrà addivenire ad un esame approfondito delle richieste della Società e quindi, in base alla legge vigente, potrà iniziarsi la ricostruzione delle opere che sono state distrutte.

Non avrei altro da dire, praticamente, ma desidero assicurare il senatore Genco che la Società, con la legge sull'ammodernamento attualmente in discussione presso il Parlamento, potrà aspirare alla rivalutazione del suo contributo di esercizio.

RIZZO GIAMBATTISTA. A che punto è?

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Posso dire al senatore Rizzo che la legge è presso la settima Commissione del Senato e che la relazione è quasi pronta: mi auguro che per giovedì della prossima settimana possa essere varata la relazione per portare rapidamente qui in Assemblea plenaria il disegno di legge. Appena quella legge sarà stata approvata, e pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*, si potrà procedere anche alla rivalutazione del contributo di esercizio il quale, come ha detto il collega Genco, è di circa 267 milie lire. Se verrà concessa la rivalutazione di 50 volte, la Società beneficerà di una sovvenzione di esercizio di circa 13 milioni, sempre però inferiore all'attuale *deficit*.

Quando saranno riparate le opere distrutte dalla guerra si addiverrà ad un miglioramento del traffico, per cui indubbiamente il *deficit* potrà diminuire; comunque, siccome per la determinazione di quel *deficit* sussidiabile non si calcola né l'ammortamento, né il servizio degli interessi, né le somme anticipate, con un calcolo approssimato si prevede che anche dopo la rivalutazione della sovvenzione vi sarà sempre un *deficit* di 12 o 13 milioni all'anno: ma ciò rientra nel problema generale di tutte le ferrovie concesse, e non della sola Spoleto-Norcia.

Concludo dicendo al collega Genco e a tutti coloro che si sono interessati a questo problema, che il problema della Spoleto-Norcia oggi non è di attualità. Dico così, in quanto quella ferrovia seguirà a funzionare, non avendo la Società presentato alcuna domanda di soppre-

1948-50 - DXIX SEDUTA

DISCUSSIONI

21 OTTOBRE 1950

sione. Quindi non c'è nulla di nuovo e gli abitanti delle zone possono essere tranquillizzati circa il mantenimento delle loro comunicazioni.

MAZZONI. Il problema della coincidenza degli orari è fondamentale.

BATTISTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevole Mazzoni, questo problema lo studieremo.

PASQUINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASQUINI. Gli interpellanti sono lieti di constatare che, una volta che le parole del Sottosegretario riecheggeranno anche fuori di quest'Aula, saranno sedate tante preoccupazioni della popolazione di quelle zone e soprattutto del personale ferroviario, che ha avuto notizia ripetutamente, nell'anno in corso e alla fine del 1949, che l'esercizio della ferrovia con la fine del mese avrebbe dovuto chiudersi. Ci sono state riunioni sindacali, riunioni di comitati di difesa degli interessi di Spoleto, dei comuni della Valle Nerina, perchè sembrava imminente la cessazione dell'esercizio della ferrovia. Le parole del Sottosegretario ci confortano, perchè ravvisiamo nella linea Spoleto-Norcia non solo uno strumento di traffico turistico, ma soprattutto un mezzo morale per tenere agganciata la montagna spoletina alla compagine umbra. È notorio che i traffici seguono anche le vie dell'acqua, e se dovessero seguire le vie del fiume tutta la montagna spoletina graviterebbe su Terni, che è un'altra provincia, sia pure sempre della regione umbra. Ora, la nostra modesta economia, prevalentemente rurale e agricolturale, nell'Umbria esige che questi vincoli, che sono tradizionali nei secoli, permangano, onde la ferrovia costituisca il mezzo attraverso cui le tradizioni, i traffici stessi, le visite delle persone possano rendesi più frequenti e possibili anche dal punto di vista economico.

