

SEDUTA

67.

SITZUNG

18-7-1951

Presidente: MAGNAGO

vice-Presidente: MENAPACE



Ore 9.35.

PRESIDENTE: Signori, la seduta è aperta. Appello nominale.

BENEDIKTER (S.V.P.): (*fa l'appello*).

PRESIDENTE: Processo verbale della seduta del 17 luglio ultimo scorso.

BENEDIKTER (S.V.P.): (*legge il processo verbale*).

PRESIDENTE: Osservazioni al verbale? Nessuna. Il verbale è approvato. Continua l'esame dell'ordine del giorno Menapace. Leggo il prossimo comma.

12° comma: « Esprime il parere che la ricostruzione della ferrovia Trento-Malé avvenga a scartamento normale, anche in relazione al suo innesto nella rete ferroviaria nazionale e internazionale ». È aperta la discussione su questo comma.

PUPP (S.V.P.): Wenn der Regionalrat sich aussprechen und ein Urteil abgeben soll, ob die Normalspur konzessioniert werden soll, dann möchte man von allem Anfang meinen, daß nähere technische Daten notwendig sind, jedoch ist das nur scheinbar der Fall. Ich möchte hier voraussetzen, daß man nach der

gestrigen Abstimmung klar zur Erkenntnis kommen mußte, daß die Frage der Trento-Malé nicht nur eine rein wirtschaftliche, eine rein technische oder finanzielle Frage, sondern daß diese Frage darüber hinaus eine politische Frage geworden ist. Diesen Eindruck muß man von der gestrigen Abstimmung gewonnen haben. Ich möchte wünschen, daß das politische Moment zurückgestellt werde gegenüber den technischen und wirtschaftlichen Erwägungen. Ich persönlich würde mich oder hätte mich für eine Normalspur ausgesprochen, ob der Antrag gekommen wäre von Rechts oder von Links oder von wem immer, aus rein technisch-wirtschaftlichen Motiven heraus. Ich möchte noch etwas voraussetzen. Die Herren Regionalräte von Trient können sich auf den Standpunkt stellen, was interessiert das die Regionalräte der Provinz Bozen; das ist eine Frage, die eigentlich das Trentino interessiert. Mag bis zu einem gewissen Punkt richtig sein. Aber auch die Provinz Bozen hat große Interessen in dieser Frage. Weil meiner Meinung nach der Ausbau der Bahn Trento-Malé mit Regionalgeldern erfolgt. Der Zuschuß der vom Ministerium zu diesem Zwecke gegeben wird, Lire 2 Milliarden und 300 Millionen, wird deswegen gegeben, weil die Region auf die Belastung der Staatsbahnen beim Bau der Kraftwerke verzichtet. Daher eröffnet sich hier

die Frage, inwieweit ist die Provinz Trient oder inwieweit kann die Provinz Trient bei diesen 2 Milliarden und 300 Millionen überhaupt irgendwie nutzbringend interessiert sein? Wenn nicht ein direkter Nutzen für die Provinz Bozen herausfällt, was allem Anschein nach nicht der Fall sein kann, muß eine zweite Frage besprochen werden, inwieweit wird das Ministerium nun auch der Provinz Bozen in diesen Angelegenheiten entgegenkommen. Auch wir haben hier mehrere Fragen, welche auf dem Gebiete der Eisenbahnlinien höchst dringend sind. Das sind zwei Argumente, die das Interesse der Regionalräte der Provinz Bozen, das Eintreten der Regionalräte der Provinz Bozen, in dieser Frage berechtigt erscheinen lassen. Ob Schmalspur oder Normalspur! Ich habe nicht Gelegenheit gehabt, von den Herren der Democrazia Cristiana zu hören, ob sie für die eine oder andere Lösung sind. Die Herren verlangen genaue Unterlagen, sie müssen genau wissen, wieviel kostet der Bau, wieviel kostet die Betriebsführung, ist es rentabel oder nicht, wird die Region irgendwelche finanzielle Belastungen zu tragen haben? Die Fragen sind berechtigt und ich kann mich dieser Einwände nicht erwehren. Jedoch die Frage ist bereits von kompetenter Seite eingehend studiert worden, und es liegen Unterlagen vor, welche die Wirtschaftlichkeit ohne weiteres betonen. Wenn wir bedenken, daß erstens die Länge durch das Projekt der Normalspur von 57 auf 35 km verkürzt wird und 35 Millionen Ausbaurkosten ohne weiteres gedeckt werden durch Stanzierung von Seiten der Regierung, so bleiben nur die Betriebskosten übrig, und hier hat gestern der Herr Regionalrat Cristoforetti klar gesagt, daß die Betriebskosten unbendingt bei einer Normalspur kleiner sind als bei einer Schmalspur. Die Gründe sind vollkommen berechtigt.

Einige Einwände sind für mich maßgebend, eventuell die Frage noch näher zu untersuchen, das ist die Frage der Überlastung der Strecke Trento - Malé - Mezzolombardo. Wenn wir bedenken, daß in Zeiten der großen Frequenz von der Po-Ebene herauf ca. 400 Waggon Obst und Gemüse täglich befördert werden sollen, so bedeutet das $400 : 25 = 16$ Züge, die sich einschieben lassen, die sich ohne schadenbringende Überlastung einschalten lassen können.

Man kann eventuell durch den Ausbau der Elektrosignalanlagen die aufeinanderfallenden Züge verkürzen, sodaß diese Einwände ins Wasser fallen. Wir müssen weiter denken. Ich bin der Ansicht, daß eines schönen Tages ein drittes Geleise Bozen - Trient, Bozen - Verona notwendig sein wird, wenn die Strecke Nauders - Mals - Augsburg - Frankfurt ausgebaut sein wird, denn dann wird der Verkehr durch das Etschland gehen und eine dritte Eisenbahnstrecke sowieso gebraucht werden. Wenn so ein Projekt gebaut werden soll, muss man an die weitere Zukunft denken und eine solche Möglichkeit in Betracht ziehen. Ich glaube, dass von technischer Seite keine Schwierigkeiten und auch nicht von wirtschaftlicher und finanzieller Seite vorliegen. Man kann die Worte des Herrn Amonn unterstreichen, daß man eigentlich für eine Normalspur eintreten müsste, aus den verschiedenen Gründen, die angegeben sind. Wenn wir das Wirtschaftspotential der beiden uns vor Augen führen, ist es ein Gebot, daß wir zur Normalspur übergehen, damit der Transport ins Ausland und im Inland sofort weitergeführt werden kann. Das allein schon ist für mich maßgebend, auch wenn vielleicht die Kosten groß wären. Das allein muß die Normalspur rechtfertigen. Ich spreche mich absolut für diesen Absatz aus. Ich will nur Eines hoffen, daß die politischen

Momente hier vollkommen zurückgedrängt werden und daß tatsächlich nur technisch-wirtschaftliche Momente ins Auge gefaßt werden bei Vertretung dieser wichtigen Frage. Ich glaube, der Präsident der Kommission, der eingesetzt worden ist vom Provinzrat in Trient, hat auf Grund ausführlicher Studien von kompetenter Seite Material genug zur Verfügung, um dem Regionalrat klar die Vor- und Nachteile dieser Bahn vor Augen zu führen. Und wenn auch der jetzige Präsident nicht mehr der Democrazia Cristiana angehört, so ist sein technisches Urteil nicht weniger maßgebend, als wenn er der Democrazia Cristiana angehört hat. Denn ein technisches Urteil muß unabhängig von irgendwelcher Parteizugehörigkeit oder einseitiger Stellungnahmen beeinflußt sein. Ich spreche mich vorbehaltlos für den Artikel aus.

VINANTE (P.S.I.): La traduzione dell'intervento Pupp!

PUPP (S.V.P.): *Se il Consiglio regionale deve pronunciarsi e dare un parere sulla concessione della linea a scartamento normale, vorrei dire fin dall'inizio che sono necessari dati tecnici più precisi; ma ciò non sembra essere il caso. Vorrei qui premettere che dopo la votazione di ieri si doveva chiaramente giungere alla determinazione che la questione della Trento-Malé non è diventata una questione altrettanto politica. A questa impressione si doveva giungere dopo la votazione di ieri. Sarebbe auspicabile che il momento politico venga rimandato di fronte alle considerazioni tecniche ed economiche. Personalmente sarei favorevole ad una linea a scartamento normale, sia che la richiesta venga dalla destra o dalla sinistra, sia da parte di chiunque, per motivi esclusivamente tecnico-economici. Vorrei premettere un'altra cosa. I consiglieri della provincia di Trento pos-*

sono dire, cosa interessa ciò ai consiglieri della Provincia di Bolzano; questa è una questione che interessa il Trentino. Può essere esatto fino ad un certo punto. Ma anche la provincia di Bolzano è molto interessata in tale questione, in quanto, a mia opinione, la sistemazione della ferrovia Trento-Malé avviene con denaro della Regione. Il contributo dato a tale scopo dal Ministero, lire 2.300.000.000, viene dato perché la Regione rinuncia a gravare le ferrovie dello Stato in caso di costruzione di centrali elettriche. Pertanto qui sorge la domanda, in che misura la provincia di Trento è o può essere interessata utilmente a questi 2.300.000.000? Se non risulta un utile diretto per la provincia di Bolzano, ciò che evidentemente non può essere il caso, deve essere discussa una seconda domanda, cioè in che misura il Ministero verrà incontro in tali questioni anche alla Provincia di Bolzano. Anche noi abbiamo qui diverse questioni sommamente urgenti in materia di linee ferroviarie. Questi sono due argomenti che rendono giustificato l'interesse dei consiglieri della Provincia di Bolzano in tale questione. Linea a scartamento ridotto o a scartamento normale! Non ho avuto l'occasione di sentire dai signori della democrazia cristiana, se siano favorevoli all'una o all'altra soluzione. I signori chiedono un'esatta documentazione, devono sapere esattamente quanto costa la costruzione, quanto costa l'esercizio, rende o non rende, la Regione dovrà sostenere oneri finanziari? Le domande sono giustificate e non posso fare a meno di riconoscere la fondatezza di tali osservazioni. Ma la questione è già stata studiata da fonte competente e vi esiste una documentazione che afferma senz'altro l'economicità. Se consideriamo che la lunghezza, secondo il progetto della linea a scartamento normale, viene ridotta da 57 a 35 km e che 35.000.000 di spese

vengono senz'altro coperte con stanziamenti da parte del Governo, rimangono solo le spese di esercizio, e qui ieri il signor consigliere Cristoforetti ha detto chiaramente che le spese di esercizio in caso di linea a scartamento normale sono assolutamente inferiori che non in caso di linea a scartamento ridotto. I motivi sono pienamente giustificati.

Alcune osservazioni sono per me determinanti, eventualmente di esaminare più da vicino la questione del sovraccarico della linea Trento-Malé-Mezzolombardo. Se consideriamo che in periodi di grande frequenza quotidianamente dovrebbero essere trasportati dalla pianura Padana circa 400 vagoni di frutta e verdura, ciò significa $400 : 25 = 16$ treni che possono essere inseriti senza sovraccaricare la linea a danno della stessa.

Eventualmente si potrebbero abbreviare le distanze dei treni installando la segnalazione elettrica, dimodoché tali osservazioni cadrebbero nel nulla. Dobbiamo pensare nel futuro. Sono dell'opinione che un giorno o l'altro sarà necessario un terzo binario della linea Bolzano-Trento, Bolzano-Verona, se verrà fatta la linea Nauders-Malles-Augsburg-Frankfurt, perché allora il traffico passerà la Val d'Adige e sarà senz'altro necessaria una terza linea ferroviaria. Se dovesse essere realizzato un tale progetto, si deve pensare al futuro e prendere in considerazione una simile possibilità. Penso che dal lato tecnico non vi siano difficoltà e nemmeno dal lato economico e finanziario. Si possono sottolineare le parole del signor Amonn, cioè che si dovrebbe essere favorevoli senz'altro per una linea a scartamento normale, e ciò per i vari motivi indicati. Se consideriamo il potenziale economico delle due linee, è un dovere di passare alla linea a scartamento normale per poter continuare imme-

diatamente il trasporto all'estero e nell'interno. Già questa considerazione sola è per me determinante, anche se le spese potrebbero essere maggiori. Questa considerazione sola deve giustificare la linea a scartamento normale. Mi dichiaro assolutamente favorevole a questo comma. Vorrei sperare solo che i moventi politici in questo momento vengano del tutto repressi e che in questa questione importante vengano presi in considerazione solo moventi tecnico-economici. Credo che il presidente della Commissione, nominato dal Consiglio provinciale di Trento, in base ai profondi studi intrapresi da fonte competente, abbia sufficiente materiale a disposizione per poter esporre al Consiglio regionale in modo chiaro i vantaggi e gli svantaggi di questa linea ferroviaria. Anche se l'attuale presidente non appartiene più alla democrazia cristiana, il suo giudizio tecnico non sarà meno determinante che non nel caso in cui egli appartenga alla democrazia cristiana. Un giudizio tecnico deve essere indipendente da qualsiasi appartenenza di partito e non essere influenzato da prese di posizione unilaterali. Mi dichiaro favorevole all'articolo senza riserva.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Desidero precisare che il problema per me non riveste alcun carattere politico ma esclusivamente un carattere tecnico. Mi si permetta di parlare da ferroviere. Non si sottilizzi e non si sorrida se lo affermo, in quanto mi ritengo molto più a posto io a parlare di ferrovia, che altre persone, qua dentro, a parlare di altri problemi che possono conoscere meno di quanto io conosca la ferrovia. Se essi hanno potuto specializzarsi in rami che non conoscevano, neanche per sentito dire, tanto più posso conoscere io questo problema. Non esiste un problema politico ma solo un problema tecnico ed economico. Si deve

allacciare una valle importantissima e ricchissima al resto della Regione, dell'Italia, dell'Europa. Il motivo politico dovrebbe pertanto essere completamente escluso. Non voglio sentire se altri lo escludano o meno, a me non interessa. Solo che per me non esiste nessun motivo politico, né di consolidamento di interessi, né di difesa di interessi. Non ho nessun interesse, neanche privato, in quanto che non sono della Valle di Non. Mi piace molto la lunga disquisizione del collega consigliere Pupp, che, se fosse stata tradotta letteralmente, avrebbe fornito particolari molto più precisi, che avrebbero potuto anche essere accolti meglio. Vedo con piacere che i consiglieri di Bolzano si interessano del problema della Trento-Malé, perché sono consiglieri regionali, e per essi come tali non debbono esistere problemi di Trento e di Bolzano, ma problemi della Regione. Non so perché si debba aver paura ad affermare che i soldi che lo Stato dà per ricostruire la Trento-Malé sono il corrispettivo della rinuncia della Regione a quei determinati diritti sulla forza elettrica prodotta; infatti esistono altri impegni, per i quali lo Stato darà anche un finanziamento per la ricostruzione ed il miglioramento delle linee dell'Alto Adige, e quindi la proporzione sarà salva. Oggi il problema più urgente e più scottante è quello della Trento-Malé, perché quella carretta può fermarsi ad un tratto, la sua anima generosa può fermarsi da un momento all'altro, ed allora la valle sarà tagliata fuori dal rimanente del Trentino. Quindi ringrazio come Trentino i consiglieri regionali di Bolzano di questo interessamento e ringrazio il consigliere Pupp di aver affermato che non deve esistere nessun problema a carattere politico.

Voglio correggere un'affermazione di Pupp, che non è stata tradotta esattamente, e che non interpreta il mio pensiero. Lei mi ha

attribuito l'affermazione che le spese di esercizio della normale non sono superiori di quelle della ridotta. No, consigliere Pupp. Ho affermato che le spese per la costruzione del materiale rotabile sarebbero inferiori, ma le spese di esercizio necessariamente dovranno essere superiori. Si compenseranno invece in altro modo, come spiegherò più avanti. Giusto, esattamente, il conto che ha fatto Pupp sulla media di 400 vagoni che potrebbero dare 16 treni al giorno. Però questo conto sarebbe esatto se Lei tenesse presente la parte pianeggiante della linea, e la parte del percorso comune a quello dello Stato, ma in linea di pendenza forte, ed anche con la normale, si avrà una pendenza abbastanza sensibile, il treno carico di circa 25 vagoni è impossibile farlo circolare. Si potranno fare treni di 40 carri che percorrono il tratto comune. Ma, chiede il consigliere Pupp, quando sarà costruita la linea ferroviaria che oggi esiste e che, attraverso la Valle Venosta e Landek, ci porterà ai centri di forte produzione della Germania, potrà la linea attuale svolgere il traffico? Non sarà necessario il 3° binario? Eventualmente ci dovrebbe essere anche un 4° binario, perché uno serva per i treni ascendenti e uno per i discendenti. No, consigliere Pupp, basteranno 2 binari. La linea verrà molto migliorata, perché i tratti dal Brennero a Trento e da Trento al Brennero che hanno diversità di alimentazione, saranno trasformati ad un unico sistema, in modo che si potranno avere littorine veloci Bologna-Bolzano e non solo Bologna-Trento, come ora.

La trasformazione ci darà treni più veloci, il che vuol dire accorciamento delle distanze. La linea ferroviaria è stata costruita ex novo. I bombardamenti sono stati così nutriti in quella parte della linea piuttosto scadente, che è stato necessario ricostruirla tutta. Le sta-

zioni saranno fornite di blocco automatico, che oggi più non esiste. I blocchi automatici permettono una migliore circolazione di treni. Non ci deve preoccupare la questione dei due binari sul tratto comune Trento-Mezzocorona. Su questo sono stati interpellati l'attuale Capo compartimento di Verona ed altri tecnici. Si potrebbe ogni ora dare il via dalla stazione di Trento per lo meno a tre treni, ed io non credo che a questo si arriverà, neppure se dovessero radere al suolo le case e trasformare tutti i terreni della Valle di Non in frutteti! Il binario normale offre vantaggi che non occorre elencare. Il carro di frutta viene caricato a Cles o Malé e portato velocemente, agganciato ai treni derrate ed ai diretti, per essere portato nel minor tempo possibile a Milano, Torino, Roma, in Germania: sul posto di immediato smercio del prodotto. Il treno non subisce ritardi sensibili, sottostà soltanto a manovre. L'autotreno che deve rifornire la merce è soggetto ad avarie, ci sono ritardi cagionati dalla nebbia, i guasti al motore. Non c'è mai sicurezza per il mercato. Il produttore che fornisce la merce deve essere certo che la merce arrivi all'ora stabilita, e nei grandi mercati la merce deve arrivare nelle prime ore del mattino, prima che abbia inizio la vendita al minuto. Ora è chiaro che un prodotto che può arrivare con un orario perfetto ai posti di destinazione, è anche maggiormente valorizzato in quanto il suo fornimento è garantito. La merce non arriva avariata. Noi sappiamo che parecchi carichi di autotreni, specialmente nel tempo invernale, spediti nelle località della pianura lombarda, arrivano rovinati nella parte esteriore. Quando il percorso viene effettuato un po' troppo veloce rimangono sane le frutta che sono nel mezzo dell'autocarro, quelle vicine alle sponde sono ammaccate. La renetta è un frutto delicatissimo e basta una piccola ammaccatu-

ra per rendere in due-tre giorni impresentabile il prodotto.

Spesa della normale. Se si dovesse fare una linea esclusivamente per trasportare passeggeri o anche per trasportare merci con carri, senza uso di carelli trasportatori, allora il binario ridotto costerebbe quasi la metà del normale, ma siccome si è fissato sempre il ragionamento della costruzione della Trento-Malé sull'uso di carri trasportatori, cioè di piccoli carrelli sui quali il vagone ferroviario grande viene posato, mediante l'uso di fosse, se si tiene presente, faccio una parentesi, che non possono circolare in tal modo più di 5 o 6 carri alla volta, e fra ogni due di essi è necessario un carro scudo, cioè un altro carro piccolo con ghàia o altro per motivi che riguardano la sicurezza della circolazione, se si pensa che il peso del carro grande va aggiunto al peso del carrello e che le luci delle gallerie devono essere maggiori della misura della sagoma internazionale, perché il carro ferroviario sul carrello viene elevato di 25 centimetri, e che l'armatura dei ponti deve essere più solida perché oltre al carro ferroviario c'è il peso dei carrelli di 3 tonnellate e mezzo, perché anche quelli devono essere tenuti in conto del peso e sono peso morto, non sfruttabile in quanto servono esclusivamente per portare carri e non merce, son pesi non utili, ma che devono essere tenuti presenti nel calcolo della prestazione della locomotiva o locomotore, non credo che ci sia da dubitare che la spesa della costruzione della linea ridotta non sia inferiore, ma superiore. Per la velocità dei treni, noi possiamo sfruttare le curve, in modo da dare maggiore velocità, perché il carro ferroviario delle FF. SS. ha il centro di gravità molto basso, ma se lo mettiamo sul carrello, nonostante il peso sensibile del carrello, il centro di gravità viene sopraelevato e quindi anche la velocità deve essere diminui-

ta, soprattutto nelle curve. Altro inconveniente, lo Stato si riserva in tutti i capitolati colle società private il diritto di inibire in ogni momento la circolazione dei suoi carri su carrelli senza obbligo di dirne il motivo, per qualsiasi ragione. Inoltre non sempre lo Stato può essere in grado di fornire alla società i carri, perché su carrelli possono circolare solo determinati carri, non carri con due assi, non carri con ruote tipo Griffin, non carri speciali. Tenuto presente tutto questo, se si vuole realmente costruire una linea ferroviaria per il trasporto delle merci, unica è la normale. Non vado a vedere se sia meglio la strada di 12 m. che forse potrebbe trovarci d'accordo, perché il decreto parla chiaro, parla di ferrovia, e non di strada. Inoltre il decreto stesso prescrive che la Società debba sostenere la spesa per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per la somma di 700 milioni. Con 730 milioni ci sarà un parco rotabile molto ma molto limitato, quando i consiglieri pensano che quelle carrozze di prima e seconda classe nelle quali viaggiano fra Trento e Bolzano vengono a costare circa 50 milioni l'una, anche se vi sembrerà un'esagerazione. Quindi pensate cosa le carrozze, sia pure piccole, verrebbero a costare. Il binario normale renderebbe possibile l'utilizzazione in un primo tempo del parco dello Stato. Lo Stato affitta i suoi carri a privati, il prezzo di affitto è variabile da 4,50 a 6,50 lire ora-carro. Calcolando che un carro nella Valle di Non rimanga 10 ore, il prezzo del carro non inciderebbe che per un valore di 80 centesimi/quintale sulla merce, vale a dire in misura praticamente nulla. Inoltre lo Stato consente la circolazione dei carri e delle vetture private sulle sue linee. Nessun diritto è dovuto, anzi lo Stato che incassa il prezzo del biglietto corrisponde alle società un premio fisso per vettura/chilo-

metro, premio che si aggira sulle lire 175 vettura-km.

PARIS (P.S.U.): Queste leggi o questi regolamenti saltano fuori o meno...

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Vedi, onorevole Paris, ho fornito dei dati molto precisi. Essi sono nell'incartamento del consigliere Menapace, quando era Presidente della commissione. Non li ho con me perché non prevedo una discussione di dettaglio. Qui si tratta soltanto di formulare un voto. Se il Consiglio vuole presentare un altro ordine del giorno per rinviare alla settimana ventura, per allora potrei fornire ai consiglieri una ventina di pagine dattiloscritte che possono studiare, non so poi con quale profitto. Mi meraviglio che l'interruzione venga da te, Paris, che se fossi stato presente a tutte le commissioni per la Trento-Malé avresti saputo che una seduta di 4 ore è stata assorbita da una relazione del genere. Credo inutile affermare che mi pronuncio per la normale; colgo a volo la frase dell'ingegner Pupp che è stata ripetuta anche ieri da un altro Consigliere del suo gruppo, « costasse anche molto di più dobbiamo fare la normale ». Il che vuol dire che i Consiglieri altoatesini non sarebbero in linea definitiva contro di noi. Domani non saremo noi a votare contro eguale stanziamento per altra linea dell'Alto Adige. Infatti la Regione è unica dal Brennero a Borghetto, ha unici interessi; se economicamente favorevole sarà il mercato in Alto Adige, tale stato si ripercuoterà nel Trentino e se il Trentino potrà attrezzarsi bene il beneficio si ripercuoterà nell'Alto Adige.

DEFANT (A.S.A.R.): Raccolgo solo la obiezione in materia regionale. È ben evidente che anche l'Alto Adige deve chiedere il potenziamento delle linee ferroviarie, e mi meravi-

glio di aver letto ieri che l'atteggiamento del gruppo tedesco sarebbe dovuto ad un specie di ricatto. Oggi è in gioco tutta l'economia della Nazione, non solo della Regione. Se si vuole potenziare quest'economia bisogna potenziare in primo luogo i trasporti che sono arterie e vene che conducono la ricchezza a portata degli uomini. Proprio in questi giorni c'è la discussione che riguarda la città di Trieste che ha per contro il porto di Marghera. È un fatto economico che non si può cancellare dalla carta geografica; sia Trieste in concorrenza con Marghera, ma comunque Marghera deve essere potenziata. Il potenziamento di Marghera si può fare esclusivamente da via Brennero e via Landeck. Forse la via Landeck è più importante che il Brennero, per il porto di Marghera. Quindi, potenziare le ferrovie credo che sarà uno degli atti più saggi che l'amministrazione ferroviaria potrà compiere, e questo tornerà a vantaggio della Regione, dell'Italia, dell'intera Europa. Quindi qualsiasi richiesta non solo è legittima da parte di Bolzano, ma addirittura necessaria per lo Stato stesso. Le piccole idee che vengono lanciate allo scopo di porre dubbi in materia, non sono solamente dannose alla Provincia di Trento o di Bolzano ma allo Stato stesso. È evidente che potenziando la Provincia di Trento, anche l'Italia meridionale ne acquista, e solo attraverso il potenziamento dell'Italia meridionale io vedo la possibilità di rinascita della Repubblica. Senza questo potenziamento, qualsiasi sforzo cadrà nel vuoto. E questo dico per portare un paragone in materia di potenziamento ferroviario dell'Alto Adige, dove troviamo il nostro vantaggio. È questione di potenziamento dell'economia. In materia di costi e di manutenzione, non voglio ritornare sull'argomento tecnico ed economico che è stato illustrato; è chiaro che ci siamo presentati ai dirigenti della ferrovia con il manuale Colom-

bo, e c'erano con noi due ingegneri e il consigliere Cristoforetti, e per non incorrere in errori di valutazione, abbiamo sempre avuto presente ad ogni momento il manuale Colombo. Ebbene, è risultato che il costo di manutenzione di una linea normale, rispetto alla linea a scartamento ridotto sulla quale viaggiano i carrelli, è inferiore del 12%, perché l'armamento per la ridotta deve essere superiore a quello della normale in quanto richiede un'usura necessariamente superiore a quella della normale, quindi quello che si risparmia ad un certo punto di materiale, lo si spende poi in altri punti dove incide il carrello. Quindi l'inferiorità della ridotta è tale che non giustifica, ha detto il dirigente, in nessun caso quando c'è la possibilità finanziaria della costruzione della normale. Nelle biellesi si usano i carrelli esclusivamente a vantaggio di quelle industrie che si trovano vicine alla città. Siccome la ferrovia dello Stato arriva solo a Novara, per collegare queste industrie con la città, la ferrovia elettrica porta sui carrelli quei 5 o 6 carri. L'amministrazione, dico francamente, dipenderà dagli uomini che dirigeranno la ferrovia. Da informazioni assunte potrebbe raggiungere il pareggio, se altri fatti politici non intervengono. In 5 anni di esercizio questo pareggio si può raggiungere, sempre che gli amministratori tengano conto che sono al servizio del pubblico e non il pubblico al servizio degli amministratori. Questo fatto è di capitale importanza. Bisogna che la ferrovia si adegui alle esigenze della clientela; la clientela ordina all'amministrazione e non l'amministrazione al pubblico. Se questi concetti saranno adottati non ci sarà bisogno dell'intervento della Regione; di questo ne sono assolutamente certo.

PARIS (P.S.U.): Vorrei dare assicurazione a perplessità circa la tesi avanzata dal consi-

gliere Pupp, nel senso che i trentini avessero, quasi non autorizzati, la contropartita che lo Stato dà alla Regione per la mancata applicazione di una imposta sulla produzione di energia elettrica consumata dalle Ferrovie dello Stato. E qui chiamo in causa il consigliere Amonn che era presente alle trattative, come era presente l'onorevole senatore Raffainer. Il Ministro dei trasporti di allora, senatore Corbellini, non disse che doveva essere totalmente assorbita questa contropartita dalla ricostruzione della Trento-Malé, ma parlò in generale del miglioramento delle comunicazioni ferroviarie della Regione e parlò della Trento-Malé. Parlò della ferrovia della Val Rendena, della Valsugana, della Val Venosta; non ricordo che abbia menzionato la ferrovia della Pusteria. Mi disse in modo specifico che il Ministero dei trasporti si preoccupava del miglioramento delle comunicazioni ferroviarie della Regione. Naturalmente, se vi era una linea che aveva bisogno urgentissimo di un intervento, era quella della Trento-Malé perché tutti ricorderanno le peripezie attraverso le quali è passata questa linea, prima statale, poi privata, poi società attuale. Sono noti i danni subiti durante la guerra, negli impianti fissi e nel materiale rotabile. Per cui credo che i consiglieri di Bolzano e noi tutti quanti, non dobbiamo ritenere chiusa la partita con lo stanziamento da parte dello Stato con destinazione alla ricostruzione della Trento-Malé. Per quanto riguarda il resto, in questa discussione vi dico che sento questo seggiolino come un cuscino di spine tanto mi trovo male. Mi trovo male perché mi trovo perplesso a decidere perché, secondo me, non sono ancora acquisiti tutti quegli elementi che possono porre un consigliere nella felice posizione di decidere senza esitazione alcuna. Io queste esitazioni le ho. Ho firmato l'ordine del giorno ma noto che vi sono anche qui delle contraddizioni, per-

ché il Consiglio è chiamato ad esprimere ora un parere che non ritengo vincolativo, perché immagino che la questione dovrà purtroppo ritornare qui, se è dato incarico alla Commissione per l'industria, il commercio e i trasporti, di raccogliere ed esaminare gli elementi atti a determinare la scelta della soluzione ferroviaria più confacente al potenziamento della Trento-Malé. Io immagino che la cosa debba ritornare qui e allora mi sento tranquillo ad esprimere un parere di massima, un orientamento, ma non un voto definitivo. Perché poi bisogna essere certi sul costo del materiale fisso, del materiale rotabile, e sul costo di esercizio. Il consigliere Cristoforetti ha portato le convenzioni che il Ministero dei trasporti ha stipulato con ogni singola ferrovia privata che percorre un tratto di binario statale, ma non ha portato una legge per cui il Ministero dei trasporti è tenuto all'osservanza di una legge a dare a tutto una misura o giocare entro determinati limiti. Questo, consigliere Cristoforetti, agli atti del Consiglio provinciale, della Commissione, non c'è. Quindi è arbitro il Ministero dei trasporti di stipulare la convenzione che gli pare più adeguata, ed è una cosa di non poco conto se pensiamo che per un terzo la linea Trento-Malé corre sui binari dello Stato. Anche di questo bisogna tenere conto. Bisognerebbe per lo meno avere non un impegno, che credo che il Ministero nella situazione attuale non possa dare, ma per lo meno essere illuminati, avere un orientamento perché tutto influisce sul problema dei costi. Non mi faccio delle illusioni, né sul trasporto delle merci né su quello dei viaggiatori, perché oggi tutti tendono a procurarsi il proprio mezzo di trasporto. Apriamo gli occhi e sentiamo qual'è il traffico sulle strade; non bisogna chiudere gli occhi, e partire da situazioni preconcelte su questo problema. Accetto e voterò questo ordine

del giorno, però con l'espressa dichiarazione che la Commissione esamini la materia che in definitiva deve ritornare al Consiglio regionale quando la Commissione avrà dato il suo parere, dopo aver acquistato quegli elementi che la mettano nella situazione di giudicare. Nel contempo, da parte della Giunta, vi sia un'azione tendente a dilazionare un giudizio definitivo da parte del Ministero dei trasporti e del Consiglio superiore ai lavori pubblici. Questo problema è nato male e sorto sotto un complesso di situazioni che ha messo i consiglieri provinciali di Trento in una situazione di disagio, perché non si capiscono certi irrigidimenti. Io non li comprendo. E non è pacifico nemmeno sentire il Presidente della Società dire: « lasciate pure che parlino al Consiglio provinciale o regionale, la ferrovia la faccio come voglio io! ». Non è tranquillo, nè onesto che un uomo che rappresenta la società, dica queste cose e che siamo presi come degli zimbelli. Vorrei, da parte del Presidente della Giunta, l'assicurazione che nulla sarà deciso a Roma, fin tanto che non avrà deciso il Consiglio regionale.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): I rilievi e le osservazioni fatte durante la discussione porteranno un po' più in là delle delucidazioni che era tuttavia opportuno dare, prima del voto, su questo « parere » intorno al quale le perplessità non si capisce da dove possano sorgere. Nel 1950, mese di maggio, è stato discusso al Consiglio provinciale un largo testo della Commissione tecnica provinciale, che conteneva cinque relazioni fatte da diversi autori; è stato anche esaminato un fascicolo preparato dalla Società, in difesa della tesi ridottista con le relative cifre ed elaborazioni. Quanto ai prezzi, né la normale né la ridotta hanno spostato gran che le valutazioni del 1950. Sui progetti esaminati

dal Genio Civile per qualsiasi lavoro l'aumento concesso va a un massimo dell'8%; non vedo perché nel caso della ferrovia si debba ad un tratto parlare di aumento di miliardi. Ora, ripeto, tutti i dati sulla ridotta sono stati consegnati al Consiglio provinciale e sono stati minutamente esaminati dal professor Zignoli, non appena ebbe l'incarico dalla Giunta provinciale di vedere l'elaborato della linea ridotta predisposto dalla società Trento-Malé. I documenti che erano stati raccolti dalla Commissione, e che sono importantissimi, in parte li ho citati ieri e in massima parte sono contenuti nel fascicolo che i consiglieri provinciali di Trento hanno esaminato nell'aprile dell'anno passato; i documenti venuti dopo sono tutti quanti favorevoli, nettamente e chiaramente, alla soluzione a scartamento normale. Come maggiore testimonianza mi permetterò di leggere alcuni brevi rilievi del professore Zignoli, tolti da una relazione che già nell'autunno passato (due mesi dopo aver preso contatto sia con i rappresentanti del ridottismo che con ingegneri e tecnici di altre tendenze) il professore Zignoli diede al Presidente della Giunta provinciale e al senatore Benedetti, Presidente del Consiglio di amministrazione della Trento-Malé.

BALISTA (D.C.): Relazione non definitiva e confidenziale!

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Non definitiva, ma contiene in merito alla ridotta tutti i dati presentati dai ridottisti.

PARIS (P.S.U.): Ma siamo d'accordo di scartare la ridotta tutti!

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Io prego di non confon-

dere i dati. La Società concessionaria nel giugno 1950 ha presentato il suo progetto completo, che è partito per il Ministero. Ora se questo non è un fatto, mi domando che cosa è un fatto. Questo progetto a scartamento ridotto è stato terminato e presentato. È in mano del Ministero trasporti ufficialmente, e il professore Zignoli lo ha avuto in copia dalla Concessionaria medesima. Il progetto completo di dettaglio della ridotta, non è documento sufficiente per il tecnico che deve giudicare? Riguardo alla convenzione, se voi la chiedete non vedo perché lo Stato debba negarla a noi, visto che ci sono circa 50 convenzioni nella Repubblica fra lo Stato e società concessionarie. L'Assessore Tranquillini usa dire: non ci devono essere figli e figliastri. Ora, se noi domandiamo una convenzione parallela ad altre, non vedo perché lo Stato dovrebbe negarcela. Tanto più che il nostro percorso sarà di pochi chilometri. Quando si pensa che le ferrovie biellesi percorrono una linea che comporta 84 coppie di treni al giorno come è la Milano-Torino, certo fra le più importanti del Paese e che i percorsi delle Ferrovie biellesi su binario dello Stato avvengono per 62 km. fra Novara e Milano e 65 fra Santhià e Torino, su linea molto più carica della linea del Brennero. Ammesso il fatto che treni di società private si inseriscono a Santhià e a Novara per andare a Torino e Milano, si dimostra che non c'è nessuna difficoltà, a meno che non la si voglia creare, perché allora ci sarà certamente. Chiedere allo Stato che alcuni treni che vengono dalla Valle di Non si inseriscano a Mezzocorona e vengano fino a Trento, su una linea che ha 40 coppie di treni al giorno (cioè la metà della Milano-Torino), non credo che ostacolerà il movimento. L'allusione fatta dal consigliere Pupp ci porta anche al paragone con un'altra linea molto carica, quella che forse, in Europa, è la più frequen-

tata di tutte, l'asse Nord-Sud. attraverso il Gottardo. Ho qui un gruppo di dati statistici sulla linea del Gottardo. Nel 1949 sono passati sulla linea del Gottardo 219.371 carri merci, senza contare i treni passeggeri, con un orario, com'è noto, ricco e fitto. Nel 1841 passarono 512.308 carri, con un trasporto, solo in discesa, di 900 mila tonnellate. Si pensi che quella linea parte da un livello di 100 m. e va a un livello di mille m. sul mare, attraverso colli. Le possibilità e la potenza di questa via sono notevolissime, se si pensa che i treni merci sono a tre locomotori e trascinano 1300 tonnellate a 85 km. orari.

Questo ci dimostra che quando sono state sollevate difficoltà, quando è stato detto che in Valle di Non non si può fare una linea normale, si dicevano cose che non avevano alcun fondamento da parte di chi mancava di una elementare nozione sulle linee ferroviarie. Ma va fatto un altro rilievo. Non è sufficiente che noi teniamo presente, come ha chiarito bene il consigliere Amonn ieri, e come oggi ha detto il consigliere Pupp, il dialogo ridotta o normale; abbiamo da temere una tesi curiosa, a cui ho fatto allusione ieri, cioè il tentativo di inserire nel dialogo la così detta soluzione stradale. Non so come si possa trasferire ad altra soluzione un testo di legge che è scritto molto chiaro e riguarda la trasformazione della sede e degli impianti di una ferrovia. Avendo stima e fiducia nelle leggi e in coloro che le fanno, io voglio credere che la legge abbia da rimanere quella che è, e che lo stanziamento venga destinato a una soluzione ferroviaria, perché ad altro non potrebbe riferirsi, a meno che non succeda (come abbiamo avuto da constatare ieri) che vi siano leggi che offrono su un vassoio d'oro miliardi per le nostre industrie, e poi si volatilizzano senza che nessuno sappia né perché né come. Raccogliendo l'al-

lusione fatta dall'onorevole Paris, raccomandando che il Consiglio tenga ben presente questo tentativo di soluzione stradale, che è più che un tentativo, stando alle informazioni che ci sono state date. L'ANAS ha già stabilito il piano di asfaltatura delle strade della Valle di Non. Non appena levato via il tram, che ora percorre la strada e la guasta e la rende impraticabile, avremo una strada di 7 metri, con dislivello non eccessivo e tracciato buono. Non si vede cosa possa significare una « soluzione stradale ». Potrebbe, se mai, essere questa: la perdita integrale dei due miliardi e trecento milioni stanziati per la ferrovia. Ho parlato anche alcuni giorni fa con l'ingegner Francescatti il quale conferma che, per la Valle di Non, l'ANAS ha previsto, come per tutte le altre strade statali nella Regione, un piano di miglioramento e di asfaltatura. Ogni tentativo di trasformare la ricostruzione della Trento-Malé in soluzione stradale, vuol dire far perdere alla Regione, alla Provincia di Trento, alla collettività intera, lo stanziamento di 2 miliardi. In Alto Adige nessuno, in passato o nel presente, ha pensato a linee a scartamento ridotto; l'unica linea ridotta che esiste in Alto Adige è una linea costruita in tempo di guerra, la linea di Gardena, contemporanea della primitiva linea della Valle di Fiemme, anch'essa figlia della prima guerra mondiale. Ma le linee contemporanee alla Trento-Malé, sono normali; si veda la Bolzano-Caldaro, la quale è stata concepita così, precisamente perché, se uno carica il vagone cisterna a una cantina sociale, come già si faceva e si fa, il carico arrivi a destinazione senza trabordi. Ora questo è intento economico, e non pensate, nella metà del secolo XX, di affliggere proprio la Valle di Non con un trabiccolo a scartamento ridotto e di infliggerle come una punizione, un ordigno con i carrelli trasportatori che son cosa superata da tempo.

BANAL (D.C.): Volevo fare alcune precisazioni. Si è detto qui che si tratta o almeno che il problema si è mutato in un problema politico. Se questa asserzione è stata rivolta al mio gruppo, io la respingo. Non si tratta affatto per noi di un problema politico ma di un problema di natura tecnica e soprattutto di natura finanziaria. Noi vogliamo prendere le nostre decisioni, come è stato detto ripetutamente, a ragion veduta e con piena coscienza degli atti che compiano. È stato detto che i consiglieri trentini non si sono pronunciati sullo scartamento della ferrovia. Credo che anche questa affermazione sia stata rivolta al mio gruppo. Richiamo i Signori consiglieri all'ordine del giorno in data 23 maggio 1950. È stato detto che il problema è già risolto, per quello che riguarda il lato tecnico. Il consigliere Pupp ha detto anche per quello che riguarda il lato finanziario. Il giorno 3 giugno 1951, quindi poco fa, in una lunga esposizione sul progetto fatto dall'ingegnere Zignoli in Giunta, egli non è stato capace di darci i dati definitivi perché non ha finito il suo lavoro, ed è stato sollecitato dal nostro Presidente, che potrà darne conferma, di accelerare il tempo e arrivare a darci questi dati entro il mese di luglio. Quindi è falso il dire che questi dati siano acquisiti e noi restiamo fedeli all'ordine del giorno che abbiamo votato. Non è vero quindi, consigliere Pupp, che i costi siano coperti. È proprio questo che ci mette nel dubbio e crea uno stato di perplessità. Si è parlato lungamente per convincerci che lo scartamento normale è migliore del ridotto. Scusate, questo è ridicolo. Noi siamo convinti tutti che lo scartamento normale è migliore del ridotto. Se lo Stato ci avesse detto: « noi vi facciamo la ferrovia », non solo lo scartamento normale, avremmo chiesto, ma doppio binario. Le cose sono di altra natura. Non è necessario dirci dei carrelli e non

carrelli per farci comprendere che lo scartamento normale è migliore del ridotto. Questo è detto nell'ordine del giorno del Consiglio provinciale. Io dico che insistere su questo argomento dopo tutto quanto è stato detto a Trento, e nell'ordine del giorno, questo si tenta di diventare un problema politico e, se non tale, diventa di una vera demagogia.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Sono molto compiaciuto delle affermazioni del capo gruppo della D. C. che sostengono come non ci sia in discussione un problema politico. Così vengono a cadere le prevenzioni di chiunque supponesse che nel Consiglio regionale, la Trento-Malé, riveste funzione politica. Non voglio d'altra parte fare la parte dell'uomo della strada, che di certe smentite ufficiali governative di altri tempi, non mai abbastanza deprecate, ne traeva motivo per delle affermazioni. Io, consigliere Banal, sostengo che il problema della Trento-Malé è un problema squisitamente politico e non trasformato in tale da me. L'onorevole Banal afferma che non occorre dimostrare che lo scartamento normale è migliore: ne abbiamo parlato tanto in Consiglio provinciale. Il Consigliere dimentica che qui siamo a Bolzano, al Consiglio regionale, dove ci sono i colleghi dell'Alto Adige che non conoscono questo problema e che pure devono votare questo comma dell'ordine del giorno. È giusto che essi siano perfettamente al corrente di tutto il problema. Solo per questo ho dato dei chiarimenti. D'altra parte ho visto con dispiacere i 13 voti favorevoli per quell'ordine del giorno che voleva fosse rinviata per maggiore conoscenza, questa discussione. Durante l'illustrazione fatta dal sottoscritto e da Menapace e da altri, ad un certo momento c'erano in sala solo sei firmatari del citato ordine del giorno.

LORENZI (D.C.): Lo hanno ripetuto quelli di Trento, la seconda volta.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Probabilmente fra tre mesi rifaremo questa relazione e chiederemo il rinvio. Devo una risposta a Paris, che è perplesso. Mi dispiace che non c'è; la leggerà nel verbale. A Trento la Commissione ha riunito i funzionari del compartimento di Verona: era anche presente l'attuale capo-compartimento. Essi hanno ripetutamente affermato che la convenzione per il percorso comune Trento-Mezzocorona poteva essere stipulata a condizioni per lo meno uguali a quelle delle altre linee, ma probabilmente più vantaggiose, in quanto il percorso è completamente pianeggiante, ed avrebbe portato un contributo notevolissimo di circolazione di carri merci con frutta, merce stagionale per la quale è già precisata la tariffa di trasporto sul tratto stesso. Sono contento che Paris abbia garantito il suo voto all'ordine del giorno, in quanto che sarebbe stato curioso che, dopo aver firmato l'ordine del giorno, votasse contro.

BANAL (D.C.): Volevo solo assicurare il consigliere Cristoforetti che dovremo ancora discutere il problema; io spero e mi auguro prima di tre mesi, ma con tutti i dati alla mano, non con improvvisazioni, ma con dati, tutto il progetto. Appena il materiale sarà pronto, verrà portato in Consiglio, sempre seguendo fedelmente quanto espresso nell'ordine del giorno.

DEFANT (A.S.A.R.): Vorrei far presente che noi di questo problema ci siamo interessati fin dal 1945. Noi poniamo il nostro accento su tutti i problemi regionali! Chi rilegge « Autonomia » del 1946, 1947, 1948 spesse volte troverà accennato il problema della Trento-Ma-

lé, perché per noi è un problema centrale, indipendentemente da considerazioni di partito, per una valutazione obiettiva dell'economia del Trentino. Non si può parlare di demagogia. Se il Consiglio provinciale ha sollevato il problema, è perché il Consiglio provinciale, e in particolare il partito di maggioranza, non era edotto della questione. Perché sulle radici giuridiche dei fondi si parlava in senso ben diverso di quello di oggi. Poi abbiamo visto il libro verde della direzione della Trento-Malé, che era in contraddizione aperta con il responso dei tecnici e degli economisti. Non certo per demagogia; non c'è nessun bisogno, con 2800 voti che ne sono la testimonianza più viva, non c'è bisogno di fare della demagogia; ma i problemi regionali li affronto indipendentemente da orientamenti politici e non certo per fini personalistici. (Applausi).

BANAL (D.C.): Per fatto personale. Per precisare quanto detto prima. Ho detto che l'insistere sul voler dimostrare che lo scartamento normale è migliore dello scartamento ridotto è una cosa inutile, perché tutti siamo convinti, e se non fossimo stati convinti non avremmo firmato l'ordine del giorno del 1950. Premesso questo, il tornarci sopra diventa demagogia. E questo lo ripeto.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): La parola demagogia l'abbiamo riscontrata questa mattina in un giornale. Ora ci tengo a precisare che ho portato e citato documenti e testi con tanto di firma, e dove si vede la faccia; si potrebbe dire, viceversa, che quel giornale che oggi parla di demagogia non ha mai voluto ospitare articoli favorevoli alla soluzione normale, ma li ha respinti o tenuti nel cassetto, pubblicando invece anonime corrispondenze a sostegno della tesi ri-

dottista. Se fosse vero quello che dice Banal, come è stato ripetuto anche da altri, che la cosa è pacifica, allora, Signori, non saremmo qui a discutere. Si dice che noi si sfonda una porta aperta. Grazie della porta aperta! Basta vedere la resistenza inspiegabile, nel voler sostenere la soluzione ridottista contro i dati che noi offriamo: fatti e dati e testimonianze di tecnici, che si sono esposti con il loro nome. Se fosse una porta aperta non saremmo qui a cercare di aprirla. Non è vero che sia una porta aperta e per questo è stato necessario affrontare la discussione. Se questa discussione...

BALISTA (D.C.): I soldi?

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Quando ci saranno altri particolari, discuteremo anche quelli; ma non è una buona ragione per non chiarire i particolari che già esistono, sono documentati e molto tranquillamente riferiti.

SALVETTI (P.S.I.): Dirò poche cose. Fra i tanti interrogativi e lacune, nella mia mente c'è questa. Come mai un problema di tale natura intrinseca abbia avuto sviluppi e tonalità atmosferiche che non sono normali? Direi quasi: una fisionomia patologica, che poche volte si è vista, in problemi di questa natura, involversi in un'atmosfera che sembra quasi una forma artificiosa. Mi sono domandato tante volte: qual'è la spiegazione più plausibile? Dichiaro subito che non sono riuscito a darmela.

Uno sforzo interpretativo tuttavia...

BALISTA (D.C.): Soldi, soldi!

SALVETTI (P.S.I.): ... ho cercato di farlo ed a qualche domanda una risposta me la

sono data; ma sono il primo a dire che non è sufficiente. Tuttavia voglio riferirmi al fatto che qui è stato toccato, e che rappresenta un po' il punto centrale. La legge del finanziamento fa riferimento alla società concessionaria, la società si chiama Trento-Malè, è società per azioni con una configurazione giuridica che ha quei tali soci azionisti che tutti sappiamo. Ora se la Trento-Malè invece di avere quella determinata configurazione di società fosse una società a capitale privato credo che tutte queste discussioni avrebbero solo una forma, non diretta, perchè in fin dei conti una società che ha concessione e capitale privato, va avanti per quella strada per cui la concessione è stata chiesta ed ottenuta. Secondo me, il punto cruciale di divergenza è nato da questo: da una parte abbiamo la Trento-Malè che ha quella tale configurazione, dall'altra parte si dimentica che gli azionisti della Trento-Malè, salvo la percentuale del 30%, sono enti. E a un certo momento è avvenuto un distacco fra gli amministratori e gli enti che sono i veri azionisti. Ora, come mai la Trento-Malè si è venuta a trovare in una situazione divaricatrice fra il Consiglio di amministrazione ed il Consiglio provinciale? Per una ragione storica? In un primo momento si è parlato solo di riassetto dell'attuale ferrovia: trabiccolo è stata definita qui. Questo è stato tentato e non raggiunto, perchè nessuno allora prevedeva la possibilità di un intervento massiccio da parte dello Stato. Superato quello, la soluzione normale l'abbiamo ammessa tutti, ma domando anche, onestamente, a tutti gli attuali sostenitori della normale come avrebbero impostato il problema nel 1948, quando non erano nemmeno all'orizzonte i due miliardi da parte dello Stato, perchè anche lo Statuto era di là da venire. Chi avesse parlato di soluzione normale nel 1946 avrebbe semplicemente posto il problema della

conquista della luna. Siccome il Consiglio di amministrazione allora esisteva ed aveva una malattia cronica e patologica, quella derivata dalla guerra; doveva risolverlo con la briscola che aveva in mano allora ed è andata per una soluzione di riassetto. Ecco perchè la soluzione normale in certo senso era una soluzione coatta, perchè allora non si poteva presentare acquisibile. Il guaio è, e questo è il grosso interrogativo: uomini che fisicamente e giuridicamente avevano quella tale opinione nel 1945, 1946, come mai con l'evolversi successivo, con l'intervento dello Stato, con tante spiegazioni tecniche, con l'equivalersi, o quasi, dei mezzi finanziari in gioco, come mai ancora pensano ad una soluzione ridotta? Allora la capivo, oggi non la capisco più, almeno finché non mi si dimostri che la differenza dei costi è di tale natura da considerarsi non superabile. Questo lo sapremo, ma non lo credo. Tuttavia posso ammettere anche questa differenza. Qui si sono fatte tante illazioni, dei sottintesi che io non raccolgo. Si è parlato di interessi, di intese, di omertà, di clientele sotterranee. Non capisco. È certo che per me rimane un mistero come su una questione tipicamente tecnica, economica e finanziaria, si stia aggrappati ad una tesi. La realtà è che oggi per la Trento-Malè, da parte degli uomini che la amministrano ancora, si è pregiudiziosamente favorevoli alla ridotta. Perchè la realtà è che nella Trento-Malè una parte di responsabilità l'amministrazione ce l'ha; ho la netta convinzione e l'impressione che ancora si è pregiudizievolemente favorevoli alla soluzione ridotta, non si è entrati nell'elasticità mentale di dire — e molti altri l'hanno fatto —: « Dò atto che i pareri nel 1946 erano necessariamente legati ad un rapporto della sede » ma non ci sono arrivati, obiettivamente non hanno mantenuto l'elasticità di dire: « ben venga la normale, purchè non ci si ponga con

la forza maggiore nell'impossibilità finanziaria ». Ho l'impressione che a questa elasticità taluni, e non degli ultimi, non sono ancora arrivati nell'ambito della Trento - Malè, cioè quelli che hanno la responsabilità giuridica di fare i lavori. Perché non è la Regione e non è la Provincia che fa i lavori, e neanche il Comune di Trento. E mi si permetta di riferire, in aggiunta a tante spiegazioni tecniche, che uno dei maggiori azionisti della Trento - Malè è il Comune di Trento, il superiore, attraverso la SIT. È superiore anche alla stessa Provincia. Ora, la città di Trento ha disputato senza approfondire il problema; se dovesse dire che in certe circolari dei dirigenti del Comune di Trento, degli ex- amministratori e probabilmente anche degli attuali, se dovessi dire che c'è quella tale elasticità di tendere ad auspicare la soluzione normale salvo le solite riserve, direi una cosa errata. A mio giudizio c'è in quelle circolari dei dirigenti della città di Trento, ancora la resistenza che, cioè la normale pregiudicherebbe fortemente la città di Trento nella questione del capolinea o altro. Comunque se qui — e mi piace constatarlo — è possibile ottenere una maggioranza per la normale, nella città di Trento la battaglia è ancora non dico da vincere, ma da combattere. Bisogna ancora dare alla cittadinanza e all'amministrazione responsabile di Trento la sensazione che la soluzione normale oltre che a coincidere con gli interessi della Valle di Non non contrasta, ma coincide con i bene interpretati interessi della città di Trento. Anche per un'altra ragione, e qui se ne parla, io sono di vecchia data nel sostenere la normale, ma sempre con la riserva che mi auguro teorica ma che può diventare pratica anche, della possibilità del finanziamento, sono un vecchio e riconosco normalista, con tutte le riserve del caso, quando si parla di normale della Valle di Non. Ma dico quello che ho detto

al Comune di Trento e nel consiglio d'amministrazione della Trento - Malè: la soluzione della Trento - Malè non può essere dissociata nel finanziamento, nè in rapporto cronologico, nè tecnicamente, dal servizio attuale che la Trento - Malè fa nel fondo valle da Trento a San Michele. Se si continua a pensare solo alla Trento - Malè mi sembra quasi, ma non è vero, in funzione solo da Mezzocorona a Malè, quindi in funzione di quella grande Valle, non dico che quella non è funzione importante, ma unilaterale e parziale. La Trento - Malè com'è, la dobbiamo considerare unitaria, anche per quell'importante settore del fondo valle. Le statistiche dimostrano che la Trento - Malè circa il 50% dei suoi viaggiatori, se la memoria non mi tradisce, li prende in fondo valle, quindi è chiaro che quando si parla di Valle di Non, non si può dissociarla dalla soluzione che auspichi un collegamento col fondovalle. Siccome c'è il supplemento di centinaia di milioni, propongo ed insisto che i milioni che si troveranno per la normale, per la Valle di Non, debbono essere aumentati di quei milioni che occorreranno per dare un surrogato tecnicamente moderno ed utile al servizio di fondovalle, che è eminentemente rivolto al servizio passeggeri. Ecco perchè è un problema complesso. Qualche cosa di utile scaturirà, oltre che da Roma, da queste discussioni, che secondo me, sono andate anche oltre allo stretto necessario. Auguro che taluni amministratori e dirigenti della Trento - Malè si persuadano che, insomma, bisogna avere l'apertura mentale per esaminare la soluzione e si rassegnino anche ad essere sconfitti sul loro terreno, quando obiezioni di ben altro valore, che oggi non abbiamo, non vengano a confermare che io non la vedo giusta. Ma non siano agnostici. Noi abbiamo preferito la manovalanza della normale; ma non vorrei che altri insistessero ancora su

una forma che per me ha l'aria di un'assurdità e che può essere pericolosa.

SCOTONI (P.C.I.): Il consigliere Banal ci ha detto questo: è un argomento che deve essere trattato da un punto di vista tecnico, mentre altri hanno dato un'impostazione personalistica o demagogica della questione. Anche ammesso e non concesso, lasciate che vi dica, che da parte vostra si è fatto di tutto per dare l'impressione che questo fosse vero — perché scusate vi era questo fondamentale problema che doveva necessariamente vedersi legato al Consiglio provinciale di Trento quale azionista, che deve interessare il Consiglio regionale come il Consiglio provinciale dove la discussione avvenne per caso, vorrei dire. Vi ricorderete l'origine della discussione, perché fu fatta da quella tale commissione che portò quelle risultanze, si approvò quell'ordine del giorno, al quale Banal dice di restare fedele. Restiamo fedeli, ma cerchiamo di informare il Consiglio intorno al mandato della Giunta provinciale . . .

BALISTA (D.C.): L'ho informato!

SCOTONI (P.C.I.): ...di quello che è stato fatto, ma a quanti mesi di distanza!

BALISTA (D.C.): In tutte due le sedute!

SCOTONI (P.C.I.): A parecchi mesi di distanza. Dal 23 maggio del 1950! C'è stato assicurato che la Giunta non è stata molto sollecita a dare incarico per la stesura del progetto di dettaglio. In Consiglio regionale, anche, ho avuto la netta sensazione che di questo argomento non si volesse, non si desiderasse parlare. Quando ho portato quella proposta

che voleva svolgere l'ordine del giorno con il quale si chiedeva che la Commissione trasporti che in quei giorni decideva dell'argomento, sentisse il nostro parere, poichè abbiamo diritto di dire qualche cosa di più del nostro parere, (abbiamo il punto 14 dell'articolo 4 e l'articolo 39 che dà anche alla Regione la possibilità di esprimersi su progetti e regolamentazioni di trasporti di interesse nazionale purchè interessino la Regione) anche allora non si è trovata la maggioranza dei tre quarti e fu rinviata la discussione. Per fortuna che nella Commissione parlamentare qualcuno ha avuto il buon senso di dire e proporre che su questo argomento, che interessa anche la Regione, essa venisse sentita. Noi non sappiamo, non siamo informati sufficientemente di come si svolgono le cose, perchè anche le notizie di quello che avviene nell'interno della Società, le abbiamo così per sentito dire, perchè ce le dice qualcuno, ma di che cosa bolle veramente nella pentola della Società io non so nulla. Voi dite che il Consiglio non è sufficientemente informato per decidere. Allora domando: se non è informato il Consiglio perchè mancano questi dati, come poteva essere informata la Società? Eppure, a quanto ci è stato assicurato, la Società ha presentato un progetto a scartamento ridotto, quindi era sicura che quel progetto andasse bene, se lo ha presentato. Allora dolevate dire: Non facciamo come male ha fatto la Società la quale, prima di avere tutti i dati, ha scelto una delle soluzioni. Ho sentito dire tre, quattro volte dal Presidente della Giunta provinciale di Trento: « È questione di soldi. Portateci questi dati, dateci qualche cosa ». Ma guardate che l'ordine del giorno lo abbiamo approvato nel maggio 1950. Siamo a metà luglio 1951, e della cosa se ne incominciò a parlare dall'inizio del 1948 quando venne data assicurazione alla Costituente. Sono passati tre

anni, in tre anni era sperabile che per lo meno i dati per poter decidere a quale tipo di rimodernamento si deve dare maggiore affidamento, fossero preparati. Perchè è giusto pensare e ragionare sulle cose ma se quelli che hanno cominciato a costruire ferrovie fossero andati con quella velocità andremmo ancora con la diligenza. Quindi non aspettate sempre che ci sia qualche consigliere, al quale poi rimproverate di agire per determinati presupposti; fatelo voi; fate voi gli iniziatori!

BALISTA (D.C.): Devo prendere la parola in seguito alle dichiarazioni del dottor Scotoni per chiarire la situazione. Se il Consiglio provinciale non è stato informato nei dettagli degli sviluppi dei lavori condotti dall'ingegnere Zignoli e suoi collaboratori, è stato informato in tutte le sedute successive a quella a cui si riferisce l'ordine del giorno letto prima dal consigliere Banal, sull'andamento generale, e nell'ultima seduta ho detto: Non posso riferirmi sui lavori di massima, di dettaglio, sui rilievi topografici, ecc.; nella relazione finale voi avrete tutti questi elementi, avrete la risultanza di tutti i rilievi e i lavori fatti dai tecnici. Nell'ultima seduta di Consiglio provinciale ho comunicato che Zignoli aveva presentato alla Giunta provinciale il progetto relativo al primo tronco da Mezzocorona a Cles e che era in corso di elaborazione il progetto relativo al tronco Cles - Malè, e che il professor Zignoli — e questo è per richiamarmi alla relazione di cui si è servito oggi Menapace, malgrado si tratti di atto confidenziale . . .

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Sono autorizzato da lui.

BALISTA (D.C.): . . . Il professor Zi-

gnoli, in una seduta riservata della Giunta provinciale, a cui è stato fatto intervenire, avvenuta a fine giugno o di maggio, ha testualmente dichiarato che non apporrà la firma al progetto del primo tronco perchè aveva rilevato in sopralluoghi effettuati nei giorni precedenti a questa seduta, insieme ad un altro tecnico, che occorreva portare qualche variante e che non si sentiva in grado di presentare relazione scritta parzialmente perchè intendeva avere il lavoro compiuto e che alla Giunta provinciale avrebbe rimesso poi l'intero progetto firmato da lui con l'intera relazione accompagnatoria. In Consiglio provinciale ho fatto questa dichiarazione; per oggi vi posso dire che le cose stanno in questi termini. Non appena avrò consegnato tutto il suo materiale, il Consiglio provinciale sarà nuovamente convocato e questo sarà fatto e bisogna che sia fatto, perchè anche noi desideriamo uscire da questo vicolo cieco. Non l'ho voluto fare nella seduta del Consiglio provinciale, per un riguardo a Zignoli. Le sue dichiarazioni di carattere preliminare, confidenziale, le potrei fare oggi. Non le faccio neppure oggi, ma vi posso dire che il problema, malgrado la legge dei due miliardi e 300 milioni, è aperto. Non è risolto, né per la ridotta né per la normale. E questo ve lo devo dire con tutta franchezza e tutta lealtà, come ho sempre fatto. Ora, Signori se il nostro atteggiamento può essere sembrato qualche volta in questa discussione, strano . . .

SALVETTI (P.S.I.): Reticente!

BALISTA (D.C.): Strano o reticente, non è dettato da ragioni inconfessabili, ma proprio da questa situazione di non voler far precedere una deliberazione affrettata del Consiglio regionale. Prima che noi, come Consiglio provinciale, dobbiamo dare un orienta-

mento, e dovremmo assumerci la responsabilità grave, gravissima di dare un indirizzo di qualche genere, desideravo avere questi elementi non soltanto tecnici, perchè sul problema tecnico della migliore soluzione credo che non ci sia dubbio. Lo ha detto Banal chiaramente, bisognerebbe essere ignoranti per non capire che la soluzione migliore in linea tecnica sarebbe la normale, ma bisogna vedere se con i mezzi a disposizione possiamo farlo, perchè non possiamo nemmeno fare lo scartamento ridotto. Vi dirò un altro particolare interessantissimo senza violare le confidenze del professor Zignoli, che lo stesso progetto Zignoli, checché ne dica il professor Menapace, è normale a scartamento ridotto. (ILARITÀ - RUMORI).

Ve lo spiegherò subito, cioè il professor Zignoli quando si è trovato davanti il famoso progetto normale che ha formato oggetto di discussione al Consiglio provinciale, e quando ha saputo intuire che con ogni probabilità il finanziamento sarebbe arrivato a 2 miliardi e 300 milioni, cifra che da due o tre anni si conosceva, che se andavano bene le cose, se si otteneva la legge si poteva arrivare al massimo fino a quell'importo, ha dovuto ridurre ai minimi termini il progettino del progetto normale Baudracco in limiti molto più modesti perché si avvicinasse il più possibile alla cifra dei 3 miliardi e 300 milioni, prezzo 1947. Allora ha dovuto limitare le gallerie, raccorciare delle gallerie, eliminare l'elettrificazione, risparmiare centinaia di milioni. L'elettrificazione l'ha sostituita con motori Diesel, facendo fare studi appositi per poter adattare queste macchine, e poter adattare l'automotrice Diesel fino a quando la Regione, o la Provincia, o la Trento-Malè fosse stata in grado di trasformare e avere l'impianto elettrico e di sostituire il motore Diesel con motori necessari. Questi sono gli elementi

che mi vengono in mente, ve ne sarebbero altri da dire. Non voglio entrare nella questione delle cifre, per non fare atto di imprudenza e per non compromettere quello che in via orale e riservata ci ha informato senza che tutto sia definito e fatto, il professor Zignoli. Detto questo, stiano tranquilli i colleghi della Provincia di Trento che neanche la Trento-Malè prenderà una decisione definitiva in ordine a qualsiasi soluzione senza aver preso preventivi contatti con la Provincia e con il Comune di Trento e anche con una assemblea generale degli azionisti della Trento-Malè. Una riserva ci sarà sempre fatta e cioè che prima di dare il via a qualsiasi soluzione verrà sentito il Consiglio provinciale e il Comune di Trento e i Sindaci della Valle di Non. Personalmente, in una recente riunione, ho fatto anche questa dichiarazione, e quindi se sono reticente e se dovrò astenermi in questa sede e forse anche in altra sede dal prendere una posizione ufficiale è perché, Signori, non è da escludersi che debba anche assumere l'ingrato compito di fungere da mediatore, eventualmente, per conciliare se vi sono interessi e divergenze fra il Comune di Trento e la Provincia e fra il Comune di Trento ed altri Comuni. Quindi dovete prendere in considerazione la mia posizione personale in questa vertenza che è dettata solo da fini di bene, e desidero dare tutto il mio contributo personale anche di prestigio che mi avete dato voi col nominarmi Presidente della Giunta provinciale di Trento, e desidero darlo nell'interesse superiore, non ho interessi di nessun genere in questa faccenda, nell'interesse superiore del bene massimo raggiungibile delle nostre popolazioni e del nostro Trentino.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Per fatto personale, che

consiste nell'avermi attribuito degli apprezzamenti che non corrispondono, voglio dichiarare al Consiglio che ho qui la lettera con cui il professor Zignoli mi ha dato notizia su quanto ho detto e sulla questione in genere.

BALISTA (D.C.): In che data? La data della lettera?

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Addirittura del febbraio scorso.

BANAL (D.C.): Molta acqua è passata sotto i ponti.

SCOTONI (P.C.I.): Sono molto soddisfatto del mio intervento di prima perché mi ha dato modo di sentire dal Presidente della Giunta di Trento qualche cosa che non ho sentito ancora. Se avessi inteso ieri qualche cosa sulla procedura del 106 e del 108, accompagnata dalla premessa che nulla verrà deciso fino a tanto che il Consiglio provinciale e il Ministero trasporti avranno potuto esprimere il proprio parere! Certo che quando sento la discussione procedurale e sento l'Assessore ai trasporti che dice che noi non abbiamo risolto niente, e che non ci hanno interrogato, rimango stupito. Siamo noi gli interessati, e dall'alto si dimenticano che andiamo noi a battere alla porta. C'è il problema del finanziamento, e le dichiarazioni gravi del Presidente della Giunta non sono sufficienti né all'una né all'altra soluzione. Vorrei sapere una cosa, e non importa che mi venga risposto oggi: ma in base a che cosa la Commissione ed il Ministero hanno dato due miliardi e 300 milioni, e non uno e non 10? Non forse perché vi era già un progetto presentato, di ridotta, che presuppone probabilmente solo degli aggiustamenti e

che faceva spendere meno? Ho paura che quel progetto presentato con eccessiva fretta sia stato quello che ha fatto un po' fissare la cifra in misura non adeguata per assolvere i compiti che noi vorremmo affidare alla nuova ferrovia. Ed allora, se questo è vero, cerchiamo di discutere di interessi presso il Ministero per vedere se di fronte ad un progetto migliore (perché è anche nell'interesse dello Stato avere una linea buona e moderna che funzioni, piuttosto che una ridotta) si ricerchi la possibilità, in questo esercizio finanziario o nel prossimo, di ottenere un ulteriore finanziamento, di fare una cosa ben fatta, modernissima, oggi, ed abbastanza moderna domani. Vorrei, e spero che non mi verrà risposto di no, che da parte della Giunta provinciale ci fosse un interessamento per cercare che a questo problema venisse data la soluzione migliore anche a costo di insistere presso il Ministero ed altri organi competenti, perché si riveda caso mai, la misura di questa assegnazione. Tanto più che c'è un'altra legge che, a quanto credo, non comprende quello che è stato votato per la Trento - Malè, che prevede il rimodernamento di tutte le altre linee, e forse agganciandoci a quella legge si potrebbe chiedere un ulteriore finanziamento.

CAPRONI (P.P.T.T.): Sarei restato muto come un pesce se taluni aspetti della discussione testé avvenuta sul problema, non mi avessero suggerito di intervenire per illuminare in modo particolare uno degli aspetti che non mi sembra sia stato toccato. Ho ascoltato molto attentamente le considerazioni fatte ieri e ripetute oggi dal consigliere Banal riferentesi alle preoccupazioni circa i costi di produzione e costi di esercizio per l'eventuale linea a scartamento normale. E se la posizione negativa assunta dal gruppo di maggioranza o, rispettivamente, la perplessità su cui essa sembra si

sia ripiegata, avesse la sua radice soltanto in queste preoccupazioni, io non troverei nulla da ridire. Ma ho purtroppo la sensazione che vi siano anche dei pregiudizi, o per lo meno delle posizioni mentali preconcepite molto radicate, su questo problema. Perché la questione dei costi, se voi Signori consiglieri ricordate (almeno, voi consiglieri della Provincia di Trento) è stata proprio sollevata da questi banchi. Esaminate il verbale della seduta 14 maggio, pagina 34, e troverete per la prima volta, sollevata da questi banchi la questione del costo. Perché è stata sollevata la questione? Perché francamente non avevamo allora alcuna idea del quanto avrebbe potuto costare, e la costruzione della ferrovia a scartamento ridotto, e la costruzione della ferrovia a scartamento normale. Ora la questione dei costi ci ha condotti a chiedere di vedere una situazione comparativa, compilata con criteri omogenei. Da allora ho la sensazione che vi fosse una prevenzione contro la soluzione normale. Noi accettammo l'ordine del giorno proposto nel Consiglio provinciale come una soluzione molto saggia. Ciò che mi radica ancora di più nel mio convincimento è il fatto che un senatore della maggioranza, circa due anni fa, si ebbe ad esprimere, su un giornale, nel senso che la soluzione a scartamento normale avrebbe costituito addirittura un disastro per la popolazione della Valle di Non. Una seconda affermazione pure pervenuta, o per lo meno così i giornali ebbero a dire, da altri parlamentari della maggioranza, con allusione alla ferrovia della Valle di Non, faceva intendere che derivando il finanziamento da una rinuncia fatta dalla Regione a determinati suoi diritti, anche i contadini della Valle di Non — alla quale sempre pensiamo — avrebbero dovuto fruire di questo stanziamento. Quindi, come volete che la politica non c'entri? E si faceva di tutto per non farla

entrare, è ben logico; ma che esistono delle prevenzioni di concetto, degli atteggiamenti precostituiti e in certo qual modo irrigiditi, questo è innegabile. A questo si aggiunge l'atteggiamento del Consiglio d'amministrazione della Trento - Malè, che può e non può avere fondamento, che ebbe a sostenere un bel giorno: « guardate che in definitiva il Consiglio provinciale di Trento, il Consiglio regionale del Trentino - Alto Adige, in questo problema non c'entrano per niente, perché noi siamo il Consiglio d'amministrazione della Trento - Malè, noi siamo i rappresentanti della ferrovia, noi pensiamo a tutto ». È per questo confluire di notizie che desidero informare il Consiglio su quest'argomento, perché non vorrei che si trovasse su un piano di perplessità per causa del partito di maggioranza. Abbiamo visto con quale passione sia stato seguito il problema, non solo dai normalisti, che l'anno scorso erano ben meschina schiera, oggi alquanto ingrossata, ma anche dai ridottisti che hanno difeso le loro posizioni ad oltranza. Ora, sotto questa tenace difesa di posizioni, qualche cosa ci deve essere. È compito del Consiglio evitare per quanto possibile di subire delle influenze da parte di ambienti che avranno indiscutibilmente i loro interessi per una determinata soluzione, interessi che comunque non coincidono con gli interessi della popolazione che la ferrovia deve servire. Con ciò termino il mio intervento dichiarandomi senz'altro d'accordo con la soluzione normalista.

PRESIDENTE: È posto ai voti il comma preletto: 24 favorevoli, 13 astenuti.

13° comma: « auspica che la parte già completa del progetto a scartamento normale fra Mezzocorona e Malè, elaborato sotto la direzione del chiarissimo professor dottor ingegner Vittorio Zignoli, venga presentata in for-

ma ufficiale all'Ispettorato compartimentale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione di Bolzano, per essere inoltrata al Ministero dei trasporti, in Roma, ed ivi ufficialmente esaminata in antitesi con il progetto a scartamento ridotto presentato dalla Società concessionaria e come variante dell'elaborato a scartamento normale presentato pure dalla concessionaria, nell'autunno 1950, su richiesta dello stesso Ministero dei trasporti ».

PARIS (P.S.U.): Chiedo la parola per dichiarare di astenermi su questo comma dell'ordine del giorno, in quanto non posso aderire alla proposta che sia presentato un pezzo di progetto e non tutto il progetto, e invito per la seconda volta il Presidente della Giunta regionale — se crede — a darmi l'assicurazione che la Giunta interverrà in sede competente ad impedire e dilazionare un giudizio definitivo sulla scelta dello scartamento fino a tanto che il Consiglio non si sia pronunciato.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Non vedo difficoltà, stando le cose come sono state confermate dal progettista, a modificare questo comma e dire: « Auspica che il progetto elaborato venga presentato ecc. ». Così quando i lucidi saranno pronti anche per il tratto Cles-Malé la presentazione sarà fatta globalmente.

PRESIDENTE: Allora, Lei emenda? Corregge? « auspica che il progetto a scartamento normale elaborato sotto la direzione del chiarissimo professor dottor ingegner Vittorio Zignoli, venga presentato ecc. . . ».

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Volevo rivolgere la stessa preghiera che ha rivolto Paris al Presidente della Giunta. Quando noi abbia-

mo la certezza che in sede competente non verrà presa nessuna decisione prima che il Consiglio regionale abbia espresso un voto, possiamo anche aderire al rinvio. Ma se non c'è questa certezza non si può neanche mettersi allo studio, come è detto nell'ultima parte dell'ordine del giorno. Verranno forniti al Consiglio quei dati che la Commissione trasporti può e deve fornire. Ringrazio il Presidente Balista di aver affermato che la Trento - Malé non prenderà alcuna decisione prima ecc. Vorrei però osservare che la Trento - Malé non può prendere nessuna decisione perché i soldi sono dello Stato, sono della Regione che, rinunciando a suoi diritti, riceve questi miliardi. Verranno dati alla Società in quanto essa esercisce questa linea, ma per fare la linea che vorrà la Regione. Sono soldi di tutta la Regione e non solo del tratto che va da Trento, dal Comune di Trento, a Malé. D'altra parte . . .

PARIS (P.S.U.): Di tutta l'Italia, ed anche dell'America!

CRISTOFORETTI (M.S.I.): No, la forza elettrica è di qui! D'altra parte mi dispiace che il Presidente della Giunta provinciale abbia detto che egli deve necessariamente essere reticente perchè domani dovrà fare il mediatore. Siccome egli è partecipante, il mediatore sta bene che sia preso al di fuori della Provincia e del Comune e del Consiglio. Egli, come partecipante, non potrà mai essere spassionato nella mediazione. Colgo l'occasione per affermare di nuovo che nessuna demagogia mi ha mosso nello studio di questo problema, che è stato trattato quella sera nella riunione alla Filarmonica. Nel partito non si fa nessuna demagogia perchè quel problema è meditato. Prego il Presidente del Consiglio, che l'altro giorno ha detto che tante volte le mie inter-

ruzioni indispongono, ed ho dato atto che può anche essere vero, prego il Presidente di tener presente che tante volte quando parliamo noi della minoranza, si vedono sulle facce di uomini su certi banchi, non della Giunta, dei sorrisini di compatimento. Ora questo compatimento e quei sorrisini indispongono anche di più.

CONSIGLIERE: Bravo!

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Perchè non pensiamo che essi siano aquile da poter sorridere di compatimento per le nostre parole, o per il fatto che noi possiamo non avere le capacità tecniche che essi hanno. Pregherei il Presidente di richiamare tutti i consiglieri all'ordine, come ha richiamato me l'altro giorno. Ognuno esprime il suo parere, se qualche volta Ropelato o Fontanari dicono qualche cosa ed io ho fatto un'interruzione umoristica, non l'ho fatto per esprimere un compatimento. Anche poco fa un determinato Consigliere ha continuato a sorridere quando parlavano il sottoscritto, Salvetti e Scotoni e quando parlava Menapace. Ci sono degli interessi dietro questa Trento - Malè, e la prossima volta ne ripareremo.

PRESIDENTE: Se questi sorrisi sono silenziosi e non disturbano il procedimento, bene, se diventassero rumorosi interverrò senza dubbio.

DEFANT (A.S.A.R.): Intervengo per raccomandare vivamente la presentazione del progetto, se possibile ben inteso, unitariamente, se non è possibile, però, per evitare ulteriori ritardi, ricordiamoci che ci sono oscillazioni valutarie alle quali è ben difficile rimediare; se non è possibile di più si presenti

almeno quello che è pronto; differenze grosse non vi saranno. Una risposta a Balista, il quale ha affermato che vi sono state delle riduzioni al progetto. Pregherei il Presidente della Giunta provinciale di Trento di fare la precisa domanda al professor Zignoli, perché mai le ferrovie dello Stato sulla rete settentrionale e precisamente sul tratto Torino - Milano - Verona - Mestre intendano abbandonare il vecchio progetto di elettrificazione per introdurre tutta la trazione Diesel - meccanica? Lo prego di fare questa precisa domanda al professor Zignoli.

BALISTA (D.C.): Me l'ha già data.

BANAL (D.C.): Noi ci atteniamo all'ordine del giorno, cui ho fatto riferimento prima, del 23 maggio 1950 ed eventualmente vogliamo che sia trasmesso non una parte di progetto ma, come espresso qui, tutti e due i progetti con l'esatta documentazione comparativa dei costi.

PRESIDENTE: Il testo è stato emendato. Il testo suona così: « Auspica che il progetto a scartamento normale elaborato sotto la direzione ecc. ».

SALVETTI (P.S.I.): Naturalmente approvo il comma. Solo non so se i colleghi abbiano dato spiegazioni sulle parole ultime: « come variante dell'elaborato a scartamento normale presentato dai concessionari ». Io so di che cosa si tratta, e non so se il collega Menapace abbia dato delle spiegazioni, perché si potrebbe far credere che la Trento - Malè abbia presentato un vero e proprio progetto a soluzione normale. La cosa è differente, si tratta di un invito venuto dal Ministero che, avendo avuto visione del tracciato della linea, ha pregato gli estensori del ridotto di volere prov-

vedere un progetto diverso, nell'ipotesi che si potesse rivedere il tracciato delle curve e si potesse inserire un'eventuale soluzione normale. Il concessionario non ha fatto il progetto normale, ma una correzione parziale sul progetto della ridotta. Questo solo. E più che una variante direi che è un surrogato vero e proprio, e non si creda che sia una parte che va ad inserirsi nel tutto.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): La dizione qui è stata chiesta, naturalmente, ai tecnici i quali hanno informato che quando vi sono parecchi progetti in concorso presso il Ministero, l'espressione usata è « in antitesi » in quanto una proposta sia per la ridotta e l'altra per la normale, e « variante » in quanto siano tutte due proposte per scartamento normale. Però l'osservazione del consigliere Salvetti è esatta, in quanto l'elaborato della concessionaria è un abbozzo, un affrettato abbozzo, elaborato dalla Società l'anno passato, fra il mese di luglio e il settembre. Quindi se il Consiglio crede che invece di elaborato che non è finito, si dica « abbozzo » per evitare ogni equivoco, io son d'accordo di cambiare la parola. Quanto alla non inserita elettrificazione a cui ha fatto allusione il Presidente della Giunta provinciale, devo aggiungere alla precisazione di Defant, che il professor Zignoli, già per parte sua convinto che oggi sarebbe un errore elettrificare, si è trovato perfettamente d'accordo, subito e in forma esplicita e calorosa, con i tecnici del Ministero, i quali non solo gli hanno detto che faceva bene a non elettrificare la linea, ma hanno aggiunto che certi progetti già approvati dal Ministero dei trasporti e finanziati con provvedimenti accolti dal Ministero del tesoro sono stati modificati togliendo l'elettrificazione per ragioni che ora non è il caso di illustrare.

Il Ministero dei trasporti ha introdotto molta trazione Diesel. È in studio anche la trazione con metano. Comunque questa eliminazione dell'elettrificazione è perfettamente concordata con il Ministero e collima con i criteri che il Ministero intende applicare per tutta la rete nazionale.

ODORIZZI (Presidente della Giunta regionale D.C.): Devo una risposta a Paris e a Cristoforetti, i quali chiedono se la Giunta è del pensiero di svolgere un interessamento affinché nulla venga deciso definitivamente prima di un pronunciato sull'argomento. Dico subito che, avversario costituzionale delle discussioni fatte a metà, non ho mai portato in Giunta questo argomento in attesa di quei tali elementi di cui avevamo parlato in Consiglio provinciale e che non abbiamo ancora. Non appena li avremo li porteremo in Giunta ed ivi esaminati; non è la Giunta a prendere un atteggiamento che spetta al Consiglio. In ogni caso, siccome la richiesta è solo quella di svolgere un interessamento affinché non venga pregiudicata la situazione con una prematura decisione, dico che questo interessamento lo svolgeremo.

PARIS (P.S.U.): Chiedo al consigliere Menapace, che è il presentatore dell'ordine del giorno, se non fosse disposto ad apportare una modifica, a fondere assieme i due commi, perché la cosa viene a intavolarsi in modo inconcepibile. Perché come si fa a dire: « mandato di esaminare e raccogliere elementi alla Commissione industria e commercio » dopo che si è provveduto a presentare il progetto al Ministero dei trasporti? Mi pare che la cosa dovrebbe suonare così: « progetto dello scartamento ridotto presentato dalla società concessionaria e come variante dell'abbozzo a scarta-

mento normale presentato, pure dalla concessionaria, nell'autunno 1950, su richiesta dello stesso Ministero dei trasporti dopo che la Commissione per l'industria e il commercio e il turismo, abbia raccolti ed esaminati gli elementi atti a determinare la scelta della soluzione ferroviaria più confacente al potenziamento della Trento - Malè e il Consiglio regionale abbia espresso in via definitiva il suo giudizio in merito ». Perchè è naturale, e qui siamo d'accordo tutti, non diamo il parere definitivo. Non si delibera perchè sarebbe inutile che la Commissione raccogliesse tutti questi elementi se l'oggetto venisse ridiscusso in Consiglio. E allora è naturale che il Consiglio debba ancora discutere in merito e decidere quando la Commissione avrà raccolto tutti questi elementi e avrà avuto modo di relazionare in Consiglio.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Capisco il pensiero dell'onorevole Paris, ma ritengo che sia utile mantenere distinti i due momenti. Prima di tutto, nel comma di cui stiamo parlando si chiede una cosa ben precisa, a sè stante, che è l'auspicio nostro della presentazione del progetto al competente Ministero. Segue quest'ultimo comma che, in vista del passaggio della materia al Consiglio regionale, incarica la Commissione regionale di prenderla in esame. Questa Commissione prende conoscenza dell'oggetto per la prima volta, perchè non si è mai occupata della questione. Perciò desidero che venga lasciato staccato il comma che dà incarico alla Commissione legislativa per i trasporti di esaminare gli elementi nuovi atti a determinare la scelta della soluzione ferroviaria più confacente al potenziamento della Trento - Malè.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Come fir-

matario dell'ordine del giorno sono contrario alla fusione. Si può benissimo far precedere cioè il comma 14^o: « frattanto incarica la Commissione del Consiglio regionale . . . ecc. ». Non sono concomitanti le due proposizioni.

SCOTONI (P.C.I.): Credo che le cose possano restare come sono. Nella prima proposizione si dice che al Ministero dei trasporti c'è il progetto a scartamento ridotto. Mandiamo quello a scartamento normale che abbiamo fatto preparare, dato che non c'è nulla di male che venga esaminato dagli organi tecnici, dai quali dovrà dipendere la decisione. Se, esaminati tutti gli elementi che sono emersi nel trascorrere di questi lunghi anni, noi per ipotesi si dovesse arrivare alle conclusioni dei colleghi che da molto tempo si dicevano per lo scartamento ridotto, si esprimerà il nostro parere dicendo: esaminato questo e quest'altro, proponiamo all'organo che deve decidere di rimodernare la linea a scartamento ridotto; diversamente sarà lo scartamento normale. Le due cose possono coesistere anche dilazionate nel tempo, anche con la precedenza nell'invio di uno dei progetti.

PRESIDENTE: È posto ai voti il comma preletto. Al posto di « elaborato » è stato messo « abbozzo ». Chi è d'accordo col comma preletto, prego alzi la mano: 23 favorevoli, 8 astenuti.

14^o comma: « e incarica la Commissione del Consiglio regionale per l'industria, il commercio, il turismo e i trasporti, di raccogliere ed esaminare gli elementi atti a determinare la scelta della soluzione ferroviaria più confacente al potenziamento della Trento-Malé, e di curarne la trasmissione, tramite l'Assessorato, al Ministro dei trasporti, entro il 31 agosto del corrente anno ».

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Per andare incontro alla proposta di Paris, è stato presentato dal consigliere Cristoforetti e dal consigliere Defant un emendamento che accetto immediatamente, nel senso di inserire alla terz'ultima riga, dopo la parola « Trento-Malé »: « di sottoporli al Consiglio regionale » e poi continuare: « e di curarne la trasmissione ». Il testo verrebbe ad essere questo: « Frattanto incarica la Commissione del Consiglio regionale ecc. a sottoporli al Consiglio regionale e di curarne la trasmissione tramite l'Assessorato, al Ministero dei trasporti, entro il 31 agosto del corrente anno ».

AMONN (S.V.P.): Penso che il 31 agosto sia una data non più possibile per la Commissione, perché se la Commissione deve occuparsi di tutti i documenti e raccogliarli, non sa quando terminerà il proprio lavoro. Inoltre penso che la Commissione non potrebbe, da parte sua, curare la trasmissione tramite l'Assessorato al Ministero, ma che la Commissione dovrebbe solo riferire al Consiglio regionale. Dunque proporrei che si dica: « e di riferire al Consiglio regionale », senza alcuna data.

PRESIDENTE: Senza data?

SCOTONI (P.C.I.): Mi associo alla proposta di Amonn, e propongo di terminare dove dice « sottoporrà al Consiglio ».

MENAPACE: (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Allora il testo è: « di sottoporli al Consiglio regionale ».

PRESIDENTE: Altri che chiedono la parola sull'ultima formulazione? È posto ai voti l'emendamento sostitutivo di tutto il comma.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Per parte mia accolgo la proposta di Amonn e Scotoni circa la formulazione del comma.

PRESIDENTE: Chi è d'accordo col comma emendato alzi la mano: 23 favorevoli, 12 astenuti.

È posto ai voti tutto l'ordine del giorno.

BANAL (D.C.): Dichiarazione di voto. Il gruppo consiliare della D. C. dichiara di astenersi dal votare l'ordine del giorno presentato nella seduta di ieri da alcuni consiglieri regionali, per i seguenti motivi:

1) già nel voto espresso il 23-5-1950 dal Consiglio provinciale di Trento, premessa l'affermazione che il sistema a scartamento normale risulta preferibile anche in relazione ai possibili sviluppi della rete nazionale ed internazionale, si dichiarava necessario un complemento di istruttoria inteso soprattutto ad acquisire dati comparativi circa il costo di costruzione, dati che sono evidentemente essenziali in una discussione che voglia considerare tutti gli aspetti del problema. Ora tali dati non sono ancora acquisiti, pur dandosi atto che nel frattempo la Giunta provinciale ha diligentemente avviato quanto disposto dal Consiglio, dovendosi il ritardo attribuire esclusivamente al tempo richiesto per la elaborazione dei progetti e dei preventivi da parte dei tecnici. In assenza di tali dati ogni ulteriore pronuncia non è necessaria e appare prematura.

2) Nel suo voto del 23-5-1950 il Consiglio provinciale dava mandato alla Giunta di agire di concerto con gli Enti rappresentati nella Società concessionaria, tra cui il Comune di Trento e quelli delle valli di Non e di Sole. A parte il fatto che non si conosce ancora il pensiero del Comune di Trento, le espressioni

delle valli di Non e di Sole cui fa cenno l'ordine del giorno abbisognano di conferma, perché non consta se esse sono state assunte nelle forme volute dalla legge per rappresentare vere e proprie deliberazioni perché, a tal fine è necessario che i Comuni interessati possano conoscere con certezza: a) se la somma messa a disposizione dallo Stato copre interamente il costo di costruzione della linea; b) ove risulti un'eccedenza nel costo di costruzione rispetto alla somma stanziata dallo Stato, come, con quali mezzi (contribuiti, ecc.) si copra tale scoperta; c) se la gestione della linea si autofinanzia, poiché ove la gestione annuale risultasse in deficit, bisognerà sapere come tale deficit si copra. I Comuni interessati ignorano ancora tali elementi.

3) Non si ritiene opportuno l'inserimento di una nuova Commissione nell'attività di studio e di elaborazione degli elementi essenziali ai fini del decidere. I problemi non si risolvono nominando Commissioni a ripetizione. Si ritiene invece opportuno far voto che la Giunta provinciale e la Presidenza della Trento-Malé, affrettino quanto possibile la conclusione dei rilievi ed accertamenti in corso per metterli poi a disposizione dei Comuni interessati, della Provincia e della Regione, affinché possano definitivamente pronunciarsi nei limiti delle rispettive competenze.

4) In via del tutto subordinata il gruppo si astiene anche perché afferma che l'argomento non poteva essere trattato senza essere tempestivamente posto all'ordine del giorno o comunque senza seguire la procedura di cui all'articolo 108 del Regolamento. Rileva che sarebbe necessaria — per un argomento così importante — la preventiva distribuzione dell'ordine del giorno e degli elementi cui in esso si fa riferimento.

MAYR (Assessore alle finanze - S.V.P.): Desidero fare dichiarazione di voto anch'io. Con questo ordine del giorno il Consiglio è chiamato ad esprimere un parere per la trasformazione della ferrovia Trento - Malé dal sistema a binario ridotto a normale. Io ritengo che sia doveroso per questi presentatori di fornire a tutti i consiglieri della Provincia di Bolzano, che sono in una situazione diversa dai colleghi di Trento, tutti gli elementi necessari.

DEFANT (A.S.A.R.): Voterò a favore di quest'ordine del giorno, primo: per la lentezza riscontrata da parte dell'organo esecutivo della Provincia nell'incarico affidato al professor Zignoli. Secondo: perché possediamo una chiara espressione da parte della maggioranza nei Comuni della Valle di Non. Terzo: per evitare che nella Valle di Non si diffonda ulteriormente la notizia tendenziosa e falsa sul problema e sulla Commissione della Provincia che si occupa del problema. Quarto: affinché il Comune di Trento, quale maggiore azionista della Società Trento - Malé, finalmente a ragion veduta decida in merito. Quinto: per dar modo al Consiglio regionale, che in definitiva è competente in materia, di occuparsi della questione mediante l'apposita Commissione legislativa.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Voto favorevolmente all'ordine del giorno, primo: perché non considero avvenuta, come consigliere regionale, la votazione dell'ordine del giorno fatta in Provincia di Trento. Là ero in veste di consigliere provinciale; qui si può tenere presente esclusivamente un voto espresso nella sede di Consiglio regionale e in questa sede nessun voto è stato espresso. Ritengo pertanto doveroso, per gli interessi della Valle di Non e di tutto il Trentino, di prendere posizione con un voto. Secondo: Si è investita la Commissione

industria, commercio e turismo; sono contrario, come ho sempre detto, alle nuove Commissioni; ci sono le Commissioni legislative. La Commissione trasporti, industria e commercio è quella nella quale va studiato l'argomento; non perché io ne faccia parte, ma perché è la Commissione dei trasporti.

PRESIDENTE: È posto ai voti tutto l'ordine del giorno come approvato nei singoli comma: 25 favorevoli, 1 contrario, 14 astenuti.

L'ordine del giorno è stato approvato.

Un intervallo fino alle ore 13.

La seduta è riaperta: « Disegno di legge per l'autorizzazione di supercontribuzioni per

l'anno 1951 e convalida per il 1950 per il Comune di Bolzano ».

La parola all'assessore Negri per la relazione della Giunta.

NEGRI (Assessore agli affari generali - D.C.):

RELAZIONE

AUTORIZZAZIONE SUPERCONTRIBUZIONI PER L'ANNO 1951

Il bilancio 1951 del comune di Bolzano, in corso di approvazione, presenta la seguente situazione finanziaria (escluse le contabilità speciali, in naturale pareggio):

Entrate effettive ordinarie:

<i>rendite patrimoniali</i>	L.	23.400.000
<i>proventi diversi</i>	L.	146.688.408
<i>imposte, sovrimposte, tasse e diritti</i>	L.	513.142.050
<i>Totale</i>	L.	683.230.458

Entrate straordinarie:

<i>per tributi arretrati</i>	L.	60.000.000
<i>contrib. della Regione per opere pubbliche</i>	»	88.000.000
<i>Varie</i>	»	480.000
<i>Totale</i>	L.	148.480.000
	L.	148.480.000

Entrate movimento capitali:

<i>Varie</i>	L.	1.000.000
<i>Mutuo a pareggio del bilancio</i>	L.	524.839.882
<i>Quota di integrazione del bilancio</i>	L.	53.800.000
<i>Totale entrate</i>	L.	1.411.350.340

<i>Spese effettive ordinarie obbligatorie</i>	L.	675.747.910
<i>Spese effettive ordinarie facoltative</i>	»	44.910.500
<i>Spese effettive straordinarie obbligatorie</i>	L.	406.531.882
<i>Spese effettive straordinarie facoltative</i>	»	13.510.000

Spese per movimento capitali:

<i>estinzione debiti</i>	L.	6.150.048
<i>varie</i>	L.	264.500.000
<i>Totale spese</i>	L.	<u>1.411.350.340</u>

La situazione economica desunta dai dati del bilancio e secondo le indicazioni dell'Amministrazione comunale è la seguente:

<i>Spese effettive ordinarie obbligatorie</i>	L.	675.747.910
<i>Spese effettive ordinarie facoltative</i>	»	44.910.500
	L.	<u>720.658.410</u>
<i>Spese effettive straordinarie indiff.</i>	L.	10.222.000
<i>Spese per ammortamento mutui</i>	L.	6.150.048
	L.	<u>737.030.458</u>
	L.	683.230.458
	L.	<u>53.800.000</u>

È però evidente l'intenzione, da parte dell'Amministrazione, di far coincidere il disavanzo economico col contributo integrativo che viene richiesto a pareggio del bilancio, mentre il disavanzo economico risulta assai maggiore ove si considerino:

a) in diminuzione dell'entrata: il gettito delle supercontribuzioni, che devesi considerare quale introito d'eccezione;

b) in aumento della spesa: le numerose spese qualificate come straordinarie, ma di carattere ricorrente.

Ma poiché, anche seguendo il criterio dell'Amministrazione risulta pur sempre un disavanzo economico di non indifferente entità è evidente la imprescindibilità delle supercontribuzioni disposte, senza le quali, ripetesi, il disavanzo stesso sarebbe assai maggiore.

Tali supercontribuzioni sono le seguenti:

1. Imposta sulle industrie ecc.

Con deliberazione consiliare 28 luglio 1950 n. 2/3 sono state stabilite le seguenti aliquote:

- a) 6% sui redditi di Cat. B
- b) 4,80% sui redditi di Cat. C
- c) 9% sui redditi di Cat. B esenti da R. M.
- d) 7,20% sui redditi di Cat. C esenti da R.M.

Tali misure risultano doppie di quelle stabilite dal T.U.F.L. art. 162.

Il gettito previsto per la supercontribuzione è di L. 31.000.000

Per il 1950 il Comune era stato autorizzato con legge regionale 13-12-1949 n. 9 ad applicare le seguenti aliquote:

- a) 12,20% per i redditi di Cat. B
- a) 9,70% per i redditi di Cat. C
- c) 17,40% per i redditi di Cat. B esenti da R. M.
- d) 13,90% per i redditi di Cat. C esenti da R. M.

Riporto L. 31.000.000

II. Sovrimposta sui terreni: Come è noto il 3° limite della sovrimposta comunale sui terreni è del 10% per ogni 100 lire di reddito imponibile (si intende rivalutato ai sensi del D. L. P. 12-5-1947, n. 356). Con la citata deliberazione consiliare n. 23 del 28-7-1950 la tassazione è stata portata a L. 20 per ogni 100 lire di reddito imponibile con una supercontribuzione così di L. 10 il cui gettito è di » 1.917.579

Per l'anno 1950 la tassazione era stata fissata in L. 24 per ogni 100 lire di reddito imponibile con una sovrimposizione, così, di lire 14.

III. Imposta di consumo: Con deliberazioni consiliari 28-7-1950 n. 23 e deliberazione della Giunta comunale 13-12-1950 n. 1254, sono state confermate anche per l'anno in corso le sovrimposizioni già applicate anche per l'anno 1950 in misure varie sui seguenti generi:

a) Bevande, con un introito previsto di	» 38.000.000
b) Commestibili con un introito previsto di	» 6.741.200
c) Generi diversi con un introito previsto di	» 2.023.060
Totale gettito delle supercontribuzioni	<u>L. 79.681.839</u>

(Per ogni specificazione in merito ai generi colpiti e alle rispettive aliquote di sovrimposizione si fa riferimento alla citata deliberazione 13-12-1950, n. 1254 ed al disegno di legge allegato, nel quale sono integralmente riportate dette supercontribuzioni).

Ora, premesso che la trattazione che precede prescinde dalla applicazione delle imposte di consumo a voci extra tariffa, ai sensi dell'art. 10 del D.P. 29-3-1947, n. 177, formante oggetto della deliberazione della Giunta comunale n. 1251 del 13-12-1950, in quanto il conseguente provvedimento di autorizzazione è di competenza ministeriale, si osserva quanto segue:

- 1) In base all'istanza presentata dal comune interessato (n. 29201 del 2-12-1950) la Giunta provinciale di Bolzano, con suo provvedimento n. 28851 del 28-12-1950, ha espresso parere favorevole alla concessione, al comune stesso, dell'autorizzazione ad applicare, per l'anno 1951, le supercontribuzioni sopra specificate.
- 2) Non risulta dagli atti se ed in qual misura il detto comune si sia avvalso delle possibilità offerte dalla legge 30-7-1950 n. 575;
- 3) La riduzione per l'anno in corso, rispetto all'anno 1950, delle supercontribuzioni alla imposta sulle industrie, viene motivata con ragioni di opportunità, pur tenuta presente la situazione deficitaria del bilancio.

Tali ragioni si riferiscono alla constatazione che in seguito alla revisione dei redditi soggetti a R.M., operata dagli uffici delle Imposte Dirette, il gettito delle supercontribuzioni deliberate per il 1950 è stato considerevolmente superiore al previsto, andando così oltre agli stessi intendimenti dell'Amministrazione.

4) *Le stesse ragioni sopra accennate, addotte a giustificazione della riduzione della sovrimposizione all'imposta sulle industrie per l'anno 1951 in confronto a quella del 1950, valgono anche nei riguardi della analoga riduzione operata sulla supercontribuzione alla sovrimposta comunale sui terreni.*

5) *Per quanto riguarda le imposte di consumo si osserva che la deliberazione consiliare nr. 23 del 28-7-1950, mentre ha stabilito di eliminare dall'elenco dei generi extra tariffa alcune voci, — anche qui per constatate ragioni di opportunità — ha lasciata invariata per il 1951 la tassazione di tutte le rimanenti voci (di tariffa ed extra tariffa) già applicate per il 1950.*

Con deliberazione di Giunta n. 1254 del 13-12-1950 sono state precisate le voci della tariffa generale sulle quali sono state mantenute anche per il 1951 le supercontribuzioni già disposte per il 1950.

Pertanto, i provvedimenti da assumersi da parte del Consiglio regionale per il 1951 sono i seguenti:

- a) *approvazione delle supercontribuzioni alle imposte sulle industrie e alla sovrimposta comunale sui terreni;*
- b) *approvazione delle supercontribuzioni alle imposte di consumo.*

Questa Giunta regionale ritiene di esprimere parere favorevole in merito ad entrambi i provvedimenti, anche se quello di cui alla lettera a) sembri contrastare con la permanente situazione deficitaria del bilancio comunale; e ciò tenute presenti le considerazioni a cui si è ispirata l'Amministrazione interessata, basate su ragioni di opportunità dalle quali non ha ritenuto di poter esimersi.

Convalida supercontribuzioni per l'anno 1950

Con legge 13 dicembre 1949, n. 9 il Consiglio regionale autorizzava il Comune di Bolzano ad applicare supercontribuzioni sull'imposta comunale industria, commerci, arti e professioni e sulla sovrimposta fondiaria, per l'anno 1950.

Nel contempo il Comune medesimo, con deliberazione del Consiglio comunale dd. 21 dicembre 1949 n. 60/31975, stabiliva, sempre per far fronte alle necessità del bilancio 1950, di applicare l'imposta di consumo su determinate nuove voci e di apportare delle maggiorazioni ad alcune voci della tariffa normale, inoltrando la deliberazione stessa al Ministero delle finanze per la relativa autorizzazione.

Il Ministero delle finanze, di concerto con quello dell'interno, con decreto 22-2-1950, n. 3/1483, autorizzò l'applicazione delle nuove voci; mentre per quanto riguarda le maggiorazioni delle voci di tariffa, si astenne da qualsiasi provvedimento, osservando trattarsi di competenza della Regione, per l'art. 69 dello Statuto.

Fu così che il Comune di Bolzano inoltrò soltanto nell'ottobre u. sc. l'istanza tendente ad ottenere l'autorizzazione ad applicare determinate supercontribuzioni sull'imposta di consumo, istanza che richiese poi un ulteriore perfezionamento della relativa istruttoria, permettendo soltanto ora di presentare al Consiglio regionale l'apposito disegno di legge.

Si produce un prospetto dal quale appaiono le voci della imposta di consumo, sulle quali il comune di Bolzano ha richiesto l'autorizzazione alle supercontribuzioni, indicando l'aliquota di aumento ed il presunto gettito derivante dalla maggiorazione:

Generi	Unità di misura	Aliquota			Presunto gettito supercontribuz.
		Normale	Supercontribuz.	Totale	
<i>Vini comuni</i>	<i>hl.</i>	800	700	1.500	
<i>Vini fini</i>	»	3.000	3.000	6.000	
<i>Vinello, mezzo vino posca-agr.</i>	»	400	350	750	
<i>Sidro e altre bevande fermentate e ricavate da frutta</i>	»	480	420	900	
<i>Mosto naturale e mosto cotto</i>	»	720	630	1.350	
<i>Mosto concentrato</i>	»	2.160	1.890	4.050	
<i>Uva fresca destinata alla vinific.</i>	<i>q.li</i>	520	455	975	
<i>Vini spumanti in bottiglia</i>	<i>una</i>	100	150	250	38.000.000
Altri commestibili:					
<i>Pesce conservato: tonno, tonnetto, ecc.</i>	<i>sul val.</i>	3%	2%	5%	
Cioccolato:					
<i>a) in polvere o tavolette</i>	»	6%	4%	10%	
<i>b) altro</i>	»	10%	7%	17%	
<i>Cacao in polvere destinato al consumo</i>	»	6%	4%	10%	
<i>Biscotti ed altri prodotti similari comuni</i>	»	3%	2%	5%	
<i>Pasticceria fresca, confetture, dolciumi in genere e biscotti fini</i>	»	10%	10%	20%	
<i>Gelati</i>	»	8%	8%	16%	6.741.200
Generi diversi:					
<i>Mobili:</i>					
<i>a) legno comune</i>	<i>sul val.</i>	5%	1%	6%	
<i>b) in ferro</i>	»	5%	1%	6%	
<i>c) di qualità fine</i>	»	5%	3%	8%	
<i>d) di qualità finissima</i>	»	10%	6%	16%	
<i>Profumerie:</i>					
<i>a) solide o liquide non alcooliche</i>	»	25%	15%	40%	
<i>b) liquide alcooliche</i>	»	25%	15%	40%	

Generi	Unità di misura	Aliquota			Presunto gettito supercontribuz.
		Normale	Supercontribuz.	Totale	
<i>Pelliccerie:</i>					
a) di capra, agnello, capretto	sul val.	7%	4%	11%	
b) di coniglio, gatto, lepre	»	7%	4%	11%	
c) altre pelli comuni n. n.	»	7%	4%	11%	
d) di lupo, scimmia, leone, tigre, geopardo, foca	»	7%	4%	11%	
e) di leopardo, volpe fulva comune, ghiottino, martora, opossum, gattopardo, faina, puzzola e lince	»	20%	12%	32%	
f) di astrakan	»	20%	12%	32%	
g) di castoro, kinkillà, reale, ermellino, zibellino, colinsky, lontra, sealski (foca), martora del Canadà, pekan, volpe arg. nat., volpe azz. nat., visone, petitgris	»	20%	12%	32%	
altre fini non nominate	»	20%	12%	32%	2.023.060

Appare pressoché superfluo rilevare che il Comune di Bolzano ha già applicato, in sede di riscossione dell'imposta normale, le maggiorazioni in questione, per cui il provvedimento legislativo da adottarsi dal Consiglio regionale ha carattere di semplice convalida, non essendo concepibile né attuabile una rifusione a favore dei contribuenti, qualora si volesse respingere o comunque modificare la deliberazione del Consiglio comunale di Bolzano.

L'insistere, d'altra parte, sulla dimostrazione della necessità del provvedimento è cosa superflua, valendo per esso le ragioni e motivazioni già esposte in sede di discussione ed approvazione della legge regionale 13-12-1949, n. 9, citata in premessa.

Basti osservare che il bilancio preventivo 1950 del Comune di Bolzano, nel quale figurano già i proventi delle suaccennate supercontribuzioni e di quelle già approvate con la precedente legge regionale 13 dicembre 1949, n. 9, presenta un disavanzo economico di Lire 134.000.000, a copertura del quale si prevede un contributo integrativo da parte dello Stato o della Regione, ai sensi dell'art. 70 dello Statuto, e un ulteriore disavanzo finanziario di Lire 462.870.000, a pareggio del quale è prevista l'assunzione di un mutuo passivo di pari importo.

Ne consegue quindi che, venendo a mancare il gettito delle supercontribuzioni, il disavanzo economico del comune di Bolzano verrebbe ad aggravarsi di altri 46.764.260 lire

circa, corrispondenti al gettito presunto delle supercontribuzioni stesse. Occorre tener presente, inoltre, che il Comune, dovrà sanare con i propri mezzi il disavanzo economico del proprio bilancio, o quanto meno assumere un nuovo mutuo passivo di Lire 134.000.000, giacché lo Stato ha fatto chiaramente intendere di essere contrario alla concessione di contributi integrativi a pareggio dei bilanci dei comuni deficitari della Regione, mentre, d'altra parte, la Regione stessa non è in grado di provvedervi.

Si noti, infine, che le maggiorazioni sono state limitate a poche voci e contenute nei limiti assai modesti: le tariffe maggiorate sulle bevande corrispondono, all'incirca, alle tariffe normali che dovrebbero prossimamente essere introdotte nella nuova tariffa generale, che risulta in corso di studio e di approvazione presso i competenti organi ministeriali; le altre voci maggiorate sono state colpite con aumenti progressivi, in diretto rapporto con il carattere di lusso o di voluttuosità che le stesse rivestono. Così il pesce ed i mobili comuni sono stati tassati con aumenti irrisori, mentre sono state sensibilmente maggiorate le aliquote sui generi

di pasticceria e sugli articoli di profumeria e pellicceria fine.

Per quanto suesposto, la Giunta regionale ha ritenuto di esprimere parere favorevole per l'autorizzazione, sotto forma di convalida delle maggiorazioni richieste dal Comune di Bolzano sull'imposta di consumo per l'anno 1950.

In ordine a quanto esposto, quindi, la Giunta regionale sottopone all'approvazione del Consiglio, ai sensi dell'art. 69 dello Statuto, l'allegato Disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1

Il Comune di Bolzano è autorizzato ad applicare, limitatamente all'anno 1951, le seguenti supercontribuzioni ai limiti massimi stabiliti dalle leggi vigenti, per il pareggio del bilancio:

- 1) sovrimposta terreni - aumento del 100%;
- 2) imposta industria e commerci, arti e professioni - aumento 100%;
- 3) imposte di consumo:

Generi	Unità di misura	Aliquota	
		Normale	Eccedenza autorizz.
Bevande			
Vini comuni	hl.	800	700
Vini fini	»	3.000	3.000
Vinello, mezzo vino posca ed agresto	»	400	350
Sidro e altre bevande fermentate e ricavate dalla frutta	»	480	420
Mosto naturale e mosto cotto	»	720	630
Mosto concentrato	»	2.160	1.890
Uva fresca destinata alla vinificazione	q.le	520	455
Vini spumanti in bottiglia	bott.	100	150

Generi	Unità di misura	Aliquota	
		Normale	Eccedenza autorizz.
<i>Altri commestibili</i>			
<i>Pesce conservato:</i>			
<i>Tonno, tonnetto, ecc.</i>	<i>sul valore</i>	3%	2%
<i>Cioccolato:</i>			
<i>a) in polvere o tavolette</i>	»	6%	4%
<i>a) altro</i>	»	10%	7%
<i>Cacao in polvere destinato al consumo</i>	»	6%	4%
<i>Biscotti ed altri prodotti similari comuni</i>	»	3%	2%
<i>Pasticceria fresca, confetture, dolciumi in genere e biscotti fini</i>	»	10%	10%
<i>Gelati</i>	»	8%	8%
<i>Generi diversi</i>			
<i>Mobili:</i>			
<i>a) in legno comune e in ferro</i>	»	5%	1%
<i>b) di qualità fine</i>	»	5%	3%
<i>c) di qualità finissima</i>	»	10%	6%
<i>Profumerie: solide, liquide non alcooliche e liquide alcooliche</i>	»	25%	15%
<i>Pelliccerie:</i>			
<i>a) di capra, agnello, capretto, coniglio, gatto, lepre, altre pelli comuni non nomin., lupo, scimmia, leone, tigre, ghepardo e foca</i>	»	7%	4%
<i>b) di leopardo, volpe fulva comune, giotino, marmotta, opossum, gattopardo, faina, puzzola e lince, astrakan, castoro, kinkilla reale, ermellino, zibellino, colinski, lontra, sealski (foca), martora del Canada, pekan, volpe argentata natur., volpe azzurra naturale, visone, petitgris e altre fini non nominate</i>	»	20%	12%

Art. 2

Sono convalidate a tutti gli effetti, per l'anno 1950, le seguenti supercontribuzioni su

voci dell'imposta di consumo deliberate ed applicate dal comune di Bolzano:

Generi	Unità di misura	Aliquota	
		Normale	Eccedenza autorizz.
<i>Bevande</i>			
<i>Vini comuni</i>	<i>hl.</i>	800	700
<i>Vini fini</i>	»	3.000	3.000
<i>Vinello, mezzo vino posca ed agresto</i>	»	400	350
<i>Sidro e altre bevande fermentate e ricavate dalla frutta</i>	»	480	420
<i>Mosto naturale e mosto cotto</i>	»	720	630
<i>Mosto concentrato</i>	»	2.160	1.890
<i>Uva fresca destinata alla vinificazione</i>	<i>q.le</i>	520	455
<i>Vini spumanti in bottiglia</i>	»	100	150
<i>Altri commestibili</i>			
<i>Pesce conservato:</i>			
<i>Tonno, tonnetto ecc.</i>	<i>sul valore</i>	3%	2%
<i>Cioccolato:</i>			
<i>a) in polvere o tavolette</i>	»	6%	4%
<i>b) altro</i>	»	10%	7%
<i>Cacao in polvere destinato al consumo</i>	»	6%	4%
<i>Biscotti ed altri prodotti similari comuni</i>	»	3%	2%
<i>Pasticceria fresca, confetture, dolciumi in genere e biscotti fini</i>	»	10%	10%
<i>Gelati</i>	»	8%	8%
<i>Generi diversi</i>			
<i>Mobili:</i>			
<i>a) in legno e in ferro</i>	»	5%	1%
<i>b) di qualità fine</i>	»	5%	3%
<i>c) di qualità finissima</i>	»	10%	6%
<i>Profumerie: solide, liquide non alcoliche e liquide alcoliche</i>	»	25%	15%
<i>Pelliccerie:</i>			
<i>a) di capra, agnello, capretto, coniglio, gatto, lepre e altre pelli comuni non nominate, di lupo, scimmia, leone, tigre, gheopardo, foca</i>	»	7%	4%
<i>b) di leopardo, volpe fulva comune, ghiottino, marmotta, opossum, gattopardo, faina, puzzola, lince, astrakan, castoro, kinkilla reale, ermellino, zibellino, colinski, lontra, sealski (foca), martora del Canada, pekan, volpe argentata naturale, volpe azzurra naturale, visone, petitgris e altre pelli fini non nominate</i>	»	20%	12%

La presente legge sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione ed entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Scusi, volevo dire che siccome ho inteso circolare la notizia che saranno letti due grossi plichi, si potrebbe darli per letti. Siccome credo che il mio piccolo comune di Ala ha valore maggiore per me — come cittadino di Ala — di quello di Bolzano, diamo per letto tutto, o leggiamoli tutti. Mettiamoci d'accordo, non ho nulla in contrario che si diano per letti, premesso che nessuno li ha letti. (*Rumori e proteste dal Consiglio!*). Io assicuro che ho letto solo la parte di 5 Comuni che mi interessano, e vorrei che gli altri affermassero altrettanto.

PRESIDENTE: C'è una proposta del consigliere Cristoforetti di dare per letta la relazione della Giunta, riguardo alle supercontribuzioni del Comune di Bolzano. Unanimità.

Relazione della Commissione legislativa: l'avvocato Balista manca.

BENEDIKTER (S.V.P.):

Commissione legislativa per gli affari generali

RELAZIONE

sul disegno di legge per autorizzazione supercontribuzioni per l'anno 1951 e convalida supercontribuzioni 1950 del Comune di Bolzano

(Art. 69 Statuto Regionale)

La Commissione degli Affari Generali ha a maggioranza di voti (coll'astensione del cons. dott. Carlo Scotoni) espresso parere favore-

vole all'approvazione del disegno di legge riguardante le supercontribuzioni del Comune di Bolzano, avuto riguardo delle seguenti considerazioni:

- 1) *che le supercontribuzioni sono state regolarmente e validamente deliberate dal Consiglio comunale di Bolzano;*
- 2) *che contro le relative deliberazioni non risulta siano stati presentati ricorsi da censiti;*
- 3) *che le stesse sono state approvate in sede tutoria dalla competente Giunta provinciale;*
- 4) *che sulle stesse la Giunta regionale, con convincente motivazione, si è espressa in senso favorevole all'approvazione dell'apposito disegno di legge;*
- 5) *che ne è stata constatata la loro necessità per inderogabili esigenze di bilancio.*

ERCKERT (S.V.P.): Il Comune di Bolzano ha deliberato per l'anno 1950. Abbiamo qui due cose: la convalida del '50 e la concessione di supercontribuzioni deliberate dal Consiglio comunale per il '51. Per il '50 il Comune non ha fatto altro che riconfermare le supercontribuzioni già applicate negli anni precedenti, a ciò autorizzato dalla Commissione centrale di Roma. Per il 1951 hanno ridotto alla metà la misura applicata per il '50. Quindi è un miglioramento; tutto il bilancio è stato esaminato. La concessione delle supercontribuzioni è assolutamente necessaria, sebbene il Comune, anche in base alle supercontribuzioni, non raggiunga il pareggio. Ma ad ogni modo la situazione del Comune di Bolzano si è migliorata e l'anno prossimo sarà in pareggio. Quindi prego il Consiglio che voglia approvare il disegno di legge di cui sarà data lettura.

PRESIDENTE: Altri che chiedono la parola sulla discussione generale?

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Volevo alcuni chiarimenti che riguardano le supercontribuzioni per le bevande. Siccome qui vedo elencate nella relazione al progetto di legge, vinelli, mosti e vino, non vedo elencate le bevande non alcoliche volevo chiedere se forse per le bevande non alcoliche non vi fosse alcuna supercontribuzione. Perché in tal caso dovrei votare contro la legge, per il fatto che noi dobbiamo risolvere la crisi del vino e la crisi del vino la risolviamo esclusivamente mettendo il dazio o non mettendo il dazio sulle bevande non alcoliche, ne deriva che il vino viene ad aumentare il suo prezzo e le bevande non alcoliche rimangono al loro prezzo attuale per cui ne deriva che si berrà a preferenza spume ed altre simili porcherie anche da parte di coloro che preferirebbero il vino. E non si risolve la crisi del vino. Bisogna vendere il vino.

ERCKERT (S.V.P.): Sono tassate anche le bevande non alcoliche.

DEFANT (A.S.A.R.): Volevo ripetere che è pura necessità nostra quella di vendere il vino, anche se può contribuire all'alcoolismo; buona parte della economia nostrana si basa sul vino. È una necessità formidabile della quale i comuni devono tenere conto.

BETTINI-SCHETTINI (P.C.I.): Io sono contrario per ragioni fondamentali alle supercontribuzioni, e il Presidente Magnago sa perfettamente le discussioni che hanno avuto luogo in seno al Consiglio comunale di Bolzano. Sono contrario perché esse — anche se apparentemente possono sembrare un atto di pura giustizia — colpiscono tutti i cittadini nella

medesima misura, nello stesso modo. In realtà queste supercontribuzioni o le contribuzioni in generale, colpiscono soprattutto gli elementi più poveri della popolazione. Perché, per la loro possibilità di una produzione diretta, i ricchi riescono a sfuggire a quello che i poveri non sfuggono, a queste tasse. C'è la tassa sul vino. Il produttore del vino sfugge in gran parte a questa tassa mentre l'operaio ne viene duramente colpito tanto è vero che, mentre il Comune viene ad aumentare la tassa, l'oste l'aumenta arbitrariamente al di sopra di quello che non abbia fatto il Comune stesso. Del resto, si dice che sono stati regolarmente e validamente deliberati dal Consiglio comunale — in questo caso — di Bolzano, ed è evidente che si tratta, e qui niente da ridire, della maggioranza di un Consiglio; ma posso affermare che i rappresentanti diretti dei lavoratori non hanno proprio votato in questo senso, in quanto risulta facile capire che si tratta di una tassa che colpisce soprattutto gli elementi lavoratori. È facile, per un Comune, risolvere il problema del proprio bilancio, delle proprie finanze con questi superamenti delle tasse, e non si guarda un po' profondamente alle necessità del Comune in rapporto alle altre tasse che dovrebbe essere nel pensiero del legislatore veramente democratico, come la tassa di famiglia, la quale non viene pagata in proporzione alla propria ricchezza, ma in rapporto. Adesso c'è qualche cosa di mutato nel Consiglio comunale di Bolzano in quanto che quest'esigenze presentate dall'opposizione son state in parte accolte. Ma io devo dire, Signori consiglieri, che avvengono delle cose che non sono affatto giustificate. Negli anni 1947-48-49 il Comune di Bolzano risolveva il problema della propria tassa famiglia con degli accordi con i gruppi economici e quando ai commercianti di Bolzano venne chiesta una somma di 45 milioni

globale per la tassa famiglia, i commercianti di Bolzano hanno elevato alte grida e fiere proteste contro questa tassa di famiglia che parve esagerata nei loro confronti. Ora dovrei dire quello che stamattina raccontavo all'Assessore alle finanze che negli anni '47-48-49 sul commercio di Bolzano città si sono portati durante questi tre anni ben 14 miliardi di generi di consumo dati dalla classe lavoratrice, quella della zona industriale, la cui composizione familiare è di 20-25 mila persone e dai lavoratori che allora costruivano la centrale di Castelbello. Quattordici miliardi! Qualche cosa sarà rimasto nelle tasche dei commercianti di Bolzano! Io non voglio e non posso fare il conto di quanto sia rimasto nelle loro tasche, ma il fatto è che con soli 45 milioni all'anno loro hanno pagato la tassa famiglia. Il Comune di Bolzano, per risolvere il problema delle proprie finanze, è dovuto ricorrere alle supercontribuzioni, ad un'esagerata richiesta di contribuzioni attraverso il dazio consumo. Come si può essere d'accordo ed accettare le conclusioni cui arriva la Giunta provinciale, quando i Comuni in genere non hanno studiato profondamente il problema della tassa di famiglia e non sanno applicare progressivamente questa tassa, per cui c'è chi è molto ricco e che non paga proporzionalmente alla sua ricchezza, ma in sostanza paga molto meno, mentre gli impiegati, i lavoratori in genere, a qualunque categoria essi appartengano, coloro che danno il contributo del proprio lavoro devono dire, attraverso gli organi economici da cui dipendono, quanto ricevono di stipendio e di salario o altro e quindi sono regolarmente altrettanto facilmente colpiti, e non si sa colpire chi ha realmente la possibilità di pagare quest'imposta. Ora mi domando come si può approvare le supercontribuzioni quando non è stato fatto tutto quanto, forse non si vuole fare tutto quello che è ne-

cessario, perché il Comune abbia quello che giustamente gli spetta dalle classi più abbienti. Perciò voterò contro questa legge per una ragione principale e per una ragione di giustizia sociale.

SALVETTI (P.S.I.): Benché sia stata data per letta la relazione, tuttavia vorrei chiedere spiegazioni alla Giunta, o a chi per essa, circa la frase contenuta a pagina sette della relazione, dove si accenna alla copertura del disavanzo economico dei Comuni, là dove è detto che la Regione non è in grado di provvedere. In questa frase si deve ravvisare una presa di posizione di carattere definitivo, o una formula cautelativa per non trovarsi in difficoltà? Una frase del genere l'ho trovata riferita a Rovereto, ed anche dove si parla di Trento. In conclusione: a questi grossi Comuni è venuto a mancare il contributo integrativo di bilancio che lo Stato dava unitariamente a ciascuno per la propria parte. Per Trento, se la memoria non mi tradisce, erano 55 milioni all'anno. Ora non è scoprire l'America se diciamo che vi sono parecchi, in Alto Adige e nel Trentino, che mentalmente sostituiscono allo Stato, con questa quota integrativa, la Regione. Nel bilancio, se la memoria non mi tradisce, noi abbiamo previsto un fondo di riserva che la Regione eroga per quote integrative di bilancio. Desidero sapere se la Giunta regionale ha preso una posizione preliminarmente negativa o meno. Il problema è evidentemente grosso, anche per un'altra ragione; primo: perché se la Regione, anche sul testo dello Statuto, può ritenersi obbligata moralmente ad altri interventi, potrebbe anche sostenere la tesi che la Regione viene incontro lo stesso ai Comuni attraverso contributi eccezionali per lavori pubblici, che appartengono sempre alla parte straordinaria del bilancio. Per non dover ripetere lo stesso interrogativo

per gli altri Comuni, desidero sapere qual'è il pensiero della Giunta in merito, quale è il più attendibile intervento regionale concreto di quote integrative di bilancio.

NEGRI (Assessore agli affari generali - D.C.): Per quanto riguarda i contributi integrativi dei bilanci, il Consiglio è già a cognizione che nell'anno 1950 i competenti uffici centrali non ci hanno dato nessun contributo da poter ripartire fra i Comuni e non ci è stato dato nulla perché si diceva, nel momento che veniva approvato il bilancio della Regione, che lo Stato non dava nessun contributo ad alcun comune della Repubblica, e quindi abbiamo dovuto accettare questa dichiarazione generale. È avvenuto che lo Stato invece, più tardi, ha stanziato contributi integrativi ai Comuni deficitari e la Giunta regionale si è fatta sollecita per avere compartecipazione. Su questa situazione il Consiglio verrà messo in grado di giudicare ciò che verrà presentato nei prossimi giorni quando dovremo provvedere per appianare certi bilanci che sono fortemente deficitari. Dobbiamo ricorrere a mezzi nostri. È stata fatta una proposta di legge di storno di bilancio per mettere il Consiglio regionale in condizioni di poter concedere il contributo per l'anno 1950. Per il 1951 è stato assegnato un contributo di cento milioni che è stato passato nel capitolo lavori pubblici, intendendo la Giunta regionale di intervenire in modo particolare in favore dei Comuni maggiormente deficitari con contributi in opere, che non sono sempre opere straordinarie, ma di straordinaria manutenzione, perché i bilanci del 1951 venissero appianati. I bilanci dei grossi Comuni, che sono quelli deficitari, non sono stati ancora presentati, sono ancora in deliberazione in tutti i Comuni. Mi pare che adesso c'è Bolzano e Merano che hanno deliberato; per Tren-

to non lo so. Non ci sono ancora pervenuti questi bilanci in sede di previsione, e per essi la Giunta vedrà, attraverso i fondi per i lavori pubblici, di venire incontro a quelli che sono i bisogni. Per l'anno 1950 non ci è rimasta altra soluzione che questa: proporre al Consiglio regionale lo storno di bilancio del 1951 per poter provvedere ad appianare i bilanci del 1950. In seguito, se il Consiglio regionale accetterà questa proposta, la Giunta regionale farà le proposte adeguate per i contributi integrativi a questi Comuni. Però i bilanci preventivi del '50 non sono più preventivi, ma sono diventati consuntivi e nei riguardi del Comune di Bolzano si è arrivati, attraverso le supercontribuzioni, ad appianare il bilancio perché il reddito è stato maggiore di quanto previsto.

PUPP (S.V.P.): Vorrei chiedere una cosa all'Assessore competente. Naturalmente sono d'accordo di concedere queste supercontribuzioni chieste dal Comune di Bolzano. Però ho una piccola perplessità. Se noi in Consiglio si decide di approvare le supercontribuzioni chieste dal Comune di Bolzano vedendo che c'è un disavanzo economico di 53 milioni, con questa deliberazione il Consiglio provinciale assume un impegno di aiutare il Comune, o non lo assume? Neanche morale?

CONSIGLIERI: No, no!

NEGRI (Assessore agli affari generali - D.C.): Non c'è nulla. Le supercontribuzioni sono fissate indipendentemente dai deficit dei bilanci, perché non in tutti i comuni con le supercontribuzioni si arriva ad appianare il bilancio. Queste sono indipendenti dal bilancio, sono un riconoscimento di necessità alle quali non si può sfuggire per arrivare possibilmente ad appianare il bilancio.

SALVETTI (P.S.I.): Devo intendere che l'intervento della Regione avviene sempre in sede di bilancio consuntivo, a quanto pare.

NEGRI (Assessore agli affari generali - D.C.): Per il 1950.

SALVETTI (P.S.I.): Ma accenno adesso al 1950. Per il 1951 è ancora in fase fluida, la cosa. Potrebbe dare giustificazione di questo intervento il comma secondo dell'articolo 70. Non può essere diversamente. Vorrei, per la precisazione fatta, chiedere: esistono in Regione domande di singoli Comuni per avere le quote di integrazione al bilancio, c'è una domanda indiretta, o una previsione verbale, o esiste proprio una precisa domanda ad hoc delle singole amministrazioni a questo effetto?

NEGRI (Assessore agli affari generali - D.C.): Per il 1950 esistono domande di tutti i comuni, perché la domanda è di integrazione in sede di approvazione dei bilanci. Non sono domande separate, ma le domande servono per appianare i bilanci. Si chiedono i contributi e l'eventuale possibilità di assumere quelli necessari.

SALVETTI (P.S.I.): Un'altra domanda: quella specie di girare un po' il capo delle tempeste e far passare sul bilancio dei lavori pubblici questi interventi è pacifico, è accettato dai comuni, o rimane aperto loro l'eventuale credito in base a quel comma? Se capisco bene, questo di gravare in quella forma ed in quel settore è una forma che a me sembra anche elegante per superare la difficoltà, ma lo Stato, quando dava il contributo integrativo di bilancio, non ricorreva a questa forma indiretta. Chiamava le cose con il loro nome e dava i soldi necessari al pareggio. Comunque, sicco-

me si tratta di inaugurare una prassi che durerà per tanti anni, perché non so quando i Comuni maggiori potranno mai saldare in pareggio i loro bilanci se aumentano i compiti che gravano su di loro, penso che la Regione dovrà considerare una specie di stato patologico endemico questo intervento. A meno che non si voglia girare la difficoltà e soddisfare dei bisogni, impliciti ai diritti, con aiuti indiretti; comunque prendo atto di quanto detto, perché penso che avrà risonanze in qualche altra aula che non è proprio questa.

FORER (S.V.P.): Sono indotto dall'intervento del consigliere Bettini a fare due domande. Prima di tutto sarebbe forse utile sapere quanti erano i consiglieri comunali contro l'applicazione delle supercontribuzioni, se Bettini si ricorda. In secondo luogo egli sembra molto preoccupato della giustizia distributiva di queste tasse e ha detto: « coloro che erano rappresentanti diretti e indiretti dei lavoratori ». Sarò grato a Bettini se mi darà un chiarimento in merito.

BETTINI-SCHETTINI (P.C.I.): 15 sono nel Consiglio comunale di Bolzano, su 40.

PRESIDENTE: Metto in votazione il passaggio della discussione per articoli: 29 favorevoli, 4 astenuti.

Es kommt der Übergang der Diskussion zu den einzelnen Artikeln zur Abstimmung. Wer damit einverstanden ist, möge bitte die Hand erheben. 29 dafür, 4 Enthaltungen.

Articolo 1 — Volete che legga tutte le singole voci? Diamo per lette tutte le voci. È posto ai voti l'articolo 1: 29 favorevoli, 1 contrario, 4 astenuti.

Articolo 2: è posto ai voti l'articolo 2: 29 favorevoli, 1 contrario, 4 astenuti.

Articolo 3: è posto ai voti l'articolo 3: 36 favorevoli, 1 contrario.

Chi desidera fare dichiarazione di voto? Prego i segretari di fare l'appello (*si procede alla votazione per scrutinio segreto*).

Esito della votazione: il Consiglio regionale ha approvato il disegno di legge per le supercontribuzioni al Comune di Bolzano; su 40 votanti 32 favorevoli, 3 contrari, 5 astenuti.

« Disegno di legge per l'autorizzazione di supercontribuzioni per l'anno 1951 e convalida supercontribuzioni per l'anno 1950 al Comune di Rovereto ».

Diamo per letta la relazione della Giunta: approvata a maggioranza.

Diamo per letta la relazione della Commissione legislativa; approvata a maggioranza.

È aperta la discussione generale.

BETTINI-SCHETTINI (P.C.I.): Non ripeterò certo quello che ho detto prima, che vale per tutti i comuni; ma anche qui, per logica, sono contrario a queste supercontribuzioni e dirò la ragione per cui sono contrario. Il Comune di Rovereto non vuole applicare l'imposta di famiglia che è un'imposta progressiva. Ora succede, in quel di Rovereto, qualche cosa di comico; vi sono dei cittadini che coprono cariche pubbliche a Rovereto e che cercano in tutti i modi, malgrado questa responsabilità pubblica, di sfuggire all'imposta di famiglia. Siccome qui, in mezzo a tutte le carte di cui ci ha gravati l'Assessore agli affari generali, ho trovato anche quelle di Aldeno, dirò che vi è un cittadino di Rovereto molto noto, fra i più ricchi della città, il quale ha una piccola proprietà ad Aldeno, dove ha tenuto la residenza perché proprietario di qualche cosa. Ora il comune di Aldeno domanda le supercontribuzioni perché fa pagare un'imposta di fami-

glia, a questo signore, di gran lunga inferiore a quella che applica Rovereto. A questo signore è permesso di truffare a Rovereto e nel medesimo tempo ad Aldeno e i poveri lavoratori che devono consumare un litro di vino pagano l'imposta, perché questo milionario se ne va da un paese all'altro dove paga di meno. Ora, mi domando, come si fa ad accettare una disposizione di questo genere? Io vorrei che la Giunta provinciale esaminasse bene, prima di dare il via a questo modo di concepire l'esazione delle imposte, e vedere, un po' più duramente se necessario, se non sia possibile rimediare in una maniera diversa e se veramente l'imposta di famiglia è applicata in maniera progressiva, prima di far pagare a dei poveri cristi delle imposte raddoppiate, perché coloro che vendono la merce non si limitano ad applicare quello che è di legge.

DEFANT (A.S.A.R.): Entrando nel campo delle supercontribuzioni del Comune di Trento bisogna fare delle considerazioni molto serie. È ben vero che nel Trentino vi è una povertà relativa ed assoluta rispetto all'Alto Adige. A questo credo che nessuno può sollevare delle obiezioni. Ma d'altronde è vero che le amministrazioni comunali del Trentino non si sforzano, da una parte, a compiere tutti quegli atti che servono ad aumentare la produttività delle rispettive categorie comunali, e, d'altra parte non si sforzano per fare quelle economie che sono indispensabili ai fini del raggiungimento di una migliore situazione di bilancio. Questi sono fatti che si possono sostenere: il 90% dei comuni manca di attività da parte delle amministrazioni comunali e di quel senso di risparmio che è necessario ai fini di ogni buona amministrazione. È vero il peso sociale, ma non si può, in generale, risolvere il problema sociale aumentando il per-

sonale dei comuni, oppure tentando di meccanizzare le attività dei comuni. È uno sforzo che bisogna compiere, ma parallelamente deve essere compiuto, lo sforzo, per aumentare la produttività dei comuni. Mi sembra che il comune di Ala ha fatto questo sforzo, ha fatto cioè il possibile per industrializzarsi, cioè dà domicilio a un'attività industriale che indirettamente influisce sulla situazione fiscale del Comune. Ma quanti comuni del Trentino hanno fatto questo sforzo?

BALISTA (D.C.): Parecchi!

DEFANT (A.S.A.R.): Badiamo bene col dire: « parecchi », perché siamo di fronte a 200 Comuni! Se ci sono 4 a 5 Comuni che questi sforzi li hanno fatti, lodevolissimi, sono il primo a rendere omaggio a queste amministrazioni comunali. Ma ci sono decine di Comuni che potrebbero avere occasione di entrare in trattative con attività industriali e che non lo fanno! Non lo fanno soprattutto per inerzia mentale, questa è la caratteristica principale delle amministrazioni comunali! Pensano sempre, abituati in ciò da lunga prassi amministrativa, che gli enti superiori, la Regione e lo Stato, dovranno pensare al pareggio dei loro bilanci. Mi oppongo in modo categorico, e sempre sono stato oppositore di questi interventi dello Stato e sarò oppositore agli interventi della Regione! La Regione deve obbligare questi comuni, aiutarli se necessario, ma in via non diretta, non con sovvenzioni in denaro, perché abbiamo visto a quali immoralità amministrative si può giungere con queste forme di interventi. Si falsificano i bilanci! E questo non è ammissibile. Ha fatto bene, lo Stato, se una volta tanto ha troncato queste immoralità amministrative. Farà bene la Regione se si rifiuta di intervenire. Approvando

la legge sui magazzini, ho chiesto una commissione per le zone depresse, con il compito di vedere di sfruttare tutte le possibilità economiche delle zone in cui questi comuni si trovano. Questa è l'unica forma di intervento che l'ente superiore può permettersi nei riguardi dell'ente inferiore. Tutto il resto non è che una forma di corruzione per chi viene a piangere all'ultimo momento, con le conseguenze che abbiamo visto che persino Comuni con buona consistenza patrimoniale si sono rivolti all'autorità superiore e questa per convenienza sociale o politica, talvolta, s'è abbassata a questa funzione. Ora, ripeto, se è quella la nascita di queste tragedie possono essere cancellate solo con l'intervento della Regione. Se qualche intervento ci sarà, dovrà essere ben documentato. La Giunta provinciale dovrà fare indagine accuratissima e dovrà essere accertato che tutti gli sforzi in sede economica saranno stati compiuti per sanare la situazione amministrativa del Comune. Solo allora sarò favorevole a tutti gli interventi dell'ente superiore, ed in nessun altro caso. Così come nel campo dei contributi, questa è una malattia nazionale. Prendere dal contribuente senza dargli la possibilità di sviluppare le proprie possibilità economiche. Ecco una malattia nazionale. Non comprendo assolutamente come le amministrazioni comunali non cerchino piuttosto ancora un espediente, e per questo mi sono pronunciato favorevolmente alla casa da gioco, che è veramente un espediente, per incrementare l'economia; se procederemo su questa strada, tutte le amministrazioni comunali penseranno che amministrare la cosa pubblica sia una cosa facilissima, che si possa fare seduti su di uno scanno. Per questo, in linea di massima, non posso approvare né le supercontribuzioni né l'intervento della Regione. Vi sono casi eccezionalissimi, e non voglio par-

lare dell'amministrazione di Rovereto, a parte la questione della tassa di famiglia che è grave. Capisco che i comuni non possono far fronte a questi servizi fiscali, perché nessun comune del Trentino, nemmeno quello di Trento, ha un'organizzazione fiscale per applicare una politica fiscale. Bisogna avere dei tecnici, signori miei, bisogna affidarsi ai tecnici, perché solo il tecnico può determinare il limite e la misura dell'intervento fiscale dell'ente. Questi organismi tecnici oggi non ci sono; si applicano le imposte a casaccio. Questi signori pagano tanto; ma niente che sia esaminato e bene accertato e bene impostato. Tutto quello che vedo oggi lo posso capire data la situazione eccezionale determinata dalla guerra, ma mi auguro che le autorità superiori intervengano e facciano capire a questi signori che i bei tempi dell'allegria amministrazione sono passati.

PRESIDENTE: Metto in votazione il passaggio della discussione generale alla discussione per articoli: maggioranza favorevole, 1 astenuto, 3 contrari.

Articolo 1: è posto ai voti l'articolo 1: 28 favorevoli, 5 astenuti.

Articolo 2.

SCOTONI (P.C.I.): Io faccio ampia riserva sulla legittimità di questo articolo e della legge che lo possa contenere, perché con questo articolo si viene a dare valore retroattivo a questa legge.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Faccio su questo articolo l'osservazione che avevo fatta per il primo: che sono molto aumentate, troppo cioè, le cifre che riguardano le bevande vinose, mentre le altre sono aumentate meno.

CAPRONI (P.P.T.T.): Mi associo alla dichiarazione del consigliere Scotoni e mi asterrò dall'approvazione di questo articolo.

PRESIDENTE: È posto ai voti l'articolo 2: 25 favorevoli, 1 contrario, 8 astenuti.

Articolo 3: è posto ai voti l'articolo 3: 27 favorevoli, 2 contrari, 6 astenuti.

C'è qualcuno che chiede la parola per dichiarazione di voto? Prego fare l'appello. (*Votazione a scrutinio segreto*). La legge per l'applicazione delle supercontribuzioni al Comune di Rovereto è stata approvata: 38 votanti, 26 voti favorevoli, 5 contrari, 7 astenuti.

Voglio chiedere al Consiglio se vogliamo continuare e finire. Si tratta di questo: la legge è unica, c'è una relazione per ogni comune. La relazione della Commissione legislativa è unica. Se il Consiglio volesse continuare si potrebbe finire la sessione oggi. L'Assessore Negri mi ha fatta presente la difficoltà di stralciare da questo elenco 15 Comuni, perché le pratiche non sono aggiornate.

NEGRI (Assessore agli affari generali - D.C.): Le pratiche sono tutte aggiornate e i bilanci sono passati attraverso tutte le trafile, nientemeno che da 8 uffici, dove li hanno tutti approvati. Ora che siamo autonomi, naturalmente dobbiamo approvarli con legge la quale va al Ministero e all'approvazione e purtroppo sono state sollevate difficoltà nell'approvazione al Ministero. Cioè l'articolo 69. Per approvare i bilanci dei Comuni, l'articolo 332 della legge comunale e provinciale dice che quest'appianamento si intende nei riguardi dei disavanzi economici dei bilanci e non dei disavanzi finanziari. Le supercontribuzioni sono ammesse solo, dicono, per coprire disavanzi finanziari. Ci sono i nostri piccoli comuni che hanno disavanzi economici lievi, ma

naturalmente non hanno nessuna possibilità di finanziare, di trovare altre entrate al comune, anche ricorrendo ad eventuali mutui e dicono che i mutui si possono assumere, ma non possono deliberare supercontribuzioni; allora io farei la proposta di fare due leggi. Nella prima mettiamo tutti i comuni dove non esistono difficoltà, nella seconda quelli che sono dubbi, perché non si vorrebbe ritardare per tutti i comuni l'incasso delle imposte e tasse, che d'altra parte, come a Merano, sono indispensabili per andare avanti.

SALVETTI (P.S.I.): Allora prepari per domani!

PRESIDENTE: C'è la distinzione; l'Assessore Negri sa già quali comuni stralciare dalla prima legge. Comunque la prima legge si può sempre votare stralciando quei comuni che si trovano nella seconda. Prima di decidere se continuare o no, vorrei votare. Chi è d'accordo di finire oggi, cioè seduta stante, prego alzi la mano: 20 favorevoli. Chi è contrario a finire oggi? La maggioranza è per la continuazione della seduta. Prego, Assessore Negri.

NEGRI (Assessore agli affari generali - D.C.): Mi limiterò a richiamare le risultanze dei bilanci di questi comuni che vengono in considerazione. Comune di Ala, chiude con un disavanzo di amministrazione di 2.430.000 lire; ha deliberato le supercontribuzioni per 4 milioni, di modo che un milione e 500 mila non viene eventualmente riconosciuto. Questo milione e cinquecentomila è la spesa per il contributo al ponte, opera già compiuta; ed è fissato un contributo da parte del Comune che intende pagarlo con un lieve aumento sulle tasse di consumo. Questo dovrebbe andare eli-

minato e messo nella seconda. Comune di Aldeno: Disavanzo economico lire 1.712.286.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Dettagli per ogni comune, per piacere, continui per ogni comune.

NEGRI (Assessore agli affari generali - D.C.): Il Comune di Arco, ha deliberato un disavanzo economico di 1.477.000, un disavanzo di amministrazione di 730.000; sono 2.100.000; ha deliberato un aumento dell'imposta di consumo del 75%, con un aumento di 4 milioni. Il gettito di 4 milioni va a copertura dei 470.000, ed 1.470.000 coprono il disavanzo del massimo esercizio. Anche nei riguardi di Arco c'è questo superamento e mettiamolo nella seconda legge. Comune di Baselga: ha deliberato supercontribuzioni per 147.000 lire. Voi signori, conoscete il Comune di Baselga, che non è mai in grado di pagare i segretari che scappano disperati e senza stipendio. Non ha credito per assumere un mutuo; dovrebbe, per coprire il proprio disavanzo, assumere un mutuo di 120.000 lire, che dovrebbe ripetersi tutti gli anni aumentato degli interessi. Cles: il bilancio copre con un avanzo di amministrazione, però ha in costruzione un ospedale per il quale è stata deliberata l'assunzione di un mutuo di 100 milioni. In via di previsione il Comune ha cercato un po' di prepararsi a far fronte agli interessi e, con una deliberazione particolare, decide di aumentare il dazio consumo sul vino da 800 a 1000, quota che è sorpassata da altri Comuni. Naturalmente il Comune chiude con un avanzo di amministrazione e la questione dovrebbe venire regolata in separata sede.

ODORIZZI (Presidente della Giunta regionale - D.C.): Penso che a questo punto es-

sendo emerse alcune leggere differenze nella valutazione dei vari casi, che dividono in tre categorie invece che in due, come abbiamo appreso dalla relazione dell'Assessore competente, data anche l'importanza della cosa, sia meglio rimettere a domani. Si desiderava evitarlo un po' per esigenze di lavoro; ma penso che è meglio che sacrifichiamo anche domani, perché le categorie diventano adesso tre, e bisogna concretare le proposte per il terzo elemento.

PRESIDENTE: Le categorie sono adesso tre; prima si pensava a due, una da mettere in questa legge ed un'altra da mettere in un'altra legge. Ma adesso viene una categoria di Comuni che non basta stralciare dalla legge. Quindi sono d'accordo anch'io che le cose si complicano un po', e non è possibile continuare oggi.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Volevo pregare l'Assessore Negri che domani ci porti i dati relativi alla consistenza attuale del limite delle economie. Faccio un esempio: il Comune di Ala non ha potuto indire in tempo

le aste per le malghe ecc. Ora noi, negando queste supercontribuzioni, non approvando la legge per qualche Comune, lo mettiamo in gravissimo imbarazzo, cioè nell'impossibilità di trovare subito quei liquidi di cui ha bisogno per poter pagare gli impiegati che hanno fame, una volta tanto, ed hanno fame perché non possono mangiare tutti i giorni con la paga che ricevono. Dobbiamo queste cose saperle bene, è un problema molto più piccolo della Trento-Malé, ma che esige un voto e non si può votare se non si ha la coscienza esatta di quello che si vuole dal voto. Per conto mio il problema di Ala ha valore tanto quanto la Valle di Non, anche se per me, come consigliere regionale, Ala vale di meno. Quindi proporrei che domani ci dessero dati più completi; per questo abbiamo chiesto di soprassedere.

PRESIDENTE: La maggioranza del Consiglio aveva deciso la continuazione; adesso sono sorte altre difficoltà e bisogna sospendere la seduta. Chi è d'accordo di sospendere, prego alzi la mano. Approvato. La seduta è sospesa. Si riprende domani alle ore 9,30.

(Ore 15).