È certo che l'eventuale proposta che, oggi in linea ufficiale, potrà fare la Società concessoria, la Subalpina, è basata sul concetto di sostituire alla ferrovia modesta, lenta perchè molto acclive, a scartamento ridotto, un servizio di autopulmann. È bene che il Ministero tenga presente che le strade, di cui queste linee servite da autopulmann in surrogazione della ferrovia dovrebbero servirsi, non sono proprio le più idonee perchè vi è un tratto di via, chiamata la Val Nerina, che da Terni va fino alla Mad-

dalena e cioè all'incrocio della strada Muccia-Tolentino, lunga 90 chilometri, tutta rocciosa, con una carreggiata limitata, che non consente il traffico degli autotreni e per di più è una strada non asfaltata, nè depolverizzata. Il traffico notevole di questi ultimi mesi, che da Roma si è spostato verso i santuari di Norcia e di Cascia (Santa Rita) ha trovato difficoltà notevolissime. Aggiungerò poi che all'inizio di quest'anno una frana avvenuta nei pressi di Triponto e cioè all'inizio della strada che si diparte dalla Val Nerina e risale la Valle del Corno fra Norcia e Cascia, ha causato una interruzione di traffico durata tre mesi! Quindi occorre molto equilibrio. Non si tratta semplicemente della ragione economica, dei milioni che dovrebbero essere pagati dai contribuenti italiani per riequilibrare questo bilancio sfasato, si tratta soprattutto dell'interesse particolarmente turistico di questa zona che deve essere preservato.

Si è parlato della montagna. Ho avuto occasione di parlarne anch'io, in occasione della discussione del bilancio del Ministero dell'interno. La montagna: ecco questo grande, imponente interrogativo per tutta l'Italia. Non più tardi di domenica scorsa io sono stato a Monteleone di Spoleto. È precisamente questo uno dei Comuni serviti dalla ferrovia Spoleto-Norcia. Ebbene, è un Comune che va anemizzandosi giorno per giorno. Sono rimasti i vecchi, i maturi; i giovani se ne sono venuti tutti via per sistemarsi a Roma o a Terni. Questa gente capace e attiva, laboriosa, riesce a crearsi qui una prosperità che sa che attenderebbe invano rimanendo nella montagna. Ma la montagna c'è, bisogna preservarla nella sua entità che è principalmente demografica. Facciamo allora quello che è necessario per i Comuni della montagna, come già ho avuto occasione di dire in quest'Aula; adottiamo tutte quelle provvidenze, quegli allettamenti che consentano, ai giovani soprattutto, di resistere alle lusinghe e alle attrattive della grande città, di questa chimera che ingoia anime e corpi e deteriora la razza, che solo l'aria purissima della montagna preserva. (Applausi).

CONTI. E intanto si spendono 800 milioni per la metropolitana di Roma.

PASQUINI. In questo piano rientra quindi il modesto sacrificio che dovrà essere fatto per

1948-50 - DXIX SEDUTA

DISCUSSIONI

21 OTTOBRE 1950

integrare questo bilancio ferroviario. Si resista anche alle richieste della Società concessionaria che, naturalmente, come suol dirsi, tira l'acqua al suo molino. Se la Società non ravvisa l'utilità della gestione, che rinunci alla concessione: ci saranno tanti altri che potranno subentrare. E vi dirò inoltre che, a parte la statizzazione che potrà essere opportuna o meno (non faccio una questione di principio), io mi preoccupo della continuità di questo esercizio. Tutti i Comuni di quella zona, Norcia, Cascia, Monteleone di Spoleto, Cerreto di Spoleto, i tre Comuni rivieraschi del Nera, Scheggino, Sant'Antatolia, Vallo di Nera, stanno prendendo delle deliberazioni consigliari per poter tirare fuori dal proprio bilancio striminzito e scarno dei sussidi di gestione, come si usa fare per le linee automobilistiche in concessione, onde alleviare il peso della Società concessionaria, qualunque essa sia. (*Interruzione del senatore Conti*). È un tentativo, è un desiderio, è un'espressione di volontà che dimostra che si vuole perpetuare questo servizio. Io prego quindi l'onorevole Sottosegretario di rendersi interprete di questi desideri delle popolazioni montane e valdigiene della nostra Umbria, perchè si tengano presenti gli speciali fini di questa ferrovia che è veramente un gioiello di tecnica. Io abito a Foligno e non a Spoleto, ma nella mia giovinezza ho sentito la risonanza che ebbe la costruzione di questa ferrovia, capolavoro di ingegneria montana che ha saputo creare un nastro di acciaio che si snoda lungo le coste della montagna, ridiscendendo a valle, per risalire ai 700 metri di Norcia.

Prendo poi l'occasione per auspicare che con un po' di buona volontà da parte di tutti si possa costruire la modesta appendice della ferrovia di cui parlasi, congiungendo cioè ad essa la città di Cascia. Questa ferrovia infatti risale direttamente la Valle del Corno, poi quella del Sordalo fino a Norcia. Quando si giunge a Serravalle, dove c'è la confluenza del fiume Corno con il Sordo, la linea prosegue per Norcia. Ebbene, il traffico eccezionale che i 12 chilometri di strada tra Serravalle e Cascia vedono tutti i giorni, può essere alleviato, in comunione con le macchine pubbliche e private, dalla ferrovia. Sono dodici chilometri di aggiunzione che dovrebbero essere costruiti per poter dare

respiro non soltanto a Cascia, ma anche a Poggiodomo, a Monteleone, a Leonessa.

Stimoliamo le energie di queste montagne, cerchiamo di frenare questa emorragia che è veramente dannosa alla compagnia della popolazione ed avremo, con un modesto sacrificio, fatto la fortuna futura di quella zona montana, che è tuttora fedele custode delle nostre più belle tradizioni. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno è così esaurito.

#### Per la disciplina dei lavori.

TONELLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TONELLO. Faccio una breve proposta, onorevole Presidente. Ella può constatare lo squallore di quest'Aula. Ora, seguitare nei venturi sabati a permettere la commedia di vedere i registri coperti di firme di senatori, mentre l'Aula è vuota, non credo che sia ammissibile. Propongo quindi che il registro di iscrizione alle sedute sia esposto il sabato soltanto alle ore 10,30, per evitare che i senatori firmino e poi se ne vadano e qui si resti in pochi a fare una figura che non fa certamente onore al Senato. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Onorevole Tonello, la Presidenza prenderà in considerazione la sua proposta.

Martedì prossimo seduta pubblica alle ore 16 con il seguente ordine del giorno :

I. Interrogazioni.

II. Svolgimento dell'interpellanza :

TERRACINI. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri.* — Per sapere se non intenda modificare il proprio decreto 14 aprile 1950 con cui dettando criteri per la concessione di nulla-osta per l'apertura di sale cinematografiche si stabilisce che « per le concessioni di nulla-osta concernenti sale cinematografiche parrocchiali il rapporto limite è di un posto cinema-parrocchiale per ogni 20-30 abitanti »; e se non ritenga che in tal modo si concede alle parrocchie la costituzione di una organizzazione di sale cinematografiche

1948-50 - DXIX SEDUTA

DISCUSSIONI

21 OTTOBRE 1950

parallela, uguale, o magari superiore a quella commerciale esistente, nonchè il monopolio dell'attività cinematografica nelle località sprovviste di cinema o in cui il rapporto fra gli abitanti ed i posti-cinema esistenti lascia ancora margine all'apertura di nuove sale, il tutto con le conseguenze facilmente prevedibili, mentre non si fa menzione, nel citato decreto, di alcuna prerogativa del genere, o anche minore, da concedersi ad istituzioni, enti, circoli, fondazioni di natura non ecclesiastica, e che possono avere interesse ad aprire sale cinematografiche a scopo ricreativo o culturale (243).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

1. Istituzione dell'Ordine cavalleresco « Al merito della Repubblica italiana » e disciplina del conferimento e dell'uso delle onorificenze (412).

2. CASO. — Rivendicazione delle tenute Mastrati e Torcino e delle montagne boschive Cupamazza, Castellone e Santa Lucia, da parte dei comuni di Ciorlano e Pratella (Caserta) (402).

3. Trattamento economico del personale di ruolo del Ministero degli affari esteri in servizio all'estero per il periodo 1º settembre 1943-30 aprile 1947 (1002).

4. VARRIALE ed altri. — Modifica all'istituto della liberazione condizionale di cui all'articolo 176 del Codice penale (801).

5. MACRELLI ed altri. — Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35).

6. Ordinamento e attribuzioni del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (318).

IV. Seguito della discussione del disegno di legge:

ROSATI ed altri. — Ricostituzione di Comuni soppressi in regime fascista (499).

V. Seguito della discussione del disegno di legge:

Norme sulla perequazione tributaria e sul rilevamento fiscale straordinario (577).

VI. Seguito della discussione del disegno di legge:

Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 11,40).

Dott. CARLO DE ALBERTI  
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti