

SEDUTA

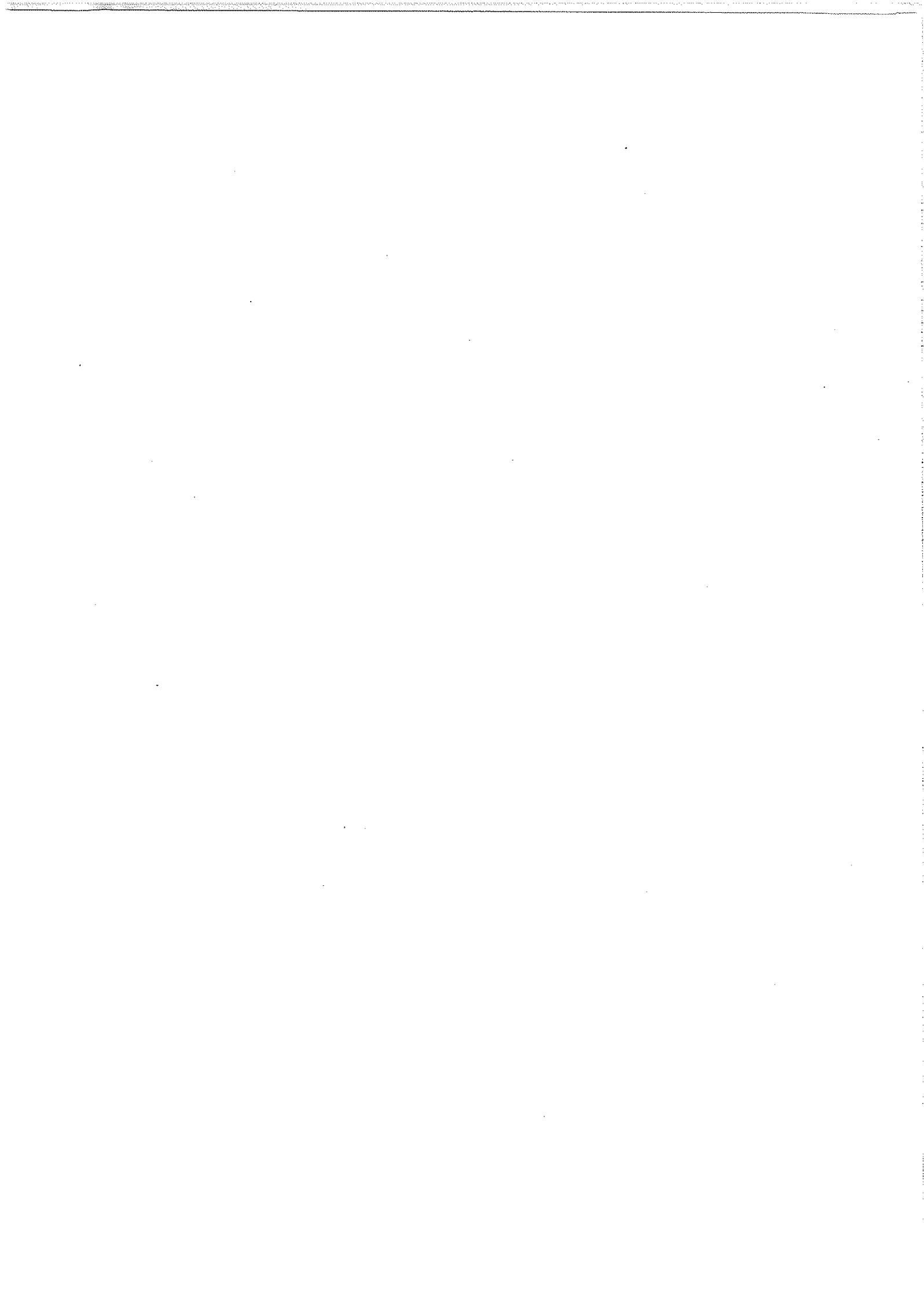
78.

SITZUNG

23-11-1951

Presidente: MAGNAGO

vice-Presidente: MENAPACE



Ore 9,50

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale. La seduta è validamente costituita. Processo verbale della seduta del 14 novembre 1951. Osservazioni al verbale?

TOMA (IND.): Quando ha dato lettura degli assenti alla seduta non ha messo la giustificazione; noi eravamo a Roma per incarico del Consiglio.

PRESIDENTE: Finora non c'è mai stato l'uso di scrivere: « assente giustificato »; abbiamo detto assente. Secondo me la giustificazione, se vogliamo essere pedanti, ci sarebbe solo quando esiste una lettera da parte dell'assente, il quale comunica al Presidente del Consiglio il motivo della sua assenza. Queste lettere qualche volta arrivano, ma di solito non pervengono. Se Lei vuole, io lo faccio inserire.

TOMA (IND.): Gradirei che fosse inserito nel verbale che l'assenza era giustificata.

PRESIDENTE: Posso scrivere, accanto al Suo nome: assente per incarico a Roma.

SCOTONI (P.C.I.): Allora anche per me e per l'Assessore.

PRESIDENTE: Dottor Carlo Scotoni, assente per incarico a Roma; Rolando Toma, assente per incarico a Roma; Girardi Gio-Batta e Amonn assenti per incarico a Roma. Altre osservazioni?

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Per richiamo al Regolamento. Pregherei il Presidente di voler far presente ai colleghi che esiste una precisa disposizione di Regolamento che richiede che chi non viene alla seduta, invii precedentemente una lettera. In caso contrario, l'assenza non è giustificata. Il Regolamento lo dice, quindi applichiamolo completamente e non solo nelle osservazioni a carico mio.

PRESIDENTE: Sono d'accordo con Cristoforetti, ed in quest'occasione invito tutti i Consiglieri, che in futuro non potranno venire alle riunioni, di comunicarlo perché possano essere considerati assenti giustificati, in quanto l'assenza prolungata può anche comportare il decadimento da Consigliere. Comunque c'è il Regolamento e sarà bene che le assenze siano comunicate prima.

Ich möchte den Regionalräten anraten, wenn sie von den Sitzungen fernbleiben, dies dem Präsidium des Regionalrates unter Angabe der Gründe des Fernbleibens mitzuteilen.

Processo verbale del 21 novembre 1951.
Osservazioni al verbale?

FONTANARI P.P.T.T.): Io ero presente mercoledì.

PRESIDENTE: Presente? Io non l'ho visto. Va bene. Il verbale è approvato. C'è una interpellanza del consigliere Cristoforetti rivolta alla Giunta regionale sull'oggetto: « Personale, organico e stipendi ». *Passiamo al 1. punto dell'ordine del giorno: « Relazione della Commissione legislativa per l'industria, il turismo e i trasporti sul potenziamento della ferrovia Trento-Malè e proposta del Consiglio regionale ».*

Esiste un precedente ordine del giorno del Consiglio regionale votato il 18 luglio 1951, dove tra l'altro, s'incarica la Commissione legislativa per l'industria e commercio di raccogliere e esaminare i dati relativi al problema della Trento-Malè. Il Presidente della Commissione legislativa legga la relazione.

AMONN (S.V.P.): *(legge la relazione).*

PRESIDENTE: È aperta la discussione sulla relazione della Commissione legislativa e sulla proposta della Commissione stessa. Chi chiede la parola?

UNTERRICHTER (DC): Dalle discussioni avvenute in Consiglio provinciale ed in questa sede, nonché nella Commissione legislativa, mi sembra di dover concludere che ora il compito è stato prospettato come quello di scegliere fra la ferrovia a scartamento normale e la ferrovia a scartamento ridotto. In questo caso penso che l'esito della votazione non lascerebbe dubbio, ma a mio avviso non è su questa scelta che dobbiamo pronunciarci, né dobbiamo

semplicemente ritenere che la nostra decisione deve poi coattivamente riferirsi ad una linea ferroviaria per paura di perdere i diritti stabiliti per legge ad un contributo di due miliardi e 300 milioni.

PARIS (P.S.U.): È autonomia questa?

UNTERRICHTER (D.C.): Non è autonomia. Penso, di fronte alla mole del contributo che pesa in modo rilevante sul bilancio dello Stato, sia nostro dovere studiare le attuali soluzioni tecnicamente ed economicamente più adeguate del problema che vogliamo risolvere e mi rifiuto di ritenere che il nostro sistema amministrativo ed il nostro sistema democratico di Governo sia così arretrato da non ammettere l'adozione di soluzioni tecnicamente ed economicamente migliori e più aderenti alle necessità della Valli del Noce, per il solo fatto che esiste una breve legge di 4 articoli il cui testo, interpretato letteralmente, sembra imporre la soluzione ferroviaria. Testo però che, con modesta fatica, può essere modificato. Il più difficile era ottenere lo stanziamento di 2 miliardi e 300 milioni, e qui dobbiamo ricordare che per errore di computo, quando si è parlato di sistemazione della Trento-Malé, si riteneva si trattasse di 1 miliardo. Invece, a conti fatti, si è visto che la cifra superava di gran lunga quella prevista dai nostri parlamentari, pur partendo dal nulla, perché avevamo una semplice dichiarazione che poteva impegnare e non impegnare. Sono riusciti a far consolidare in una legge questo stanziamento. Le modifiche necessarie a questo testo, per poter spendere bene questi 2.300 milioni nell'interesse della Valle, un po' nell'interesse della Regione e dello Stato, è infinitamente più semplice da ottenere, e qui devo ricordare ai Consiglieri che la legge parla del potenziamento tecnico ed economico della ferrovia Trento-

Malé. Se manca il potenziamento tecnico ed il potenziamento economico, la legge non opera. Bisogna che noi, andando a Roma al Consiglio superiore dei lavori pubblici, dimostriamo che con questa spesa ingente dello Stato risolviamo il problema dei trasporti della Valle di Non, raggiungendo il potenziamento tecnico ed economico. Non mi piace seguire in questo argomento i ragionamenti di chi ritiene che i denari dello Stato si possono spendere con criteri diversi da quelli seguiti per i propri denari. Si dice: non c'interessa, i 2.300 milioni che dà lo Stato non sono nostri! Come non sono nostri? I soldi dello Stato sono soldi dei cittadini, sono i nostri soldi presi con il sacrificio dei cittadini e li dobbiamo spendere come se si trattasse di spendere 2.300 milioni dei cittadini della Valle di Non.

Il tema che dobbiamo imporci è questo: noi disponiamo di questa cifra per sistemare, per organizzare i trasporti di persone e cose nella Valle di Non; come spenderemo, cosa faremo? Cominciamo a dare a questa cifra di 2.300 milioni un valore che non dobbiamo dimenticare, non dobbiamo dire: valgono zero, valgono per lo meno 200 milioni all'anno. Ho visto la soluzione del problema oggi dall'Assessorato ai lavori pubblici e sento il dovere di pregare tutti voi di seguire il mio ragionamento. Già ai colleghi di Commissione avevo detto che mi sarei riservato di svolgere in questa sede una mia tesi, perché fin dal primo momento ho ritenuto che, se si tratta di scegliere fra ferrovia a scartamento normale e ferrovia a scartamento ridotto, facciamo un sacrificio, facciamo un passo adeguato: ferrovia e scartamento normale. Ma non è questo il problema. Scegliere e risolvere per il meglio la sistemazione dei trasporti nella Valle di Non e di Sole. Comincio col richiamare la vostra attenzione su un fatto: oggi i trasporti, anche i più intensi e veloci, pos-

sono essere fatti su strada e su rotaia. Nell'895 quando fu ideata la Trento-Malé, e nel '905-'909 quando fu costruita la rotaia, essa aveva l'assoluto vantaggio sulla strada, ove circolavano veicoli a cavallo, ma oggi, con lo sviluppo dei veicoli stradali a motore, la situazione è mutata ed in molti casi la strada offre un netto vantaggio sulla rotaia. Ai limiti di convenienza dell'uno e dell'altro sistema lo studio dei tecnici ed economisti sono sufficientemente definitivi, e comunque per le valli di Non e di Sole siamo ben lontani dalla zona dei due sistemi dove la perplessità potrebbe essere giustificata da un traffico importante, a Mezzolombardo, sia di passeggeri che di merci che resterà così modesto non solo da non giustificare la costruzione della ferrovia, ma da rendere la costruzione della ferrovia addirittura pregiudiziale agli interessi della Valle di Non ed allo sviluppo della valli di Non e di Sole.

Ci convinciamo di questo se esaminiamo la configurazione geografica della Valle di Non. La Valle di Non non ha la struttura semplice, lineare, delle solite valli alpine, ha una struttura a vantaggio, ove il solco centrale è attraversato dal Noce, modesto solco rispetto alla vallata, parlo del tratto Mezzolombardo Malé, dove la popolazione è dislocata lungo la dorsale della ferrovia ad una distanza dalla stessa di 1 quarto d'ora da tutti gli abitanti, dunque solo un quarto della popolazione della Valle di Non e Sole ha la possibilità di essere passabilmente servita da una ferrovia. Dico passabilmente, perché il servizio che occorre anche lungo la dorsale, è un servizio rapido e frequente, per così dire, che si fermi di porta in porta. Se vogliamo servire la Valle di Non bisogna che ogni nucleo di case sia servito ogni due ore. Queste esigenze non possono essere soddisfatte da una ferrovia quale che sia lo scartamento, ridotto o normale! E difatti nessuna delle solu-

zioni ferroviarie proposte, né per tracciato né per frequenza, convince e soddisfa queste esigenze. Qual'è la situazione dei tre quarti della popolazione che resterà lontana dalla ferrovia con la soluzione stradale? Le strade possono avere un servizio rapido e diretto con il capoluogo della Provincia; con la soluzione ferroviaria questa possibilità è irrimediabilmente compromessa e succederà che per assicurare una possibilità di vita a questo nuovo e costoso mezzo che creiamo, sarà necessario contenere il servizio di autocarri, che possono comunque essere concorrenti e quindi possono contribuire ad aggravare la passività di esercizio. Gli abitanti dell'alta Valle di Sole desiderano la tramvia? Non è vero, escludendo Malé, non è vero che gli abitanti della Valle di Sole desiderano la ferrovia o la tramvia, gli abitanti della Valle di Sole, arrivati a Malé, dovranno scendere dalla corriera e prendere la ferrovia, lo stesso per quelli della Valle di Rabbi, e di Rumo, per quelli che vengono dalle zone di Revò, Brez, dalle zone di Fondo, Romeno e Cavareno; generalmente tutti saranno portati alle più vicine stazioni ferroviarie, Malé, Mostizzolo, Cles, Rocchetta, Mezzolombardo e là dovranno trasbordare, trasbordo che comporta un disagio ed una perdita di tempo per il necessario lasso di tempo che ci deve essere fra l'orario della corriera e l'orario della ferrovia. Questo per quanto riguarda i passeggeri, per tre quarti della popolazione della Valle di Non. Come stiamo con le merci. Il contributo dato dalle merci è valutato in modo diverso da ridottisti e normalisti. Siamo nel campo dell'opinabile, perché i normalisti dicono che le merci hanno un valore decisivo per il finanziamento della ferrovia e giustificano la ferrovia a scartamento normale. I ridottisti dicono che le merci non hanno nessuna incidenza, basta un servizio passeggeri e le merci pos-

sono essere smaltite con altri mezzi. Non entro in polemica con queste due visioni. Faccio solo osservare che non riesco a capire come il trasporto delle merci nella Valle di Non, o che vanno o che vengono dalla Valle di Non, debba essere retto da leggi economiche diverse da quelle che reggono il trasporto di merci in alta montagna e nei nostri paesi in particolare. Per il trasporto merci è pacifico che per le piccole distanze non serve la ferrovia. Le spese di carico e scarico sono tali che sulle piccole distanze non conviene usare la ferrovia. Per le grandi distanze la ferrovia si afferma; però quando devo caricare la merce su ferrovia partendo con autocarri da un magazzino che dista 5, o 10 o 30 chilometri, non ha nessuna incidenza se devo mettere la merce sull'autocarro e trasportarla alla ferrovia. Quello che incide è il costo di carico e scarico, la percorrenza chilometrica non ha nessun valore. Si dice che nella Valle di Non c'è della frutta che viene portata da trattori agricoli, da motocarri. Nella Valle di Non ci sono magazzini di frutta che comportano investimenti di miliardi, ed hanno già una loro ubicazione, magazzini di frutta che continueranno ad essere sfruttati nelle residenze che hanno, e che distano dalla ferrovia 4 o 5 km., 10, 15 km., ed il trasporto da quel magazzino alla ferrovia non può essere fatto con motocarri; il trasporto sarà sempre fatto con autocarri, il trasporto con trattori agricoli può essere fatto dalla pianta ai magazzini, ma non più in là. Comunque sia, se questo trasporto venisse fatto con quel mezzo, credo che in molti esso non sarebbe economico e vantaggioso per la buona conservazione della frutta. Ho detto piccole e grandi distanze. Che cosa intendiamo per piccole e per grandi distanze?

Per piccola distanza una volta si riteneva un percorso sotto i duecento km. Questo limite però si è andato spostando, si va spostando gior-

no per giorno. Si sposta perché in tutti i paesi il costo del trasporto viene adeguato al prezzo che si richiede, cioè il prezzo viene adeguato al costo, praticamente le tariffe ferroviarie non sono le tariffe che compensano il costo del trasporto. Volendo adeguare le tariffe al costo del trasporto, questa distanza di convenienza può arrivare da 200 a 2.000 km. Oggi in Italia, chi usufruisce della ferrovia per trasportare merci? Il passeggero paga un prezzo che non è adeguato al costo. I paesi dove si paga un prezzo adeguato al costo hanno visto aumentare questa distanza economica ed hanno visto diminuire i passeggeri sulle ferrovie. Il nostro Governo cerca di tenere una giusta via di mezzo in modo da non aumentare eccessivamente il deficit ferroviario, perché è evidente che le ferrovie hanno una funzione da cui non possono mancare e devono essere tenute in vita e quindi devono cercare di livellare i prezzi ed i costi dei biglietti di trasporto per non ridurre eccessivamente la frequenza sulle ferrovie.

Comunque per il nostro paese assistiamo a questo fatto: dalla nostra Regione hanno spedito negli ultimi tempi del porfido per pavimentare la città di Matera — e vedo Cristoforetti alzare le mani al cielo perché parlo di Matera — perché dicono che il porfido è una materia povera che non soffre per il trasporto, è vero, ma accanto al porfido c'è il legname, e accanto al legname c'è la frutta. Io dico che a Roma i cittadini della Val di Non mandano la frutta con autocarri e rimorchi, ed è di ieri l'affermazione che mi dava il direttore di un magazzino, che dice che noi fino a Roma mandiamo con autocarri e rimorchio e mai con la ferrovia; né oggi che la ferrovia non c'è, né quando ci sarà la ferrovia, perché hanno sistemi moderni per il trasporto della frutta, tecnicamente ed economicamente, il sistema dei recipienti appositamente attrezzati; come ci sono i carri ferro-

viari, così ci sono i recipienti da caricare sugli autocarri di misura unificata per il trasporto della frutta. La compagnia che gestisce i trasporti nella Valle di Non potrebbe curare l'attrezzatura con questi recipienti. Quali i vantaggi di un sistema ferroviario? Si dice che la ferrovia ha degli indubbi vantaggi durante la stagione invernale; guai se la ferrovia non avesse nessun vantaggio! Ma non sono così grandi come si vuol far vedere. Si dice che la ferrovia si riscalda; anche le corriere si possono riscaldare, anzi le moderne corriere prevedono il riscaldamento. Poi si dice: le ferrovie non soffrono gli inconvenienti della neve. Non è vero. Le ferrovie esigono uno sgombero accurato della sede ferroviaria anche maggiore di quanto non esiga la strada. Se per tenere sgombra la strada si spendesse quanto si spende per tenere sgombra la ferrovia, la strada sarebbe praticabilissima per tutto l'inverno. Anzi, le esigenze del traffico ferroviario sono tali, che qualsiasi modesto impedimento sulla linea interrompe il servizio; le frane interrompono la ferrovia con più facilità che non la strada. L'anno scorso la Valle di Non — ho visto riportato in una pubblicazione di un articolo su un giornale — la Valle di Non è rimasta bloccata tre giorni come tramvia, ma il servizio postale è stato fatto con il servizio automobilistico che è stato curato dalla vigilanza di un cittadino. Non c'era una grande organizzazione che curasse lo sgombero delle strade, ma semplicemente la diligenza di un concessionario che si è preoccupato di farsi sgomberare la strada, e tutti i giorni quel servizio è venuto da Trento, non è stato interrotto un giorno. Il che non vuol dire che nel caso che vengano neviccate notevoli, la Valle di Non non possa essere collegata con la strada quando questa strada è buona.

Comunque ricordate una cosa: di fronte ad elementi economici non si può riferirsi a 1-

2-5 giorni, ad un anno, ma a tutta l'economia di un anno. Si dice: in caso di deprecabili eventi bellici la strada viene soppressa come traffico, la ferrovia invece continua a funzionare: esempio l'ultima guerra. Anche qui, credete, se c'è un sistema vulnerabile per eventi bellici, quel sistema è proprio la ferrovia perché, per interrompere la ferrovia, basta un niente. La strada non s'interrompe facilmente, con la strada su un ponte di barche è così facile girare, con la ferrovia non è facile. Nei giorni scorsi abbiamo assistito ad un'interruzione stradale dovuta ad una modestissima inondazione di qualche torrente, la tramvia è stata interrotta per un periodo più lungo della strada. La ferrovia della Val Sugana è stata anche interrotta per 10 giorni, ma per la strada si passava. Per un'interruzione stradale è possibile un arroccamento che si trova, ma per la ferrovia no. Una parola devo spendere per la questione del capoluogo. È un'aspirazione della città di Trento essere capoluogo del servizio di trasporti dalla Valle di Non. Qualcuno, in questa dizione di capoluogo, può aver ravvisato un'altra riconferma che sia necessario per la città di Trento che i trasporti con la Valle di Non siano curati da ferrovia. Non è così. Non dobbiamo intendere per capoluogo come la fine di un budello che immette nella città di Trento. Dobbiamo intendere per capoluogo il centro di arrivo di tutti i sistemi di trasporti di veicolo che portano persone e merci nella città di Trento nel modo più comodo e rapido. Cosa succederebbe se avessimo da costruire una ferrovia in Val di Non, a scartamento normale ben tracciata, necessariamente lontana dagli abitati, con pochi convogli per necessità di finanziamento, per l'impossibilità di finanziamento di una ricca dotazione di materiale rotabile, che cosa succederebbe di tutti quei paesi a cui accennavo, a cominciare da San Zeno, Rumo, Cavareno, Fondo, Castel fondo,

Brez ecc. che non potrebbero più avere un servizio rapido diretto con Trento e che sarebbero costretti, per trasportare viveri, a far orientare i loro automezzi direttamente sulla città di Bolzano? Proprio quello che la città di Trento non desidera! È meglio parlare chiaro di fronte a certi problemi se vogliamo vederne tutti l'importanza! È logico che i cittadini di Trento desiderano veder convergere tutto il traffico della Valle di Non su Trento e non desiderano creare un sistema che lo porti a Bolzano. Quindi non crediamo che per Trento il parlare di capoluogo voglia dire insistere eccessivamente sulla soluzione ferroviaria. Tale dovrebbe essere il sistema: da accontentare i cittadini della Valle di Non, ed essa dovrebbe essere collegata con la città di Trento con mezzi frequenti.

Io penso che in un primo tempo bisogna orientarsi su un automezzo ogni mezz'ora in modo che uno che vuole andare in Val di Non non sia costretto a domandare a che ora parte la corriera; va al posto di partenza monta e parte. Vuole fermarsi a Mezzolombardo? Deve proseguire? Prende il primo mezzo e prosegue. Questo è il mezzo. Occorrono 3 autocorriere che vanno verso Malé e 3 che vanno verso Trento, totale 6 corriere. Poi occorrono parecchie altre corriere per servizio di punta, d'emergenza, in caso di rottura, di riserva. Ma con trenta corriere il servizio potrebbe essere disimpegnato egregiamente, e si potrebbe avere in un giorno almeno una ventina di corriere, di automezzi che partono per la Valle di Non. Questo, a mio avviso, il sistema che servirebbe la Valle di Non. Accanto a quel servizio passeggeri comodo e rapido, che potrebbe spingersi nelle varie vallate laterali, si potrebbe avere un'organizzazione di trasporto merci in modo da poter soddisfare alle esigenze dei frutticoltori. È anche bene chiarire che io non propongo di abolire il mezzo esistente; qualcuno mi

ha detto: ma come si fa a domandare di levare la rotaia dove la rotaia c'è? Non c'è rotaia in Valle di Non! Non c'è più, è consunta, è logora; la rotaia della Valle di Non è un mezzo che non esiste più. C'è solo della buona volontà di tecnici che fanno miracoli per far funzionare quella tramvia, ma la tramvia non esiste più. Trattiamo della costruzione di una nuova ferrovia nel 1951! Ma non parliamo del mantenere in vita la ferrovia esistente. Se questa discussione non fosse stata un po' precipitata nel tempo e si fossero attese le conclusioni... (rumori ed interruzioni). È stata precipitata nonostante tutto! Perché la nostra Regione, per risolvere con senso di responsabilità il problema, ha creduto di domandare il parere di due illustri tecnici. Praticamente chi era orientato verso lo scartamento ridotto si è rivolto a Corbellini, e chi era orientato verso lo scartamento normale si è rivolto al professor Zignoli, dando mandato di elaborare il progetto a scartamento normale per poter fare il paragone. Vi dico subito che noi ci siamo comparati un po' come quell'ammalato che va da un illustre clinico a domandare il parere su due medicine. Ma ha paura di domandare se per caso non gli serva un'operazione. Questa domanda ai due illustri tecnici non l'abbiamo fatta: l'operazione, la soluzione di una terza via, non quella della ferrovia. Comunque, se noi avessimo aspettato la relazione di questi due tecnici, e tutti i Consiglieri le avessero lette attentamente, queste relazioni, allora da parte degli stessi Consiglieri il giudizio sarebbe stato più facile. Anzitutto, esaminando queste relazioni, salta in primo piano il problema economico. A parte che tutti due i tecnici hanno detto che, e fino ad un certo punto prendiamo per oro colato i dati che sul traffico ci sono, dati che non sono concordi, mentre questi dati dovrebbero essere discordia fra ridottisti e normalisti sulla quan-

tità di merci e passeggeri, hanno detto: prendiamo questi dati e ragioniamo in base a questi dati, tutti due i signori progettisti ed i tecnici che hanno esaminato i progetti hanno rilevato che non vi è univocità di valutazione nel lavoro fra scartamento ridotto e scartamento normale, hanno rilevato che i costi previsti devono essere presi con riserva, anzi con tutta probabilità, con quasi certezza, questi costi saranno superati almeno del 20%. C'è un problema

PARIS (P.S.U.): Tutti due?

UNTERRICHTER (D.C.): Sì, tutti due! C'è un problema che non è stato considerato nei conteggi economici dei costi del materiale rotabile. Per legge il concessionario è obbligato ad acquistare il materiale rotabile, non che possa sottrarsi con furbéria e dire: tu, Stato, mi dai la linea ed io non acquisto i veicoli.

È obbligatorio per legge, all'atto di rinnovo della concessione; sarà riferito di quali veicoli sarà dotato il Trentino, chi li compera questi veicoli. Comunque la conclusione è che dalla relazione risulta pacifico che, sia per una soluzione normale che per una soluzione ridotta, anche con un modesto parco rotabile, occorrono ancora dagli 800 ai 100 milioni. Quando noi abbiamo speso 2.300 milioni, nella migliore delle ipotesi abbiamo fatto la sede, ma non abbiamo il materiale rotabile. Quei 2.300 milioni diventeranno 2500-2800 se tutto va bene. Comunque mancano 1.000 milioni: dove andiamo a prendere questi 1.000 milioni? Andiamo a prenderli in Val di Non? Io dico di no. Ho parlato con notevoli cittadini di Val di Non e dicono: « Desideriamo che questo problema venga risolto, fate strada, ferrovia normale, ma desideriamo che il problema sia effettuato ». E se vi domandiamo soldi? « Abbiamo le scuole, abbiamo questo, abbiamo quello ». E non

sono disposti in Val di Non di trovare la strada per erogare mille milioni. Comunque, fossero anche disposti, dico che la nostra responsabilità di amministratori è quella di predisporre questo capitale, per i milioni e milioni che possono mancare, e certamente mancheranno, e che costano non meno di 70 o 80 milioni. E dove va a finire il conto economico? Quei conti economici ottimisti, fatti sia da ridottisti che da normalisti, sono stati un po' euforici nel fare l preventivo d'esercizio; perché tutti e due i tecnici che sono stati interpellati avevano trovato critiche alle conclusioni economiche dell'altro sistema. Critiche che portano, per la normale e per la ridotta, a ritenere che ci sarà una passività d'esercizio, senza tener conto della passività derivante dal costo di questo capitale che dovremo trovare, e quindi si andrà su una passività di esercizio di decine di milioni. Chi si assume queste passività? Gli azionisti della Trento-Malé? Non sembra. Ed allora dobbiamo andare cauti prima di prendere una decisione, e prima di addossare alla Valle di Non una calamità così grave come potrebbe essere rappresentata dal possesso di un sistema inadeguato alle necessità, superate nel tempo, e che comporta una passività di esercizio. Quando poi noi andassimo ad esaminare le conclusioni di questi due tecnici, allora il giudizio potrebbe essere ancora determinante: tutti e due i tecnici, Corbellini e Zignoli, si sono trasferiti nel Trentino, hanno studiato tutte le relazioni.

DEFANT (A.S.A.R.): La relazione Corbellini dov'è?

UNTERRICHTER (D.C.): C'è anche una relazione Corbellini, come c'è la relazione Zignoli. Per questo ho detto che è stata affrettata e allora molti Consiglieri potrebbero essere informati.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Ma tu eri in Commissione.

UNTERRICHTER (D.C.): Ero in Commissione ma non sapevo niente. La relazione Zignoli credo l'abbia l'ingegnere Baudracco. È una relazione che deve essere pubblicata; il professor Zignoli vedrà fra giorni le bozze di stampa. Ma io mi sono fatto parte diligente e credo di avere il dovere, come Assessore ai lavori pubblici, di conoscere queste conclusioni. Come facciamo a discutere, se non conosciamo queste conclusioni che vedrete scritte dai due tecnici? Se andiamo ad esaminare le conclusioni dei due tecnici ci accorgiamo che tutti due sono venuti nella zona, hanno esaminato il progetto a scartamento ridotto ed il progetto a scartamento normale, tutti gli studi fatti, base delle nostre discussioni, hanno preso notizia di tutti i lavori della Commissione e sono arrivati a due conclusioni diverse, che divergono nel complesso, ma per quanto si riferisce al dettaglio della soluzione del problema di trasporti di quella che è la Valle di Non, per noi sono uguali, univoci. Quando si sono trovati ad esaminare il problema da Mezzocorona in su, non sono stati perplessi di fronte al problema di una costruzione ferroviaria; tutti due dicono che allo stato della tecnica e dell'economia, per studi fatti, è assolutamente contrario alla costruzione di una rete ferroviaria . . .

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Che povero Ministero delle ferrovie noi abbiamo!

UNTERRICHTER (D.C.): Corbellini arriva a questa conclusione. Dice che il traffico, per l'intensità che c'è di fronte ai mezzi di trasporto, non può essere economicamente servito per le caratteristiche della Valle, ma soprattutto per l'intensità del traffico, non può essere

economicamente servito che da un servizio stradale automobilistico . . .

PARIS (P.S.U.): E la licenza . . .

UNTERRICHTER (D.C.): Il fondo valle ha le caratteristiche per essere servito da un sistema ferroviario in sede propria. Quindi, la conclusione del professor Corbellini è questa: fra Trento e Mezzolombardo può essere giustificato un servizio ferroviario in sede propria, da Mezzolombardo in su non ci sono i requisiti per questo servizio. Quale è la conclusione di Zignoli? Il professor Zignoli è stato incaricato dell'elaborazione di un progetto a scartamento normale e da progettista deve esprimere sul proprio progetto un giudizio molto equilibrato. Bisogna saper leggere fra le righe. Poi i signori Consiglieri prenderanno la parola, io vi sarò preciso. Che bisogna vedere fra le righe? Ma anche in tecnica non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire . . .

CAMINITI (P.S.I.): Allora è un disonesto!

UNTERRICHTER (D.C.): Non è un disonesto!

CAMINITI (P.S.I.): Eh sì, per forza!

PRESIDENTE: La parola all'ingegnere Unterrichter.

UNTERRICHTER (D.C.): Non è un disonesto, amici, non è un disonesto il professor Zignoli, il quale è un gentiluomo, che fin dal primo giorno ha espresso la sua perplessità, fin dal secondo giorno, quando ha esaminato il problema ed ha detto in modo chiaro che quella soluzione che noi volevamo non è quella economicamente, tecnicamente, conveniente. Se

volete le prove di questo ve le posso anche dare. Scriveva Zignoli in una lettera in data 11 luglio . . .

CAMINITI (P.S.I.): Di che anno?

UNTERRICHTER (D.C.): Di quest'anno, 1951! Dopo altre considerazioni (la lettera è indirizzata al Presidente della Giunta): « io insisto nella convinzione che ho esposto alla Giunta provinciale in un breve convegno avuto in occasione di una visita a Trento, e cioè che la costruzione d'una ferrovia a scartamento ridotto sarebbe un errore che la Regione stessa sconterebbe caro un giorno; la costruzione di un tronco a scartamento normale è il minor male, se non è possibile l'utilizzazione in altro modo dei fondi disponibili: La tecnica moderna dei trasporti in genere è contraria all'apertura di nuovi tronchi ferroviari, e propende per le camionabili ». Il buon intenditore intenda. Per conto mio è detto molto.

SALVETTI (P.S.I.): Non ha mai fatto mistero!

UNTERRICHTER (D.C.): Concludendo, vi dico che la soluzione di Corbellini dice questo: da Mezzolombardo in su, servizio diretto alla Valle di Sole e di Non per Trento con servizio autobus ed autocarri; da Mezzolombardo a Trento servizio ferroviario in sede propria e propende, per ragioni di economia, per lo scartamento ridotto. Zignoli dice: il servizio di fondo valle può essere fatto solo con autobus, perché bisogna fermarsi di porta in porta, bisogna che il servizio sia frequente, quindi da Mezzolombardo a Trento servizio con autobus; da Mezzolombardo in su, se sono veri quei dati, se volete escludere proprio la soluzione stradale, allora va bene anche la ferrovia a scartamento normale. Ma se prendete que-

sti due pareri di due illustri tecnici e li interpretate correttamente, sentite che uno dice che esclude la convenienza del traffico ferroviario in fondo alla Val d'Adige e l'altro esclude la convenienza del traffico ferroviario da Mezzolombardo in su; dovete arrivare alla conclusione che il traffico ferroviario non è conveniente nè sul tronco alto, nè sul tronco basso, ma che l'unica soluzione conveniente è quella stradale, ed auguro che sia prospettata agli organi che devono decidere; perché non siamo noi che prendiamo una decisione; noi siamo qui per inoltrare al Consiglio superiore dei lavori pubblici, con il nostro parere, il progetto delle possibili soluzioni e dobbiamo tentare che questa nostra funzione, che questo desiderio che andiamo ad esprimere a Roma, corrisponda alle effettive esigenze della zona che vogliamo servire meglio, nell'interesse della Regione e dello Stato. Perché male sarebbe se noi andassimo a Roma con delle proposte che non fossero consoni a quello che è l'orientamento che i tecnici del Consiglio superiore dei lavori pubblici hanno in questo momento in materia di trasporti.

PRESIDENTE: Prima di dare la parola agli altri oratori, voglio precisare che siamo un po' fuori di strada qui.

CAMINITI (P.S.I.): Parlando di strada!

PRESIDENTE: Sì, parlando di strada andiamo fuori strada. Qui c'è una delibera, già fatta, votata dal Consiglio regionale, con la quale viene incaricata la Commissione competente legislativa di fare una proposta in merito allo scartamento normale, e di proporre, con tutti gli elementi necessari, una risoluzione al Consiglio, in quanto c'è il parere del Consiglio provinciale di Trento e un parere del Consiglio regionale del 18 luglio. Svolto l'incarico della

Commissione, elaborato il progetto, pronta la relazione accompagnata da tutti i dettagli, il Consiglio deve decidere. Per cui, oggi, discutere sulla convenienza di una strada o meno, anche per l'incompleta preparazione del Consiglio su quest'argomento, in quanto la relazione di Corbellini per il Consiglio non esiste, sarebbe fuori luogo; il Consiglio non avrebbe nessuna possibilità di valutare i vantaggi della strada o meno. Perciò il Consiglio dovrà oggi decidere: 1) o di respingere la soluzione proposta dalla Commissione legislativa; 2) o di accettare la soluzione proposta dalla Commissione legislativa; 3) o di rimandare la discussione, tenendo conto di questa nuova proposta fatta dall'ingegnere Unterrichter, chiedendo elementi e studi sul problema della strada per poterlo vagliare ed esaminare comparativamente con le proposte a scartamento normale. Ma non può, in questo momento, discutere di strade perché non ha nessun elemento. Perciò, o accettare la proposta della Commissione legislativa o respingerla; se noi vogliamo tener conto del problema della strada, allora dobbiamo avere tutti gli elementi che devono venire preparati, e bisogna incaricare qualcuno di poterli esaminare, e decidere. Ma non penso che il dilungarsi sulla questione strada sia ammesso, perché non è all'ordine del giorno. Se il Consiglio vuol discutere, allora bisogna rimandare la discussione

CAMINITI (P.S.I.): Deve presentare un ordine del giorno!

PRESIDENTE: Sì!

UNTERRICHTER (D.C.): Non entro in discussione sull'argomento principale: io penso che quella può continuare: ma penso che gli argomenti che ho portato rientrano nell'argomento principale. In questo senso, dico che c'è una terza soluzione, e penso che il problema

abbia tale importanza economica e tecnica, per gli sviluppi e la vita della Valle di Non, che non possiamo formalizzarci e dire che questo problema lo ignoriamo, perché l'11 di luglio avevamo detto che sono solo due i problemi in discussione. Ritengo che questo problema vada discusso a fondo, in modo che su quest'argomento si sappia il parere del Consiglio regionale, e tutti i Consiglieri di fronte a questo problema gravissimo assumano le proprie responsabilità.

PRESIDENTE: Presenti un ordine del giorno.

CAMINITI (P.S.I.): Per una pregiudiziale. In seguito alla richiesta ultima del consigliere ingegnere Unterrichter, il quale ha fatto conoscere che sarebbe opportuno parlare anche della soluzione stradale in tema di argomento principale, desidero richiamare al consigliere Unterrichter e a altri Consiglieri il testo della legge 2 aprile 1951, e particolarmente il testo della relazione che accompagna il disegno di legge, nella quale relazione è detto in via specifica che intanto lo Stato, attraverso l'Amministrazione delle ferrovie, si sarebbe occupato del miglioramento della ferrovia della Val di Non in quanto la Regione rinunciava a circa 60 milioni all'anno che le ferrovie avrebbero dovuto pagare alla Regione. Siamo di fronte ad una precisa impostazione giuridico-amministrativa del dare e dell'avere. Ora le ferrovie intanto possono pagare questi 2 miliardi e 300 milioni, che sono appunto dal bilancio dei trasporti, in quanto hanno avuto una contropartita che è rappresentata dall'esonero dei 60 milioni all'anno sulla tassa dell'energia elettrica, ed in quanto ne consegue che le ferrovie possono costruire una ferrovia, e non possono costruire una strada . . .

UNTERRICHTER (D.C.): Il Ministero non costruisce, dà i soldi!

CAMINITI (P.S.I.): Finanzia, evidentemente mi sono espresso male. Ha ragione Unterrichter: l'amministrazione delle ferrovie non può finanziare la costruzione di una strada con il bilancio delle ferrovie. Lo stanziamento è stato prelevato dal bilancio delle ferrovie in dipendenza all'esonero che noi diamo all'amministrazione ferroviaria, dei 60 milioni. Siamo di fronte ad un'impostazione giuridica che non può scantonare, perché diversamente diciamo: perché bisogna fare la strada in Val di Non? Ne abbiamo bisogno dappertutto. Non è stato detto che, se si rinuncia ai miglioramenti ferroviari, chiediamo dei miglioramenti ferroviari in Alto Adige. Abbiamo la Caldaro - Mendola, la Val Gardena; abbiamo molto da chiedere; e non abbiamo preoccupazione in tema di ferrovie! Chiediamo il miglioramento della Gardena!

UNTERRICHTER (D.C.): Non avete una legge! Vale per la Valle di Non!

CAMINITI (P.S.I.): Non abbiamo la legge; e allora se si voleva chiedere l'applicazione della legge, dobbiamo fermarci sul piano ferroviario, perché la legge è stata emanata in base ad un accordo fra Stato e Regione.

PRESIDENTE: Ripeto ancora: parlare della strada ha scopo qualora il Governo dichiarasse: questi due miliardi e 300 milioni che ho disposto per la ferrovia ve li do per la strada; rimanendo la questione così come è, parlare sulla strada è tempo perso. Altrimenti, qualora il Governo dichiarasse che è anche disposto a prevedere un'altra soluzione per dare questi quattrini (ma questo il Ministero dei trasporti non lo può fare) per esempio la soluzione strada, possiamo discutere anche questa.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Egregi colleghi, questa mattina incominciavo a farmi la convinzione che la seduta di oggi sarebbe andata via liscia senza nessun intervento come l'ultima seduta che ci ha visto tutti concordemente uniti, forse perché mancava qualcuno, sulla soluzione da prendere. Vedevo già una votazione unanime, circa la conclusione che la Commissione vi ha presentato; invece mi accorgo che l'intervento molto dettagliato, minuzioso, da tecnico della strada, dell'ingegnere Unterrichter, ci porterà molto lontano nella discussione. Ci farà discutere a lungo. Gli uomini da mesi, da anni, stanno a discutere. Fratanto la « vacca nonesa », disperatamente mugghendo, arranca per costoni e strade polverose, irrimediabilmente decrepita. Continuerà ad andare fino a quando la reggerà il suo grande cuore generoso. Speriamo che allora, che almeno allora, gli uomini abbiano finito di discutere.

Il mio intervento, questo mio primo intervento (il successivo necessariamente sarà più lungo) va rivolto ai colleghi di lingua tedesca, perché essi hanno 13 voti che possono aggiungere ai nostri, in quanto che sono voti di uomini che si faranno qui le loro convinzioni, che se le sono fatte sulla relazione che abbiamo presentato, contro i voti di un altro gruppo di uomini che sappiamo già fin d'ora come voteranno, per la soluzione che non è certamente quella della nostra proposta. Mi sia permesso di rilevare da un giornale, dal solito giornale, qualche frase. Nella prima viene ripetuta la precedente inesatta affermazione: che la Commissione s'è espressa a maggioranza per lo scartamento normale. No, signori del giornale, no signori che avete dato al giornale la notizia. Non a maggioranza, ma all'unanimità! Gli assenti hanno sempre torto, anche se si trovano a San Michele a svolgere una delle loro molteplici attività — essi — che sono nettamente

contrari alla legge sulla cumulabilità degli incarichi, essi che dovrebbero risolvere i problemi del volo umano per poter giungere dappertutto. All'unanimità. Devo rilevare che questo va a biasimo di uno degli assenti che aveva reclamato e richiesto l'invito nella Commissione di tecnici ferroviari i quali dessero delle delucidazioni; essi intervennero con il peso della loro tecnica; proprio in quella seduta nella quale i tecnici sono intervenuti, il richiedente si è assentato. Altra frase molto più grave! Con essa si vuole affermare che « nello strano atteggiamento delle minoranze e in particolare di alcuni elementi delle stesse, l'argomento è visto massimamente in funzione polemica ». Qui si vuole fare il processo alle intenzioni. Sia ben chiaro a tutti i signori, ad essi ed agli altri, che la minoranza non fa di questo argomento una funzione polemica; che se l'argomento è visto in funzione polemica è proprio da parte di altri uomini che hanno fatto della ricostruzione della Trento-Malé a scartamento ridotto una questione di prestigio personale. Anzi, se qualcuno della minoranza ci ha lasciato qualche penna, è appunto perché altri ne hanno fatto una questione polemica. Finora ci ha lasciato le penne; domani ce le lasceranno loro, oppure, e sarebbe molto peggio, le popolazioni della Valle di Non: o queste o quelli: « Tertium non datur », per dirla con il consigliere Salvetti.

Non sono della Valle di Non, non sono di Trento. Nessun legame mi avvince agli interessi di una traballante società che nella ricostruzione della Trento-Malé — ed è giusto che lo sia — vede la sua difesa. Sono un ferroviere, anche se non sono uno degli altissimi gradi: « quota regionale 175 mila lire mensili ». Sono un ferroviere del ruolo movimento, che si è interessato per anni nel settore « circolazione-andamento treni-materiale-accordi », quindi in grado di poter dare tutte le informa-

zioni delle quali i signori colleghi avranno bisogno. Devo alcune osservazioni all'ingegner Unterrichter, il quale ha portato in discussione, ora, una tesi nuova, la tesi della soluzione stradale. Perché egregi colleghi, questa soluzione non è stata presa in esame prima d' adesso, tre anni fa, e quindi iniziata anche quando noi, in Consiglio provinciale, si discuteva la Trento-Malé? Iniziati allora gli studi, potrebbero ora essere ultimati.

UNTERRICHTER (D.C.): Infatti!

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Invece, sulla stradale non sono stati ultimati! Ora domando ad Unterrichter: perché, non sono molti mesi fa, due autorevolissimi membri del vostro partito, autorevolissimi in quanto uno è la massima carica provinciale e l'altro è alla Camera alta, per chiamare con una frase diversa il solenne Senato che richiama troppo i tempi del 1800, perché queste persone non molti mesi fa nella Valle di Non, mentre non so se si può chiamare in comizi o riunioni, nelle quali volevano invitare le popolazioni ad intervenire con le somme che eventualmente avrebbero potuto mancare, si sono impegnati formalmente per la soluzione ferroviaria? « Formalmente » per la soluzione ferroviaria! Ringrazio il consigliere Unterrichter che, fra una soluzione a scartamento ridotto, dichiara che indubbiamente la soluzione a scartamento normale è la migliore. Egli, che considero per la parte tecnica il più autorevole membro del suo partito, dice chiaramente ai suoi colleghi la strada seguire. Dobbiamo costruire la ferrovia? Ferrovia normale!

BALISTA (D.C.): Non c'è bisogno!

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Il rappresentante della Giunta provinciale non poteva

che buttarsi per la strada, tenuto conto dell'allergia, per essere più esatti, della idiosincrasia per la rotaia, che affligge notoriamente la maggioranza della Giunta provinciale. E, a proposito, perdoni l'onorevole Presidente se commetto una breve digressione per pregarlo di accelerare le pratiche per l'Assicurazione dei Consiglieri, con tanti incidenti stradali . . .

LORENZI (D.C.): Proprio lui fa i conti alla Giunta!

SALVETTI (P.S.I.): Che barba e che lingua! (*ilarità*).

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Nego che possa essere accettabile l'affermazione degli avversari circa la convenienza delle tariffe degli autocarri su quelle ferroviarie. Oggi, sì oggi, c'è indubbiamente una concorrenza che con i prezzi favorisce determinati trasporti a distanza con autocarri. La politica può segnare una svolta decisiva e quando domani queste nuvole di guerra, nuvole perché credo che nessuno abbia volontà di farla, né rossi né bianchi né verdi né blu perché ne hanno abbastanza di guerra, di quella che c'è stata, ed allora lo Stato dovrà interessarsi del problema delle sue finanze. E allora non ci sarà più pressante la necessità di spingere i privati a dotarsi di numerosi autocarri, utili per il trasporto di militari e che aumentano le tasse a questa gente; la soluzione ferroviaria dovrà essere quella che s'impone oltre che per la sicurezza, anche per il resto. Il Consigliere ha parlato di porfidi, ma perché costruisce la strada? Ho sentito dire che i porfidi servono per la strada e naturalmente vengono scaricati lungo la strada, quindi è chiaro che non si spedisce un vagone di porfidi ma un autocarro il quale lascia i cubetti ogni 500 metri, cioè dove devono venir impiegati. Il legname serve per co-

struire ponti, e non sempre c'è il binario ferroviario che arriva fino al ponte da costruire, fino ai tetti da farsi. È chiaro che si usino di preferenza i trasporti con autotreni! Ma il legno che va, per esempio, alle fabbriche di cellulosa, il legno che va alle fabbriche che hanno sede in città, che sono fornite di raccordo ferroviario, il legname che va alle carriere non va per autotreno, ma per carro ferroviario in quanto che viene caricato all'origine e scaricato sul piazzale della fabbrica. Durante la stagione invernale, riconosce l'ingegner Unterrichter, la ferrovia offre dei seri vantaggi. Ha ragione! Gli faccio però osservare che è proprio nella stagione invernale che noi eseguiamo per la massima parte i trasporti di frutta dalla Valle di Non, è appunto durante questa stagione invernale che, con l'accumularsi di neve e ghiaccio sui bordi della strada, gli autocarri sono maggiormente soggetti a scossoni che determinano un deterioramento della frutta, specialmente della qualità pregiata nella Valle di Non, ed addirittura impossibilitare il commercio della frutta stessa. Un'altra osservazione che ha fatto Unterrichter è che mancano forse un migliaio di milioni; dove si trovano? Un illuminato signor direttore, un illuminato socio che sta facendo un illuminato servizio alla Valle di Non, non ha chiesto dove prendete gli altri 700 milioni, ha risposto: è affare della società. È giustissimo, egregio socio, voi dovete cercare 700 milioni per comperare il materiale rotabile, a sistemare convenientemente la vostra ferrovia dovete pensarci voi, noi non entriamo in merito. Noi prendiamo un progetto, a scartamento normale, senza elettrificazione, per starci dentro; ma voi volete l'elettrificazione? Costa solo quella 400 milioni; a meno che, siccome questi egregi signori, in una relazione che esiste firmata nelle varie pagine, mettono dei dub-

bi sulla serietà ed attendibilità delle cifre esposte dall'altro tecnico, quello del progetto normale, non abbiano essi stessi presentato delle cifre fasulle, cioè cifre che non consentono alla costruzione anche l'acquisto del materiale rotabile, che altrimenti, stando alla convenzione, dovrebbero essi stessi acquistare. Relazione Corbellini: mi dispiace di averla sentita nominare proprio ora; se ne avesse parlato Unterrichter in quell'unica seduta della Commissione alla quale ha partecipato, avrei pregato il Presidente di fornire questa relazione, volentieri! Meglio attendere un mese di più, anche se non eravamo investiti che dell'autorità di studiare il problema ferroviario; avremmo accettato di aspettare un mese per dire: domani diciamo al Consiglio che noi abbiamo studiato il problema ferroviario che voi ci avete commesso con quest'ordine del giorno; ma ci permettiamo, se il Presidente ci lascia fare a discrezione, di approvare un altro sistema, il sistema stradale, ammesso che la somma fosse impiegabile per il sistema stradale. Ma non è impiegabile, perché la Regione rinuncia a 60 milioni all'anno a favore delle Ferrovie.

UNTERRICHTER (D.C.): Ed allora li buttiamo via!

CRISTOFORETTI (M.S.I.): La ferrovia dà 2 miliardi e 300 milioni; io non credo che la ferrovia dia i soldi per fare solo un tratto di linea. Dobbiamo dire che non vogliamo i denari, che non facciamo la ferrovia, ed iniziamo le pratiche per fare la strada? Non credo che la popolazione della Valle di Non darebbe ragione ad Unterrichter; tanto è vero che le popolazioni della Valle di Non, in quella famosa riunione alla presenza di quel senatore che si interessa di ferrovie, di deter-

minate ferrovie, ed anche del Presidente della Giunta provinciale, hanno voluto assicurazione che si tratterebbe sempre di soluzione ferroviaria e non di soluzione stradale. Corbellini, mio autorevole collega, superiore e di sei gradi sopra di me, è un ispettore capo: grado al quale un laureato in ingegneria arriva sempre in 6 anni, se non prende punizioni. Ispettore principale che cosa sarà? Un misero ispettore laureato che in 6 anni non arriva a un grado VIII - VI - V. Non credo sia un gran che. Non mi meraviglio della sbalata operazione del Corbellini per la stazione di Rovigo, non mi meraviglio; perché se viene a dirci che da Trento a Mezzolombardo può essere giustificato uno scartamento ridotto, mi permetterà di offenderlo, se mi trovo con lui, perché il posto dove non è giustificata è proprio là, perché è appunto là che l'autobus può andare sulla porta di casa di ogni paese. Se mettiamo una tramvia con sede propria, dobbiamo allontanarla da quei paesi ai quali vogliamo rendere possibile il trasporto. Quei paesi non hanno merci da trasportare; non è Nave San Felice che manda i viveri, la pasta e lo zucchero nella Valle di Non; non è a Grumo che la Valle di Non manda centinaia di tonnellate di mele. Quei paesi hanno solo da considerare il trasporto delle persone, per le quali bastano quattro autocorriere (40 milioni) più due di riserva; il che vuol dire una somma di 70 milioni per le autocorriere; qualche concessionario, che è nella mia testa, farebbe subito un contratto; 40 milioni di spesa di esercizio, con 100 milioni abbiamo un bel servizio, senza ricorrere ai 700 milioni necessari per fare la ferrovia a scartamento ridotto. Mi dispiace aver dovuto in questa prima fase del mio intervento essere polemico: era necessario, perché si vuole, da troppo tempo, vedere in quest'opera della minoranza, per

il bilancio normale, un'azione polemica. Io lo nego, e credo che i colleghi delle minoranze aderiscano a questa mia affermazione, nego che si sia fatta una questione polemica. Sono d'accordo col Presidente che la parola d'ordine di questa nostra seduta deve essere « non alla strada ».

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Il collega Unterrichter sa perfettamente quali sono i sentimenti di amicizia e di stima che ho per lui e quindi, in quanto egli imposta un problema sotto l'aspetto tecnico, io lo ascolto come si ascolta un tecnico che ci riferisce e discute e porta affermazioni che devono essere valutate. Però, all'amico Unterrichter, oggi è capitato l'ingrato incarico d'interpretare un'atmosfera di delusione, perché questo slittamento verso la soluzione stradale è solo la delusione di veder sconfitto lo scartamento ridotto che si era sbriciolato nella valutazione di tutti. L'impostazione del problema è stata sempre, da quando è sorto, per una soluzione ferroviaria; le idee della strada sono cominciate a spuntare come l'erbetta marzolina circa un anno fa . . .

UNTERRICHTER (D.C.): 1947.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): . . . un anno fa, quando appunto stavano maturando le documentazioni che portavano, come hanno portato, a dimostrare l'assoluta e innegabile preponderanza degli argomenti per la soluzione ferroviaria a scartamento normale. Questo è il perno della questione. Riferendoci ai testi di legge, non c'è alcun dubbio che, come ha rilevato il consigliere Caminiti, dalla lettura del testo della legge e dalla relazione ad esso

unita, e anche per il fatto che si tratta di uno stanziamento del Ministero dei trasporti, la somma non può riguardare soluzioni stradali, che non sono mai dipese dal Ministero dei trasporti. Le strade dipendono dal Ministero dei lavori pubblici; e, caso mai, la somma dovrebbe essere stanziata da quel Ministero. Il Ministero dei trasporti fa leggi per altre forme di trasporto e non certamente per le strade. Questo concetto è stato rilevato, approvato e votato dal Consiglio, in uno dei commi dell'ordine del giorno del 18 luglio scorso; quindi concordo con il Presidente nel senso che l'oggetto strada non possiamo prenderlo in considerazione. Questo pensiero lo desumo anche da una precisa affermazione del Presidente della commissione trasporti, il quale, in sede di commissione, ha confermato questo concetto. D'altra parte e in ultima analisi, non possediamo alcun testo, alcuna relazione...

UNTERRICHTER (D.C.): Zignoli e Corbellini!

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): ... neanche teorica, che esamini e valuti la soluzione stradale. Come è sorto il problema della ricostruzione della ferrovia? È sorto perché è stato constatato, com'è constatabile all'evidenza, che il vecchio mezzo ferroviario della Valle di Non non può servire, perché i 40 anni del suo servizio, e specialmente il periodo bellico, lo hanno talmente malridotto nella sede e nel materiale rotabile, da renderlo un povero e liso strumento che deve essere sostituito; ed allora è sorto il problema nella sua sostanza: quello di una ricostruzione. La ricostruzione è stata veduta sotto l'aspetto ferroviario ed è stata impostata sotto la luce di tre ordini di

idee. Prima di tutto la rispondenza alle condizioni generali dell'epoca. E qui mi riallaccio, per le condizioni generali dell'epoca, ad un rilievo che nella sua competenza ed onestà ha fatto il professor Zignoli fin dall'autunno del 1950, assumendo l'incarico di studiare la soluzione a scartamento normale.

Come rileva ognuno, oggi siamo in una epoca in cui gli automezzi sono molto diffusi e sviluppati; possiamo anche dire molto invadenti: è un'epoca in cui questo mezzo ha assunto un'importanza notevole; ma fatta la premessa, che costituisce la prima pagina della relazione inviata allora dal professor Zignoli, egli diceva: « Quali sono dunque le ragioni che possono giustificare, oltre a quelle del finanziamento, la costruzione, oggi, di una linea ferroviaria di poche decine di chilometri in Val di Non? Io penso siano le seguenti ». E le indicava analiticamente (*legge*). Non mi dilungo a commentare, poiché lo commenta, questo aspetto del problema, la corrispondenza delle condizioni generali. Ma qui è bene spendere una parola su quello che si dice comunemente, con troppa facilità e faciloneria, riguardo agli automezzi. È vero che esiste l'automezzo, lo sappiamo; l'automezzo è moltiplicato; molti paesi hanno un parco di automezzi molto più vistoso del nostro; si pensi all'America. Ma ci siamo mai domandati se gli Stati Uniti hanno smobilitato le loro ferrovie? I Paesi a grande produzione automobilistica non sono propensi a smobilitare la ferrovia, ma hanno sempre affermato che i due mezzi vanno d'accordo, che uno serve determinate attività e l'altro, l'automobilista, serve a completare il traffico, con diritto di cittadinanza l'uno e l'altro, ordinata entro ad un complesso di disposizioni legali. La Francia non ha aspettato che arrivasse il tempo della inflazione automobilistica per regolare il traf-

fico e difendere nello stesso tempo, le società ferroviarie; e si badi che in Francia le ferrovie sono dello Stato solo in parte; ma nel 1932 la Francia ha emanato il primo codice completo che regolava la concorrenza stradale alle ferrovie, e alle società ferroviarie. Queste, con un atto molto intelligente, hanno organizzato esse stesse la concorrenza su strada, e cioè hanno detto: visto che c'è questo sviluppo di automezzi che ha la sua importanza, organizziamoci noi il mezzo di trasporto automobilistico, conglobando il bilancio con quello ferroviario, salvando una istituzione e promuovendo l'altra. Mi dispiace di dover contraddire Unterrichter riguardo alla ferrovia sull'importanza che la ferrovia assume, non solo ordinariamente, in tempo di pace; ma visto che egli ha fatto allusione al tempo di guerra c'è un capitolo che ognuno ha presente, se ha seguito le pubblicazioni del tempo di guerra ed anche del dopo guerra. Ciò che ha permesso alla Germania la forza d'attacco e di resistenza, è stata la sua grandissima rete ferroviaria costruita come una specie di reticolato, per cui, distrutto in un certo punto lo spigolo o anche i due lati del quadrilatero della ferrovia, era possibile, con un passaggio più a est o ad ovest, il collegamento con quel determinato punto che si voleva raggiungere. Questa non è un'affermazione di origine tedesca, ma viene dagli alleati che hanno impiegato mesi e mesi per tentare la distruzione di questa rete ferroviaria. Essi sapevano sempre che la rete ferroviaria era un mezzo di grande resistenza, per la possibilità di spostare uomini e materiali da un punto all'altro del territorio. E questo è dovuto all'intensa rete ferroviaria che la Germania ha costruito per il traffico d'emergenza come per il traffico ordinario.

Ma qual è in Europa il paese che dia

poca importanza alla ferrovia? Non ne conosco alcuno, e passando dal discorso dei momenti d'emergenza a quelli tranquilli, ho già riferito e non ripeto quello che è stato il movimento del S. Gottardo per il trasporto delle merci. Inoltre, visto che un cenno al turismo lo fa l'ingegner Zignoli, ricordiamo che in Svizzera — e lo può confermare il collega Caminiti — il turismo invernale si fa attraverso la rete ferroviaria, anche quella che è a scartamento ridotto, come la ferrovia dell'Engadina. A questo punto mi sia permesso far conoscere un testo recentissimo, una proposta presentata nei giorni scorsi all'alto Commissario per il turismo da parte dell'ente provinciale di Belluno in relazione alle Olimpiadi del 1956. Qual'è la preoccupazione fondamentale che l'ente provinciale del turismo di Belluno sottopone alle autorità? Esso dice: « Signori, le Olimpiadi si faranno a Cortina nel '56. Che cosa abbiamo noi oggi? Abbiamo un tronco ferroviario statale che si ferma a Calalzo ed abbiamo l'allacciamento con la Pusteria che, disgraziatamente è a scartamento ridotto... Dopo aver elaborato un progetto di massima per la sistemazione, s'intende sottoporre all'autorità la richiesta di normalizzazione della linea che dalla Pusteria conduce a Cortina d'Ampezzo, per il 1956. Quanto dire che il mezzo ferroviario ha diritto di cittadinanza, e non è affatto la cenerentola che piace immaginare a qualcuno. D'altra parte ricordiamo che qui esiste anche un problema generale, un problema sociale altissimo per quello che riguarda l'Italia. Quale sarebbe il Governo che immaginasse, anche con la più tiepida proposta, la smobilitazione di quell'enorme azienda che sono le ferrovie dello Stato? Le ferrovie dello Stato esistono; il popolo italiano, un popolo denso su un piccolo territorio, non è un popolo di nababbi e

di ricconi; questo popolo viaggia, e circolerà per molto tempo ancora, in grandissima parte ed in altissimo numero di migliaia, non con proprie macchine, che non ha, ma con il treno delle ferrovie dello Stato. Questa è una realtà economica e sociale, è una realtà di oggi e di domani, per l'Italia. Lo Stato, sia per rispetto al servizio della popolazione che per il rispetto al grande numero di funzionari che le ferrovie tengono al loro servizio e quindi mantengono, ha tutto l'interesse a mantenere e a migliorare la sua rete ferroviaria. Ecco perché il professor Zignoli ha portato l'accento preciso sopra questo aspetto nel proporre che la soluzione fosse ferroviaria e a scartamento normale; con il professor Zignoli coincide il parere che ho già comunicato nelle sedute del luglio, dell'illustre professor Visentini, il quale, come il Consiglio ricorderà, diceva in risposta alla lettera in cui si chiedeva il suo parere, che egli appoggiava la soluzione normale, perché la giustificazione della linea ferroviaria si fonda sul fatto del requisito essenziale; di poter essere direttamente collegata alla rete nazionale e internazionale. Né si tratta quindi di costruire un tronco. Materialmente si costruisce un breve tronco di 38 km. di ferrovia; ma questo è un ramo di un albero enorme, come è quello della rete normale nazionale, la quale a sua volta s'innesta in un'altra ancora più importante e più vistosa, come è la rete normale internazionale. So che i sostenitori, i patroni dello scartamento ridotto, si sono riferiti a certe testimonianze curiose a cui anche si è fatta allusione nella seduta di luglio; ma è bene richiamare, anche tornando un passo indietro, che, sulla fine del secolo scorso, Sombart, il grande ingegnere ferroviario, che ha avuto una profonda influenza su un vasto numero di allievi (dei quali però dobbiamo dire che ci

sono stati di quelli che dal principio del secolo hanno saputo camminare con i tempi, e altri che sono rimasti con la mente all'epoca del 1890) in uno dei testi da lui lasciati, proponeva di costruire una linea a scartamento ridotto da Malles in collegamento con Landeck, perché — diceva — sarebbe bene che ci collegassimo con una rete a scartamento ridotto del Cantone dei Grigioni. Che un uomo scrivesse così allora, si intende perfettamente; alcune di queste idee qualche anno dopo sono state riprese in pubblicazioni dall'ingegner Lanzerotti e dall'ingegner Baudracco per dare alla nostra Regione alpina un complesso di mezzi di trasporto che allora potevano servire ed erano adatti, per il carattere turistico della nostra zona alpina.

Da allora, dopo quello che è accaduto, e non solo le due guerre mondiali, ma il cambiamento dell'opinione e il progresso di tutta la vita in 50 anni di tempo, comprendiamo come un tecnico che segue il suo tempo, corregga la sua visuale e completi e attinga quello che è obbligatorio e necessario attingere, e non si fermi a proporre nel 1947 di fare una linea a scartamento ridotto per collegarsi con l'Engadina! Del resto, voglio far ridere il Consiglio: uno di questi tecnici è venuto da me, a propormi di raccomandare e chiedere alle autorità della Sardegna di trasformare in ridotte le linee dello Stato che sono normali!

CONSIGLIERE: Questa è grossa!

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): Ma è vera. Possiamo avere pensieri di questo genere, quando lo Stato ha presentato sui banchi del Senato e della Camera un progetto che trasformi in normali le ferrovie a scartamento ridotto della Sardegna e della Sicilia. Immaginare che si

possa approvare la trasformazione dei 450 chilometri di rete normale della Sardegna in ridotta? Ma sopra queste idee ha camminato il « ridottismo » della Trento-Malé; su queste idee è sorto e su queste idee ha persistito. Passiamo alla seconda osservazione: rispondenza alle condizioni dei luoghi da servire. Qui si può essere molto brevi; la funzione della ferrovia, oltre a quella generale che tutti ammettono, è particolarmente preziosa proprio nella zona alpina. Se nelle zone alpine mancasse la rete ferroviaria, il traffico, sia di persone che di merci, sarebbe fortemente ostacolato, perché, e mi dispiace, per la realtà delle cose, di non poter collimare con quanto ha detto Unterrichter, non ho alcun dubbio che, a parità di precipitazioni la ferrovia ha per lo meno il doppio di probabilità di transitare. È rarissimo il caso di sentir dire che il S. Gotardo sia bloccato dalle neviccate, che il Brennero non funzioni, che i collegamenti ferroviari con la Francia siano interrotti perché ci sono state neviccate. Ma è frequentissimo il caso che vi siano strade bloccate per l'intera stagione, e che lo siano sistematicamente per settimane o mesi, quando la neve rimane accumulata, e sotto il manto esteriore vi è una crosta di gelo; lo sanno tutti, è il rilievo che è stato fatto per la Valle di Non l'inverno scorso, va completato: il mezzo che per primo si è fatto strada nella neve nell'inverno 1951 è stata la vecchia e logora tramvia, la quale ha fatto da battistrada agli automezzi ed ha permesso poi che anche le automobili si inserissero sulla sua pista. Altrimenti la strada rimaneva chiusa per molti giorni di più di quanto non lo sia stata effettivamente.

Su questa realtà, anche nel pensiero del professor Zignoli, si fonda la bontà della proposta di una soluzione ferroviaria; su questa realtà, perché la Valle di Non è un altipiano

che, dalla Rocchetta, porta a Cles e a Malé, ed ha un clima rigido, con precipitazioni a tutti note; le strade sono quelle che possono essere in qualsiasi zona alpina. È bene ricordare che qualunque strada, anche la più perfetta e moderna e larga strada che si possa immaginare, non sarà una strada su cui non nevichi, sarà una strada esposta alle precipitazioni, e sarà sempre meno praticabile che una linea ferroviaria, nella stagione invernale. Questa è una tesi sulla quale non vi è assolutamente dubbio. Le valli di Non e di Sole hanno una popolazione notevole da far muovere nei due sensi. E qui mi permetto di portare un rilievo alle osservazioni di Unterrichter. Quel povero vecchio tram, al quale daremo la medaglia d'oro quando sarà smontato e portato in rimessa, trasporta tuttavia 750 mila passeggeri all'anno! 750 mila passeggeri all'anno, secondo una valutazione molto modesta, poiché i bilanci della Trento-Malé, che abbiamo accuratamente esaminato, per gli anni 1947, 1948, 1949, 1950 danno un milione e mezzo di passeggeri all'anno. Ora facciamo una parte generosa, ed ammettiamo che la metà di questi passeggeri siano trasportati dalle corriere con cui la Trento-Malé ha affiancato il suo servizio, le quali fanno Trento-Peio e Trento-Vermiglio; ma almeno la metà di questi passeggeri, e sono in realtà molti di più, si serve proprio di questo vecchio mezzo. Questa è la realtà delle cifre desunte dai bilanci che tutti possono vedere. Quindi noi non crediamo a nessun deputato o senatore che venga a dirci che il traffico non c'è. Sappiamo quello che gli ingegneri Baudracco e Zignoli hanno stabilito, come diremo dopo, riguardo all'esercizio della normale; non hanno fatto altro che assumere i dati stessi di bilancio dell'attuale Trento-Malé, e li hanno assunti in base al milione e mezzo di passeggeri che essa

trasporta; non hanno fatto né più né meno che accettare, senza modificazioni, le cifre suddette.

Ma vi è un terzo punto che dobbiamo considerare: la corrispondenza di un nuovo mezzo alle esigenze economiche particolari della Valle di Non e della presenza di un volume rispettabile di frutta pregiata e d'altro. Quando i rappresentanti tecnici delle FF.SS. sono venuti alla Commissione per i trasporti, per riferire sopra temi che erano di stretta loro competenza, cioè sul movimento e sulla possibilità di transito sul binario normale fra Trento e Mezzocorona, essi hanno fatto allusione al trasporto merci, e uno di questi tecnici ha confermato che soffre meno un carico di frutta che mettiamo in un carro normale e mandiamo a Londra, che non un carico di frutta a cui noi facciamo fare 12 km. su strada. Su questo il consenso è generale. Basta parlare con i produttori e con gli acquirenti della frutta; essi ci sanno dire come arrivano le cassette di Williams caricate su automezzi per essere trasportate solo a Mezzocorona, e come arrivano nell'inverno le cassette in confronto con quelle che sono trasportate a regola d'arte in carro ferroviario che viene chiuso, e con uguale temperatura su tutto il percorso. Pochi altri rilievi sono da farsi; se si tratta di trasporto di frutta, che mettiamo nel refrigerante, non possiamo levarla dal refrigerante e portarla a Mezzocorona per essere caricata. Bisogna che dal magazzino la portiamo rapidamente al carro refrigerante che le Ferrovie dello Stato ci possono offrire, ed allora, con assoluta garanzia, possiamo far partire la frutta nelle condizioni stesse in cui si trova in magazzino. Che sia frutta pregiata non lo nega nessuno: è la prima produzione pomologica nazionale.

Che sia un'alta produzione è anche riconosciuto e i dati sono estensibili a chicchessia,

presso la Camera di Commercio. Il fatto che va messo in rilievo è che l'intensità della coltura ha fatto in modo che dal 1940 al 1950, in dieci anni, è stata quadruplicata la produzione, cioè da un volume di 1000 carri ferroviari normali siamo passati a 5000 carri di frutta da spedire. Quanto alla spedizione, che cosa ci dicono, non le generiche valutazioni, ma i dati precisi che abbiamo assunto per esempio alle FF.SS. della Stazione di Mezzocorona? Ci dicono che dal giugno 1948 al giugno 1949 i carri merci della Valle di Non sono stati 3011 e una recentissima lettera, che ci è stata inviata da uno dei maggiori esportatori di frutta della Val di Non, ci dice che durante l'invernata scorsa, dal 1950 al 1951, ha caricato alla stazione di Mezzocorona da un minimo di 6 a un massimo di 20 carri merci al giorno. Questa ditta deve andare, per necessità, a prendere la frutta nei diversi magazzini di Cloz, Cagnò, Tuenno e Denno. È fuori dubbio che sotto l'aspetto della maggior garanzia, la frutta viene consegnata alla Ferrovia in condizioni migliori, anche per le condizioni economiche del trasporto. Il rilievo che va fatto qui, se si vuole essere precisi, è che la Val di Non si è talmente attrezzata in questi ultimi tempi, nei paesi, con piccoli trattori domestici per il trasporto di qualunque genere, che noi possiamo perfettamente prospettare che i magazzini consorziali vicini alla ferrovia abbiano da portare la merce con tutta facilità dal magazzino di raccolta al carro ferroviario senza complicazioni e senza aumento di spesa, perché queste sono attività che svolgono gli stessi singoli produttori associati in circa 60 società cooperative di frutticoltori sparse in tutta la Val di Non. Sono corse per molto tempo arbitrarie valutazioni cui la normale doveva arrivare a 4 miliardi di spesa, mentre la ridotta poteva rappresentare una cifra più bassa. I conti sono stati fatti dall'ingegner Spa-

gnoli per la ridotta; la ridotta, anche perché deve avere 17 km. di più di linea, costa due miliardi e 700 milioni. Il progettista della normale ha fatto i suoi rilievi, i suoi esami ed i suoi calcoli . . .

BALISTA (D.C.): Quali progettisti? Bisogna dire i nomi.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio - IND.): Un momento, perché abbiamo qui tutti i documenti firmati dal professor Zignoli.

BALISTA (D.C.): Ma la relazione!

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio - IND.): Anche la relazione sui prezzi, stesa dal professor Zignoli, è qui. A questi prezzi è aggiunto un aumento prudenziale del 12%. Il costo della costruzione del tronco Mezzocorona-Malé è calcolato in 2 miliardi e 315 milioni; tale spesa può essere affrontata perché abbiamo i 2 miliardi e 300 dello stanziamento statale, ma anche perché dall'esame fatto in queste settimane dal professor Zignoli e dall'ingegner Baudracco, tre notevoli varianti che sono state progettate (anche quelle nello stesso modo dal progetto completo) riducono la spesa in tre punti. Nel punto della costruzione del ponte del Rinassico il professor Zignoli ritiene che convenga fare una costruzione in cemento armato che costa la metà, invece che in trave di ferro; nel punto di passaggio in vicinanza di Cles si riduce la galleria artificiale, e in un punto di passaggio da Cles a Mostizzolo un'altra modificazione sarà sottoposta, come variante, al Ministero. Che la cifra sia attendibile, si è provato anche dall'esame fatto in questi giorni di un appalto delle ferrovie dello Stato in Provincia di Bolzano, dal quale risulta che i prezzi analoghi a quelli del profes-

sor Zignoli e del professor Baudracco risultano perfettamente attendibili e del tutto legittimi. E del resto non vogliamo mettere in dubbio la competenza di un uomo come il professor Zignoli, che non è soltanto un alto specialista del suo settore, ma specialista nell'economia dei trasporti e quindi particolarmente ferrato sull'aspetto dell'economicità dei mezzi di trasporto; dall'altra parte abbiamo un tecnico che di ferrovie si intende in quanto ha lavorato tutta la sua vita in questo settore; e credo che il suo capolavoro sia stato il rifacimento dell'Ora - Predazzo. Sotto tutte le luci mi pare che l'impostazione sia stata fatta con molta serietà di informazioni e con tranquilla e ferma documentazione. Ma vi è qualche rilievo che ancora si può fare.

È stato detto, e viene detto non solo in riferimento alla Trento - Malé ma anche per altre ferrovie, che le ferrovie vanno perdendo, riguardo al trasporto delle merci. In qualche settore, e per qualche merce, è vero. Per altre merci non è affatto vero; anzi le statistiche ci danno un ragguardevole aumento del volume delle merci convogliate dai mezzi di trasporto ferroviari, e questo avverrà sempre di più, in quanto le ferrovie migliorano la rapidità dei loro trasporti e sono più economiche; potranno in certi settori, essere più economiche e più sicure, soprattutto per determinate merci, in confronto a qualunque mezzo. Ma voglio citare un fatto che ha per noi grande importanza. La strada della Valle di Non di oggi, e la ferrovia, che paesi toccano nella Valle di Non? La Valle di Non è una serie di altopiani dai quali, per necessità, si deve confluire verso determinati punti. La strada tocca i tre paesi che ha toccato anche la ferrovia: Dermulo, Taio e Cles. Eppure nella Valle di Non vi sono 90 luoghi abitati, che sono sparsi su diversi altopiani da cui si deve confluire verso punti di rac-

colta obbligatori, e queste località sono: la Rocchetta per quelli dell'Altopiano di Andalo; Moncovo e Denno per quelli della zona da Denno a Terres; Dermulo e Cles per tutte le altre. Non vi sono altre possibilità di passaggio. Non andremo alla Mendola o alle Palade per far il giro; la Val di Non converge tutta, per necessità geografiche, verso la Rocchetta che è l'unico passo a bassa quota. Quindi il mezzo ferroviario raccoglie certamente il traffico passeggeri per il periodo estivo del turismo come per il movimento normale di questa popolazione.

Un piccolo particolare riguardo alla merce. Ci siamo presi la cura di andare a chiedere al Direttore della Transatesina quali sono gli aspetti di bilancio della Transatesina da Bolzano a Caldaro; sono 12 km. di percorso; saremmo, normalmente, dentro quel piccolo limite che va tutto a favore dell'automezzo. Ora, si badi, dal 1947 la Transatesina va aumentando il volume del suo trasporto merci, come dicono i bilanci, pur essendovi una strada ottima fra Caldaro, San Michele Appiano e Bolzano. Questa realtà di aumento di merci, entro un piccolo giro, ci conforta sul fatto che una distanza ben maggiore, come quella di Valle di Non, avrà certo la possibilità d'assorbire una buona parte del traffico delle merci. E guardate che, parlando di queste merci, intendo, mi permetta il collega Unterrichter smentirlo su un punto: dove ha fatto allusione a discordia fra progettisti di scartamento ridotto e normale. Si badi che su questo punto non vi è nessuna discordia. I progettisti dei due sistemi sono concordi sia nella valutazione dei passeggeri e delle merci presenti che sul volume da calcolare per l'esercizio come risulta a pagina 9 della relazione, letta dal Presidente della Commissione, dove l'ingegner Spagnoli ha dichiarato quanto stiamo dicendo. Quindi non esiste nessuna differenza di valutazione. Tutti due

i sistemi ammettono che il trasporto di carattere ferroviario può servire queste popolazioni per il trasporto passeggeri, e per attingere almeno la metà delle merci, su una valutazione di 150 mila tonnellate che è al di sotto di quella che la Valle di Non importa ed esporta. Infatti, i calcoli più recenti si aggirano sulle 200 mila tonnellate, ed è facile calcolare quello che la Val di Non richiede per la sua ordinaria vita. Chiudo perché altri rilievi dovranno essere fatti quando e come sarà necessario. Sull'interrogativo che nessuno ha posto, per quanto si riferisce al materiale rotabile, il consigliere Unterrichter ha chiesto come si farà a raggiungere la cifra necessaria a tale acquisto. È una domanda importantissima. La relazione alla legge 2 aprile 1951 indica una cifra di 730 milioni di previsione per il materiale rotabile che si dovrà approntare. Per quanto riguarda la ricostruzione a scartamento normale, il professor Zignoli calcola in 500 milioni il fabbisogno del parco rotabile minimo. Perché questa differenza? È una differenza plausibile. La linea a scartamento ridotto deve farsi tutto il parco rotabile, perché lo Stato non può prestare, non ha vetture a scartamento ridotto da prestare mentre è evidente che lo scartamento normale comporta, per il trasporto merci, quasi esclusivamente carri a nolo, dei quali esiste un parco enorme nelle ferrovie dello Stato. Ci hanno assicurato i tecnici che nessuna difficoltà esiste a che lo Stato presti alle sei lire all'ora, che sono calcolate oggi, i suoi carri da trasporto merci, prima di tutto pensando che i carri merci che arrivano in su possono ritornare in giù caricati in Valle di Non, ed in secondo luogo se abbiamo bisogno di portarli su vuoti, possiamo portarli alle condizioni già dette.

Questa è la ragione che alleggerisce il peso del materiale rotabile per lo scartamento

ordinario. Come può sopperire il ricostruttore a questo parco? Vi è un particolare che bisogna tener presente e sul quale potranno dire la loro parola i tecnici. La smobilitazione della vecchia tramvia comporta una notevolissima quantità di ferro, di materiale acciaioso di notevole pregio e oltre 100 chilometri di filo di rame oltre a un complesso di terreni e di fabbricati che devono essere alienati perché non servono più alla nuova ferrovia. Ora crediamo che non sia valutato come un ferro rotto un capitale di questo genere e che sopra le valutazioni da farsi per questo materiale si possa, non con ottimismo, ma con tranquillo esame, calcolare quello che è l'essenziale per il parco rotabile della ferrovia a scartamento normale.

PRESIDENTE: La seduta è sospesa, si riprende alle ore 15.

(ore 12,45)

(ore 15,25).

PRESIDENTE: La seduta è ripresa.

DEFANT (A.S.A.R.): Questa mattina, non senza sorpresa, evidente sorpresa, c'è stato l'intervento del consigliere Unterrichter, intervento molto interessante in quanto che prospettava una terza soluzione. Preliminarmente vorrei un po' chiarire il punto di vista che è stato sollevato da Unterrichter che parla di intervento dei parlamentari. Vorrei rammentare al consigliere Unterrichter che questi interventi sono indispensabili, e non vi è merito specifico da parte dei parlamentari per il loro intervento, come non vi è merito specifico nel mio o nostro intervento che facciamo nei riguardi della Regione. È il nostro dovere! Noi dobbiamo intervenire! Vi è un merito quando noi ci inoltriamo in un campo che non è di nostra speci-

fica competenza. Tutto il resto è dovere che dobbiamo compiere, indispensabilmente, tutti noi. Quindi non ci sono meriti. La lotta idroelettrica l'abbiamo cominciata noi, primi, nella storia italiana.

Non vi sono meriti. È dovere del cittadino, secondo il nostro punto di vista. Questo in linea preliminare. Oggi ci occupiamo di una questione che interessa in modo fondamentale gli interessi della nostra Regione. È evidente che il nostro intervento serve al potenziamento economico della provincia di Trento e rispettivamente della Regione, perché (ho già espresso questo criterio) con il potenziamento di una delle due province, si potenzia la Regione, necessariamente! Quindi non vi è nessun motivo per il quale si possa sostenere che la cosa riguarda solo Trento. Qualsiasi cosa che riguarda la Provincia di Bolzano ci riguarda direttamente e viceversa, perché operiamo in sede finanziaria. Che cosa significa questo criterio? Giustissimo il problema rotaia o strada; questo problema è in continuo sviluppo. Tutta la civiltà moderna si basa sulla ferrovia. Lo sviluppo industriale moderno, che ha dato la caratteristica a questo nostro modo di vivere, è data fundamentalmente dal doppio binario. Quindi il criterio che la strada deve eliminare il concorrente ferrovia, è, secondo gli economisti e secondo i tecnici, completamente errato. Vi sono alcuni casi in cui deve prevalere la strada sulla ferrovia. Ma questo non significa che in tutti i casi la strada debba avere la prevalenza. Tanto i tecnici che gli economisti indicano oggi, con le precise caratteristiche, quando deve prevalere la strada e quando la ferrovia. È però chiaro che nelle zone alpine quando una valle ha raggiunto un determinato grado di sviluppo economico devono operare contemporaneamente la strada e la ferrovia. È un concetto che se da noi non è ancora diffuso

è perché di montagna ci occupiamo troppo poco, e sarebbe la nostra materia, ma se andiamo in Svizzera o in Austria queste cose appaiono ovvie. Quando si vuole potenziare una valle dal lato agricolo, zootecnico, industriale, si pensa sempre ai due mezzi di trasporto. Non si dice mai: solo la strada o solo la ferrovia. Nella bella relazione presentataci dalla Giunta regionale, la relazione al bilancio, vi sono dei dati d'importanza fondamentale. Chi la legge chi se la studia attentamente, può ricavare tutti gli elementi per un giudizio fondamentale, anche se vi sono lacune sull'economia della provincia di Trento e mancano molti dati sulla provincia di Bolzano. Ma sulla provincia di Trento tutti possono farsi un'idea delle necessità. Che la Valle di Non rappresenti oggi nell'economia della provincia di Trento il polmone economico del Trentino, è un fatto che nessuno può discutere. Cles un tempo fornì il maggior nucleo d'emigranti. Ricordatevi bene che cosa significa questa parola: emigranti! Oggi, e questi sono dati di fatto che si possono controllare, Tuenno chiama sul posto raccoglitori di frutta dalla provincia di Cremona. È avvenuta una vera ed autentica rivoluzione economica in questa valle, ed è comprensibile che si sia verificata là e non altrove. Là vi sono uomini tenaci, resi duri e durissimi dall'esperienza fatta in altri paesi dove hanno imparato che cosa significa lottare con il proprio prossimo, cosa significa il concetto del pensiero economico. Ed è per questo che proprio in quella valle abbiamo assistito, negli ultimi vent'anni, ad un'evoluzione così rapida e meravigliosa da indurci a dire che se la Valle di Non dovesse restare con la densità demografica che oggi sembra che arrivi a 50 abitanti per chilometro quadrato, sarebbe una vera ed autentica calamità per la provincia di Trento e per tutta la Regione. Ed ora, in questo caso, a quale con-

clusione dobbiamo arrivare? Noi non siamo mai partiti da un'idea preconcepita. Rispettabili sono coloro che sostengono la soluzione ridotta, così coloro che sostengono la soluzione stradale e così coloro che sostengono la soluzione normale.

Essenziale è, ai fini del raggiungimento di quello che tutti, credo, vogliamo raggiungere e dimostrare che, conciliando tutte le esigenze che si presentano in quel settore, e parlo di quel settore perché la ferrovia serve quella vallata, si trovi una soluzione mediana. Questo, secondo noi, è assolutamente indispensabile. Se noi eliminassimo la rotaia, quali fenomeni, in base all'esperienza fatta, quali fenomeni potrebbero verificarsi nella Valle di Non? Lo sviluppo di un settore dell'economia, la frutticoltura porta allo sviluppo di altri settori che non sono di quel settore. Se noi leviamo un mezzo di trasporto come la ferrovia, l'esperienza ci ha insegnato che è apparso immediatamente l'aumento del costo dei trasporti. Nella zona di Riva, un aumento del 18% in otto mesi si è verificato dopo che venne levata la ferrovia. Se qualcuno dei Consiglieri o della Giunta vogliono una loro indagine hanno tutta la possibilità di farla e possono contestare i dati se non corrispondono. Se poi, a questo fatto evidentissimo, si aggiunge il fatto particolare del monopolio dei trasporti, allora questo 18% potrebbe arrivare al 22% ed anche al 30%. Questa è una conseguenza inevitabile da noi ed in tutte le parti del mondo, dove si svolge la vita civile secondo il nostro costume. Io dico: se dobbiamo affrontare questo rischio domani, invochiamo la proposta stradale, secondo il concetto medio che è diffuso, piuttosto con criterio giornalistico che con criterio scientifico. Ma non so come la pensano, come al solito, che cosa avrebbero se eliminassimo la ferrovia! Credo che si provocherebbero su

scala nazionale delle calamità economiche, perché quello che sta facendo oggi la ferrovia, e durante il bilancio abbiamo parlato dei vantaggi che reca, le ferrovie non possono essere sostituite da nessun mezzo, anche se temporaneamente, in alcuni settori merceologici, può essere superata. Quindi, per conto nostro, l'eliminazione sia della strada che della rotaia non è possibile senza incidere profondamente sul tenore di vita di coloro che devono essere serviti da questi due mezzi di comunicazione. Risolto questo problema, dobbiamo dire se il criterio della normale deve prevalere su quello della ridotta.

Anche qui, noi, da profani, abbiamo sentito il dovere di invitare la Giunta provinciale di Trento ad appellarsi ad un cannone, a uno dei massimi esponenti del traffico stradale e ferroviario, l'ingegnere Zignoli. Non è solo un'eminenza nel traffico stradale, ma è anche uno dei maggiori consulenti del Comitato del traforo del Monte Bianco. Si occupa dell'uno e dell'altro traffico; quindi la sua risposta dobbiamo, volenti o non volenti, accettarla. E se non accettassimo la risposta di Zignoli in Italia non saprei a chi rivolgermi, non saprei. Quindi per conto nostro, tenuto conto dell'attività che svolge in sede di insegnamento ed in sede pratica, perché è anche un industriale oltre che un insegnante, e quindi addentro alla vita pratica in tutti i dettagli, non vedo come oggi non si possa accettare il giudizio di quest'eminente maestro della circolazione del traffico stradale e ferroviario.

Ora un altro dei collaboratori è l'ingegnere Baudracco. Credo che bastino poche parole per circoscrivere la figura di Baudracco; tutta la sua vita è stata dedicata all'impiego di costruzioni ferroviarie. Lo conoscono in Svizzera, in Austria, in Germania, in Italia; nella stessa Trento ha esercitato la sua attività di libero

professionista per anni. Quale migliore garanzia possiamo avere da un libero professionista, del quale sappiamo che tutto ciò che ha fatto è andato a buon fine? Io credo che sia nostro dovere accettare il responso di questi due uomini a cui sono stati affidati i rilievi e le progettazioni nel settore normalistico. Dall'altra parte chi troviamo? Abbiamo sentito di un comitato di tecnici che si sono preoccupati per la ridotta. Ripeto che non voglio aderire né all'una né all'altra tesi, benché fin dal 1947 in base a suggerimenti (e non voglio accennare a Lanzerotti, ma a tutti coloro che alla cosa si sono interessati) si dicesse che, se vogliamo adattarci ai tempi moderni, dobbiamo tener conto che l'unica cosa che ci resta, che non è il bene supremo, ma il male minore, è lo scartamento normale. Noi nell'altro campo abbiamo sentito dei tecnici, ma non siamo riusciti a trovare neanche un nome. Abbiamo sentito l'ingegnere Spagnoli, il quale ha detto, in sostanza, che su una cosa ha un dubbio. Su di una cosa! Detto alla commissione: e le sue parole figurano ancora a verbale. Sul costo ha il dubbio. « Per conto mio sono stato incaricato — diceva questo professionista — di fare il progetto a scartamento ridotto; avrei fatto anche lo scartamento normale, ma su una cosa sola ho il dubbio: sul costo ». Ora, confessava lo stesso professionista, che non si era addentrato sufficientemente nel problema della normale, ma solo in quello della ridotta. Anche su questo c'è un punto interrogativo; ma quando noi siamo di fronte alle dichiarazioni che ha lette, stamane, il vice-Presidente del Consiglio, dichiarazioni motivate dal professor Zignoli, ritengo che se noi volessimo rivolgerci ad un'altra celebrità in questo campo, divergenze sostanziali non ve ne potrebbero essere. È vero che anche il professor Zignoli ha detto oggi, e l'ha detto lo stesso Baudracco: « Vi faccio qual-

che cosa di più di quello che voi volete, se lo desiderate, e soprattutto se avete i mezzi d'attuare il progetto; quindi, conciliando le vostre possibilità finanziarie con le esigenze medie di questa vallata, non vi resta altro che questa soluzione. La soluzione stradale, egregio ingegner Unterrichter, si poteva proporla mesi fa. Lei, Unterrichter, era vice-Presidente della Commissione provinciale, era stato eletto per rappresentare il partito di maggioranza, quando Menapace era Presidente della Commissione. Era suo dovere di presentare proposte concrete. Oggi la sua proposta, potesse anche essere la migliore, perché certe cose non le conosco, ha il difetto d'essere presentata alla vigilia di un pronunciamento da parte del Consiglio. Se fosse accettata, gli interessati della Valle di Non potrebbero pensare che c'è qualcuno che ha interesse che quest'opera non venga mai fatta. Ci sono sfumature psicologiche importantissime, delle quali bisogna tener conto. Se noi, dopo due anni di discussioni, oggi, proprio oggi, affrontiamo il problema stradale, dopo aver pensato e discusso e interpellato tecnici, perché oggi ci viene in mente la soluzione stradale, che cosa devono dire i cittadini della Valle di Non? Perché nella Valle di Non si sa discutere il problema economico, si sa discutere molto bene, con estrema freddezza; è uno dei grandi pregi, accanto ai difetti, dei cittadini della Valle di Non. Affrontarlo oggi sarebbe perlomeno una incongruenza psicologica. Io, di queste incongruenze ho il massimo timore; noi siamo qui per difendere e tutelare gli interessi pubblici, senza avere meriti specifici, ma per difendere interessi. Affrontare in questa sede, in questo momento, in cui il Consiglio è chiamato a dare un responso perché sia sottoposto agli organi superiori, proprio oggi, affrontare una nuova soluzione può dare luogo a gravi sospetti di fronte alle popolazioni interessate! Quindi mi

devo dichiarare, in scienza e coscienza, dopo aver ben riflettuto, contrario. C'era tempo di mettere sul tappeto questo problema e non è stato fatto. Ciò vuol dire che neanche il proponente lo riteneva necessario.

Ha parlato della strada. Se nel Trentino, cioè in una provincia piccola, relativamente povera non soltanto di denaro ma di spirito di iniziativa, dovesse sorgere il fenomeno del monopolismo dei trasporti stradali della Valle di Non, chi potrebbe avere il sopravvento? Se questo monopolismo fosse tenuto da 2 o 3 cittadini della Valle di Non che devono tener conto degli interessi dei compaesani, il male sarebbe minore. Si metta il caso, invece, che la direzione di questo gruppo di trasporti andasse nelle mani di trentini, i quali purtroppo non hanno mai tenuto conto, almeno in questi 30 anni in cui sono vissuto nel Trentino, non hanno mai tenuto conto dei bisogni delle vallate. (E questo lo potrei dimostrare con decine di esempi, si è tenuto fin troppo conto degli interessi della città, ben pensando che Trento vive delle vallate non viceversa, perché le vallate potrebbero vivere di Brescia e di Padova, potrebbero anche vivere di Bolzano). Invece sul monopolio di questo unico modo di trasporto, che adesso è in mano a trentini, potrebbero risultare delle conseguenze di eccezionale gravità: un cozzo fra la campagna e la città, e questo bisogna evitarlo. Perché non basta risolvere il problema in sede tecnica, bisogna anche risolverlo in sede economica. La Valle di Non, una valle rigogliosa, che sta sviluppandosi, una valle che riesce ad aumentare la sua produzione frutticola del 450% nel giro di dieci anni, ha diritto di essere creduta, ha diritto a questo credito da parte nostra. Quindi credo che bisogna lasciare questa concorrenza nella Valle di Non, tanto più che vi è un settore che si dimentica

facilmente. L'ha dimenticato il professor Zignoli e tutti gli altri tecnici; le valli di Non e di Sole non sono suscettibili di sviluppo dal punto di vista agricolo frutticolo e forestale, ma anche minerario. Già oggi sentiamo delle voci, che benché non confermate rispondono ad un criterio economico, che parecchie società, avendo a disposizione mezzi a trazione normale, sarebbero indotte ad aumentare e ad approfondire le ricerche minerarie. Vi sono piccoli sfruttamenti che danno i loro frutti. Abbiamo già una società trentina che 5 anni fa avrebbe avuto intenzione (se avesse potuto servirsi di mezzi ferroviari adeguati) di sviluppare una miniera con contratto annuale, mentre oggi la materia prima la preleva dalla Jugoslavia; la materia prima è lassù e centinaia di cittadini italiani si trovano privi di salario; ma non si è sentito il bisogno di prestare orecchio a questa società. Credo che anche nel settore industriale questa mancanza di lavoro deve essere veduta; e come? Non certo con autotrasporti. Credete che se non ci fosse la linea tanto deprecata della Val Sugana ci sarebbe quella miniera di Calceranica? Andate a chiedere ai dirigenti della Montecatini e saprebbero darvi una risposta precisa in merito. Questa linea della Val Sugana serve moltissimo; eliminatela e ne vedrete le conseguenze. Nel pensare e pesare il pro ed il contro, bisogna tenere conto di tutti i fattori nel campo industriale e negli altri; ne accennò il direttore della Trento-Malè il quale mi diceva: guardate che la lavorazione della frutta avviene, si può dire, in via esclusiva a Bologna, Verona ed altrove, e non da noi. Ma perché il lavoro non si potrebbe fare nella Valle di Non? Abbiamo tutto a disposizione: materia prima: legno, elettricità e mano d'opera. Perché non si potrebbe fare? Non capisco. L'ingegner Unterrichter diceva del costo di

trasporto; è vero, vi è un dubbio, fino a 200 km., come sono organizzate le ferrovie italiane, le cose stanno così. Ma badi bene Unterrichter che le ferrovie dello Stato hanno possibilità di miglioramento dei mezzi; oggi le ferrovie dello Stato sopportano oneri di tutti i Ministeri in una condizione anti-economica. Se le ferrovie dello Stato italiano dovessero essere, oggi, gestite con criteri provati, tenendo conto dei 48 milioni di abitanti dell'Italia, e per lo meno di 15 milioni che viaggiano, le ferrovie dello Stato potrebbero essere attive. Ma quando si pensa che ogni Ministero carica le sue spese sull'amministrazione ferroviaria, ed a tutte le altre facilitazioni che le ferrovie dello Stato concedono ad estranei, allora capisco che il pareggio è ben lontano dall'essere raggiunto, allora capisco come i direttori di queste ferrovie non si avventurino in progetti di riforma. Se tutti facessero come ha fatto questo Consiglio regionale, che ha pagato fior di quattrini per avere l'abbonamento del quale sono in possesso i Consiglieri, credo che le ferrovie dello Stato potrebbero iniziare un'opera di riforma nel campo viaggiatori e merci, veramente straordinaria. Non condivido il concetto di Cristoforetti che il Governo deve caricare e risolvere il problema a danno degli autotrasporti; tutti due i mezzi sono necessari, non voglio il predominio della ferrovia sugli autotrasporti: né per il progresso tecnico dell'automobile né per l'enorme sacrificio a cui si sottopongono gli autisti e il personale. Domani le ferrovie prenderanno il sopravvento. Diceva un deputato al Parlamento: « Non credo si possa vedere nemmeno nel 2000 il funerale della ferrovia », e ha detto una grandissima verità. Eliminandola si eliminerebbe uno dei fulcri su cui si basa la civiltà. In certi casi, che troviamo solo nei centri petroliferi del Medio Oriente, dove c'è

e non c'è bisogno della ferrovia. Ma ve la immaginate voi un'industria senza collegamento ferroviario? Non è concepibile, nonostante il progresso dell'automobile. La ferrovia è suscettibile di miglioramento, e variazioni, senza dubbio, in sede nazionale. Quindi vedremo ancora delle sorprese in questo campo, sotto il pungolo dell'automobilista, perché altrimenti i dirigenti dormono. Succede come nelle attività private; se non c'è la concorrenza dormono, perché credono di aver raggiunto la perfezione. Domani viene il concorrente con un'installazione nuova e mette in movimento tutto il settore economico. Questo è necessario, è il progresso, perché altrimenti chi si preoccuperebbe di migliorare? Ora io sono per la soluzione doppia, specialmente per la Valle di Non che è la prima valle nel senso economico della nostra provincia: ferrovia e strada. Dal punto di vista finanziario ed economico il consigliere Unterrichter parlava della possibilità che in sede politica si possa mutare la situazione. Qui, evidentemente, credo che l'abbia detto soprappensiero, perché cozza contro una situazione di fatto. L'articolo 63 parla dei rapporti ferroviari dello Stato con la Regione; è una legge costituzionale; le ferrovie dello Stato riconoscono il sacrificio fatto dalla Regione a favore dello Stato, in quanto le ferrovie dello Stato oggi non sono più un servizio pubblico regionale ma un'entità economica, riconoscono, attraverso una contropartita che le vincolano, e questo è nel diritto delle ferrovie dello Stato questo succede anche nel campo dei negoziati privati. Le ferrovie dicono: riconosciamo, ma favorite anche noi. C'è una perfetta coincidenza, secondo il mio punto di vista, fra Regione e ferrovie dello Stato. Non dobbiamo cercare noi di aumentare le condizioni, e se queste merci vengono convogliate, anziché da trasportatori, dal-

la ferrovia, attraverso una concorrenza lecita, credo che in questo caso serviamo gli interessi della Regione, dello Stato. Modificare questo sarebbe molto difficile, perché la contropartita nel caso spetta alla Regione, poiché essa ha fatto una rinuncia. Non capisco come questa situazione di diritto e di fatto, possa essere modificata. La Regione, domani, potrà chiedere, in altra sede, i fondi per la costruzione di una strada, ma allora sorge il problema: dove mettiamo la strada? Alla strada non è solo la Valle di Non che ha diritto; tutte le altre valli hanno diritto di congiungimento con il centro, voi con Bolzano e noi con Trento. Ma una linea ferroviaria? Nessuno mi vorrà sostenere che noi possiamo impiantare una linea ferroviaria a scartamento normale nella valle di Cembra. Non suggerirei mai un'idea di questo genere, perché non ha le premesse economiche per il funzionamento. Nessuno dirà che ci vuole una ferrovia per Terragnolo. Se mai si potrà dirci che ci vuole un congiungimento ferroviario fra Rovereto e Riva. Ma oggi, agli effetti economici della Provincia di Trento, per quanti interessi vi siano collegati, dobbiamo cercare di difendere in primo luogo l'evoluzione economica della Valle di Non perché è minacciata da una concorrenza terribile. Ho già dimostrato quale concorrenza viene da oltre Oceano, ho già dimostrato che questa concorrenza, se non viene controbattuta con le armi della tecnica e dell'organizzazione, finirà per prevalere inevitabilmente. Ora non capisco come si possa dire oggi: la strada; ripeto: alla strada tutti hanno diritto. Alla ferrovia hanno diritto coloro che con i propri mezzi, con la propria fatica e con la propria intelligenza, sono riusciti a portarsi su una linea di attività economica superiore alla media. Non possiamo dare la ferrovia a certe valli che per il loro svi-

luppo non possono farla vivere. Ecco perché la Valle di Non è l'autentica, legittima, naturale, candidata ad un investimento di questo genere. Senza tener conto che studiosi dichiarano che se non avverranno cataclismi, ai quali io non credo perché a nessuno torna conto che questi cataclismi avvengano, noi in un giro di anni, avremo uno sviluppo multiplo dell'industria in Val di Non; me ne dà affidamento la popolazione: non abbiamo emigrazione, abbiamo la pressione demografica di tutta la Provincia vicina. Che cosa dobbiamo fare di più che potenziare al massimo, sfruttare ogni pietra nostra? Io credo che l'insediamento di una linea, che fino ad oggi è stata a scartamento ridotto, nella rete nazionale ed internazionale, sia un vantaggio economico che nessun ridottista, per quanto convinto possa essere, vorrà negare, perché verrà il tempo buono anche per le ferrovie. Oggi le ferrovie escogitano tutti i mezzi per vincere la concorrenza lecita del traffico automobilistico. Quindi anche da questo punto di vista possiamo essere tranquilli. In quanto ai costi dobbiamo tenere per buone le dichiarazioni dell'ingegner Baudracco, se si basa sui prezzi del Genio Civile per il 1951 ed un aumento prudenziale del 12% ed in molti casi del 18%, e credo che agisca come ha già agito un tempo, quando fece la ferrovia Ora-Predazzo, ai fini di un buon andamento economico dei lavori: a chiusura dei lavori aveva un avanzo e con questo passato devo tener fede a quello che mi dice questo professionista. Con un passato simile sono in dovere di credere, non è un improvvisato. Ora tutti questi vantaggi parlano a favore dello scartamento normale. Mi parlano delle fermate; forse Cristoforetti riprenderà la parola su questo argomento; sono dei dati che ci fanno sospettare; il manuale Colombo parla di un'ora

e dieci per il tratto Malé-Trento con 17 fermate; se siamo profani abbiamo tutte le facoltà intellettuali ben a posto e sappiamo a chi rivolgerci per ulteriori chiarificazioni! Nell'esame delle proposte dell'ingegner Spagnoli manca il referto geologico, mentre Zignoli e Baudracco ci presentano una dettagliata e specifica relazione del professor Trener sulla situazione geologica che abbiamo nella zona. Di fronte a queste precisazioni, alla struttura di questo lavoro, non posso che dire tranquillamente: voto per questo. Dove è stata eliminata la ferrovia si è aumentato il costo dei trasporti da un minimo del 18% ad un massimo del 30%, sempre con vantaggio degli autotrasportatori perché non trovano altri che trasportino le loro merci ed i passeggeri. Pubblicamente, come noi dobbiamo considerare la questione, la soluzione migliore è nei due mezzi. La concorrenza lasciamola libera; è assolutamente necessaria se vogliamo progredire, altrimenti ci addormentiamo nell'illusione che si sia raggiunta la perfezione, che non raggiungeremo mai. Sulla necessità dei due mezzi non vi è discussione, e non vi può essere discussione sulla soluzione ferroviaria. Sentiremo gli organi superiori, esaminati i due progetti, che cosa diranno. Certo è che se vorranno rimanere nei limiti dell'importo fissato dalla legge poche probabilità ha la soluzione ridottista. È un fatto chiaro che oltre ai due miliardi e trecento milioni per il momento non si avrà altro, perché adesso c'è il Po da riparare, ci sono le conseguenze della catastrofe del Polesine; credo che neanche nell'avvenire potranno pensare a iniziative come questa. Credo che accettando questa soluzione si faccia l'interesse della provincia di Trento ed anche della provincia di Bolzano, anche se andremo in concorrenza. È vero, voi della provincia di Bolzano se ac-

cettate questa soluzione avrete un concorrente di più, lo riconosco perfettamente; il concorrente della Valle di Non è un concorrente pericoloso. Ma se domani voi avrete qualche altro bisogno noi lo riconosceremo con generosità; in questo caso, i primi ad essere danneggiati siete voi, perché la Valle di Non, con i criteri tecnici che hanno i suoi cittadini, sono degli uomini che fanno paura. Parlo chiaramente. (*ilarità*). Non intendo scoprire nessuna carta, ma badate bene che la parte più povera della Regione è la provincia di Trento. Voi avete tutto l'interesse che questa parte della Regione, la provincia di Trento, aumenti il reddito fiscale. Quindi aiutate; vuol dire che in altri casi saremo noi che aiuteremo. Su questo punto di vista non vi possono essere dubbi: se approvate questa soluzione, fate quello che prevede lo Statuto, aderire ad un aumento di reddito della Regione. Domandate quanti vagoni vanno sul mercato inglese e vedrete le conseguenze. Anche noi dobbiamo fare il massimo, come Consesso regionale, per venire incontro a questo settore, perché se lasciamo cadere il settore migliore, cosa faremo con la Valle di Cembra, con la Vallarsa dove si cominciano a chiudere le case e la gente emigra? Noi affrontiamo problemi vitalissimi. A Trento si dice: noi vogliamo tutelare gli interessi di Trento; come se, potenziando le valli, non si tutelassero gli interessi di Trento! Se Bolzano fa la concorrenza a Trento, è perché Bolzano ha introiti di commercio maggiori. Perché i prezzi sono altissimi a Trento e molti vogliono andare a Bolzano o Verona? Perché a Verona gli amministratori comunali stanno lavorando con razionalità per attirare nei limiti della loro circoscrizione territoriale il maggior numero di compratori; ed a Verona si compra a buon mercato. Ora, se noi potenziamo le valli del Tren-

tino, indubbiamente ad avere il primo beneficio è Trento sotto tutti gli aspetti, Trento sarà sempre capolinea, sarà sempre linea di testa Mezzocorona. Ma c'è una differenza fra linea di testa Mezzocorona. Mi sembra che si confonda il criterio di linea di testa con quello di capolinea. Se domani i cittadini della Valle di Non vorranno farsi capolinea Verona lo possono fare loro, ma oggi è previsto capolinea Trento. Quindi non vi è antitesi fra Trento e la Valle di Non, se mai fra Trento e l'Alto Adige. È in questo momento che dovete far risaltare quello spirito di comprensione verso una grande opera che tende a diventare il risultato raggiunto in 25 anni di durissimo lavoro e fatiche fatto dai nonesi in tutti i campi dell'attività.

Vi è un punto che è rimasto oscuro. Il consigliere Unterrichter ha parlato della relazione Corbellini. Io avrei visto con grande piacere che questi eminenti tecnici, funzionari della Ferrovia, rappresentanti del partito di maggioranza, fossero entrati nella Commissione dei consulenti. Oggi, a distanza di un anno e mezzo, si dice che c'è una relazione. Era dovere della Giunta di passarla alla Commissione regionale, la quale era in dovere di studiare tutti i problemi per chiarirne tutti gli aspetti. Non capisco perché questa relazione non sia stata sottoposta al Presidente della Commissione. Oggi, al momento in cui prendiamo una decisione, salta fuori l'esistenza di una relazione Corbellini. Come dobbiamo interpretare questa situazione? Lasciamo a voi la risposta. Infine vorrei ricordare un fatto importantissimo. Su proposta del Commissario del turismo, e credo che la questione sia ormai ben definita, una ferrovia secondaria, per ragioni esclusivamente turistiche, verrà trasformata da ridotta in normale: la Dobbiaco-Cortina. Dico subito che le condizioni della Dob-

biaco-Cortina sono ben diverse da quelle dell'attuale Trento-Malé; è una ferrovia ridotta che i tecnici non ritengono sufficiente a servire il traffico internazionale che ci sarà per le olimpiadi; e la trasformano in normale. Dunque, questo criterio che ci guida, senza interventi né sottintesi, è stato citato in altra sede; ciò vuol dire che il solo fatto dell'allacciamento alla rete nazionale e internazionale determina, in qualche caso, la soluzione di un problema. Nella Valle di Non c'è anche il problema della frutta che non rileva sufficientemente il professor Zignoli. Ometto un particolare importantissimo: che la produzione della Valle di Non è di alta qualità e quindi di costo altissimo, perché il prodotto dal punto di vista qualitativo generale e della conservabilità è pregiato, e quindi richiede, anche in sede di trasporto, un trattamento speciale. Ecco perché queste considerazioni sono di attualità, e questo vorrei sottolineare, che entrasse nell'animo di tutti i Consiglieri: è frutta che è valorizzata al massimo, soprattutto su certi mercati stranieri. Infatti il professor Zignoli, Baudracco ed il direttore della Trento-Malé sono d'accordo su una cosa: circa il 7% della frutta verrà collocato sul mercato straniero, quindi al di là di quei limiti che giustamente Unterrichter accennava stamane. Gli studiosi sono d'accordo che nei prossimi dieci anni, dati gli impianti esistenti e non fruttificanti ancora, vi sarà un aumento di almeno il 50%.

Dobbiamo arrivare a questa conclusione: fornire a questi produttori che necessariamente si svilupperanno anche in altri campi e richiederanno una contropartita di merce, un mezzo moderno, rapido e adeguato di trasporto e per i viaggiatori e per le merci. Non per questo l'automobile sarà eliminata, ma anche gli autisti dovranno mantenersi entro determinati

limiti, dovranno tener conto che se andranno al di là della lira c'è subito un mezzo ferroviario che farà loro concorrenza. Questo è il nocciolo fondamentale del problema.

SALVETTI (P.S.I.): Per mozione d'ordine. Domando scusa, ma torno al punto di partenza. Stamane il Presidente del Consiglio aveva esattamente inquadrato il problema. Domando e dico ai colleghi che hanno parlato fino adesso, se era tempestivo lo sviluppo delle argomentazioni fatte su quanto è stato detto finora. Personalmente credo che nessun collega, in questo momento, possa esaminare in senso positivo la precedenza della soluzione stradale sulla soluzione ferroviaria. Il massimo che possa fare il Consiglio è aprire una fase successiva d'istruttoria per portare a fianco delle due in atto una terza istruttoria. Per me l'unico problema è questo: vuole assumersi il Consiglio questa responsabilità? Sospendere le due istruttorie perché se ne aggiunga una terza? Ed allora credo che quello che è stato detto è già abbastanza. Aggiungerò questo: non credo che le argomentazioni portate, neanche in tesi generale, siano tali da scalzare i motivi e l'obiettivo della soluzione ferroviaria. Ed allora rimangono in campo solo due soluzioni: ridotta e normale, oggi proposte e non decise; quindi faccio appello alla Presidenza perché è inutile discutere in questo momento. Tutte queste argomentazioni contro e pro la soluzione stradale dovrebbero essere ripetute e rifatte fra due mesi con il nuovo fascicolo d'istruttoria. Allora il problema tornerebbe da capo e si direbbero le stesse cose. Quindi dico che adesso sarebbe il caso di concludere la pregiudiziale. Si discuta sulle due soluzioni di cui abbiamo la documentazione fra le mani.

PRESIDENTE: Aggiungo a quello che ho detto stamattina: noi siamo qui per discutere la relazione della Commissione legislativa. Noi la possiamo accettare o non accettare. Il consigliere Unterrichter era membro di questa Commissione e non ha preparato alcuna relazione di minoranza. Qualunque relazione sua può essere ridiscussa, ma ora non esiste. Il Consiglio potrebbe discutere la soluzione della strada prima di tutto se fosse in discussione; ma non c'è. In secondo luogo quando fosse dimostrato che c'è il finanziamento della strada. Il discutere sulla strada significa far perdere tempo al Consiglio. Se in un secondo tempo il Governo dichiarasse, tramite il Ministero dei trasporti: io sono disposto a dare questi 2300 milioni di lire per una soluzione stradale, il Consiglio è sempre libero allora di vedere la soluzione stradale. Ma discutere una soluzione per la quale mancano completamente le premesse mi sembra inutile perdita di tempo. Se il Governo desse per la strada del Renon 200 milioni e noi discutessimo di fare una funivia, sul Renon, con questi duecento milioni, sarebbe una cosa assurda. In questo assurdo ci stiamo trovando adesso. Per cui dico subito ai Consiglieri, a meno che non venga dimostrato qui che c'è un finanziamento per una strada, di limitare la discussione alla relazione, che può essere respinta o approvata. Attualmente non ritengo di poter concedere la parola ai Consiglieri che parlano di soluzione stradale, perché questa non costituisce motivo del dibattito. Perciò prego i Consiglieri di discutere la relazione normalista o ridottista, salvo il diritto del Consiglio di discutere la questione strada quando vorrà e quando ci saranno le premesse, se ci saranno. Questo avvertimento vorrei dare a chi chiede ancora la parola.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Posso prendere la parola per una mozione d'ordine. Il Presidente ha detto che Unterrichter, membro della Commissione, poteva portare la relazione di minoranza. Non è vero. Unterrichter era membro di Commissione a titolo consultivo, quindi non poteva presentare relazioni di minoranza. Lo poteva il suo collega, se avesse avuto delle idee.

PRESIDENTE: Comunque non è stato presentato al Consiglio nessun ordine del giorno diverso. Perciò io prego i Consiglieri di stare all'argomento messo all'ordine del giorno in base a una delibera del 1 luglio, a seguito della quale la Commissione legislativa ha fatto quello che doveva fare. È stato distribuito un ordine del giorno. Il Ministero chiede a noi, in una sua lettera, delle cose precise, delle proposte concrete sullo scartamento normale, perché esso Ministero possa esaminare queste proposte concrete sullo scartamento normale, comparativamente alle proposte che sono già al Ministero sullo scartamento ridotto. La legge con la quale il Governo ha stabilito di dare la somma che tutti conoscono, è per la soluzione della ferrovia. Invito i Consiglieri, per non perdere tempo, a stare in argomento e discutere la relazione della Commissione. La parola all'ingegner Unterrichter per la seconda volta.

UNTERRICHTER (D.C.): Credo che l'argomento sia quello del potenziamento tecnico ed economico della ferrovia Trento-Malé. Quindi non sono affatto fuori di argomento, nè tollero che mi si limiti la libertà di parola. Comincio col dire subito che non tollero che mi si limiti arbitrariamente la libertà di parola sull'argomento che è all'ordine del giorno. Parlo del potenziamento della Trento-Malé e parlo dello scartamento ridotto normale. Se i Con-

siglieri desiderano sentire restino qui, altrimenti possono uscire.

PRESIDENTE: Lei permetterà che parli anch'io su quest'argomento. Lei ha detto che non tollera; ho detto che Lei ha il diritto di parlare quanto voglia, quando ha chiesto la parola. Ho detto che Lei parla per la seconda volta, anzi, per essere esatti, per la terza volta, e ciò significa che Lei non potrebbe più parlare, ed ho anche il diritto di toglierle la parola, anche se Lei non lo tollera, se esce d'argomento.

UNTERRICHTER (D.C.): Il mio intervento era preannunciato in Commissione. Qualcuno ha fatto delle meraviglie. Come mai viene a parlare Unterrichter? In Commissione il mio pensiero l'ho esposto ed è messo a verbale. Quindi il mio intervento era preannunciato e non è una novità quello che ho detto. Non è uno sgradito incarico che adempio, parlando sul potenziamento della Trento-Malé, perché credo che i Consiglieri, dopo tre anni che lavoriamo assieme, conoscano un po' il mio carattere e si siano accorti che non ho l'abitudine di accettare sgraditi incarichi, ma sostengo la mia opinione, e quello che dico qui, lo dico perché sento la responsabilità gravissima che in questo momento tutti noi Consiglieri abbiamo di fronte al problema in discussione.

Mi si è detto: « Tu disponi di una relazione che noi non conosciamo: la relazione Corbellini ». La relazione del professor Zignolli, io l'ho vista ieri sera alle 10; la relazione Corbellini l'ho avuta ieri mattina. Le ho lette attentamente, perché parlano esplicitamente dell'argomento che stiamo trattando. Se non ho parlato in questi ultimi due anni sul problema della Trento-Malé, l'ho fatto perché non ritenevo fosse conveniente per la nostra eco-

nomia agitare il problema fino a che non fosse definita la somma della quale si poteva disporre per la soluzione di questo problema, somma che è ingente, che ci è stata messa a disposizione dal Governo per l'intervento dei nostri Parlamentari. Hanno fatto il loro dovere? Sì, signori, e bene, con estrema diligenza e nessuno critica se noi ci compiacciamo con loro in questa sede, perché hanno ottenuto per la loro Regione un vantaggio economico rilevantissimo. Speravo ancora una cosa, negli ultimi tre mesi, dopo che era nota la cifra della quale potevamo disporre: speravo che i Consiglieri, consultandosi, leggendo le riviste che parlano di questa materia, si chiarissero le idee, in modo da arrivare alla ricerca di quel sistema che è il più conveniente al potenziamento tecnico-economico della Trento-Malé. Ricordiamo che se parliamo di potenziamento tecnico dobbiamo migliorare la tecnica del sistema di trasporti e se parliamo di potenziamento economico dobbiamo migliorare la struttura economica della società che gestisce i trasporti della Val di Non. Rispondo a Cristoforetti che polemizza con quell'omuncolo che è Corbellini che ha due fi letti sul berretto . . .

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Non ha fi letti !

UNTERRICHTER (D.C.): Una volta li aveva. Corbellini è un tecnico di altissimo valore, Ministro.

CIRSTOFORETTI (M.S.I.): Era!

UNTERRICHTER (D.C.): È stato un Ministro che ha illustrato il nostro Paese ed il governo anche in campo internazionale; è un insegnante universitario e credo che noi dobbiamo riconoscere la sua autorità in questa materia. Quando viene a darci suggerimenti e quan-

do arriva a conclusioni non possiamo trattare come si trattano le opinioni di . . .

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Zignoli!

UNTERRICHTER (D.C.): . . . di qualsiasi « Paneroni ». Quindi leggiamo attentamente questa relazione. Corbellini arriva ad una conclusione. Dice che per il potenziamento della ferrovia Trento-Malé, non vede che una conclusione: quella di servire la Valle di Non da Mezzolombardo a tutte le sue estreme propaggini con automezzi. E badate che Corbellini lo dice con coscienza di causa, dice che in questo modo si rientra anche in quel decreto del due aprile. Per il fondo valle, dice, io vi suggerisco un servizio tramviario di carattere suburbano. Qualcuno s'è messo le mani nei capelli nel sentire parlare Corbellini di servizio a scartamento ridotto nel fondo della Val d'Adige, per risolvere il problema della Valle di Non. Leggete la relazione Zignoli quando vi arriva. Forse la nostra discussione poteva avvenire fra 5 giorni, quando tutti avessero conosciuto quella relazione. La relazione Zignoli dice con molto garbo: può darsi che da un attento esame non si ravveda la convenienza di un servizio con rotaia da Mezzocorona in su, perché può darsi che non ci sia un traffico che consigli l'adozione della rotaia né a scartamento normale né a scartamento ridotto. In questo caso il problema si capovolgerebbe e la zona che potrebbe essere proficuamente servita da una rotaia magari a scartamento ridotto è il fondo Val d'Adige; le sue opinioni si sovrappongono. È la loro dottrina che le porta a identiche conclusioni anche se una è stata sollecitata dai patrocinatori dello scartamento ridotto e l'altra dai patrocinatori dello scartamento normale. A proposito di scartamento ridotto o normale, non riteniate che si tratti di questione di puntiglio o di politica. Ammetto l'assoluta

buona fede dei ridottisti e dei normalisti e voi ammettete la buona fede, quella competenza e buona fede, a quelli che sostengono la soluzione stradale. Noi siamo qui a ricercare la soluzione migliore. Attraverso il nostro lavoro dobbiamo ricercare la soluzione migliore senza formalisti. Non vi annoierò con la strada. Ma dico: non parliamone neanche quando si faccia la ferrovia.

Si è accennato al vantaggio che hanno le linee ferrate in caso di guerra, alla resistenza della Germania, al valore delle ferrovie durante la guerra, in Germania. Io potrei dire che sulla linea del Brennero il fronte è stato alimentato per 6 mesi con automezzi, non con la ferrovia. La ferrovia era stata colpita e vulnerata, quindi quest'argomento ha poco valore. La questione « neve »; convengo con Menapace che la ferrovia può essere sgombrata più radicalmente della strada, però vi ripeto quello che ho detto stamattina: a parità di spese anche la strada si sgombra come la ferrovia. Si è detto del problema tariffe, la concorrenza fra automezzi e ferrovie, ecc., si è parlato di un futuro nel quale non ci saranno più esigenze belliche che spingono lo Stato a favorire la motorizzazione stradale, perché andiamo incontro ad un'epoca di pace e quando quest'epoca di pace ci sarà, allora sarà suonata l'ora per la ferrovia, per la ragione che saranno aboliti i dazi doganali. Ricordate che mentre le ferrovie sono passive, i trasporti fatti in autocarro e con automezzi non sono passivi, danno ancora un margine di vita a chi li gestisce, danno un lunghissimo margine allo Stato, perché le tariffe doganali impongono dei dazi che sarebbero proibitivi se non ci fosse la superiorità notevole del motore isolato. Voglio ancora ribadire un concetto. Lo stanziamento di questi fondi. Si dice: noi siamo qui per vedere dove devono andare a finire quei 2.300 milioni: sullo scarta-

mento normale o ridotto. Io dico: devono finire nell'interesse della Valle di Non, nell'interesse della Regione, nell'interesse dello Stato, in una soluzione che sia tacitamente ed economicamente la migliore, in una soluzione che rappresenti quel potenziamento previsto da quel decreto legge. Mi rifiuto di pensare che si possa vivere in uno Stato nel quale, a ragion veduta di effettivi vantaggi economici e tecnici di una soluzione, si deve retrocedere perché è stata scritta una legge, la quale legge può essere modificata, se è necessario modificarla. L'ex Ministro Corbellini non è di questo avviso, dice che rientra probabilmente nel testo attuale. Io non sono un giurista, ma può darsi che rientri, se non rientrasse saranno ancora i parlamentari quelli che devono preoccuparsi perché sia possibile una soluzione mista oppure una soluzione integrale che possa essere ritenuta la migliore.

Sui dettagli tecnici « costi » si è detto: i costi sono quelli fissati dalla tabella prezzi del Genio Civile. Tuttavia due illustri tecnici che hanno svolto la loro relazione sollevano dubbi a questi costi e tutti e due dicono « siate prudenti ». Dice il professore Zignoli: « Da un attento esame trovo che questo prezzo è basso per la tal voce e basso per la tal'altra », però quando arriva alla somma dice: « la somma totale si aggira sui 2.500 milioni, non sui 2.300 » e dice con garbo Zignoli: « Per lavori del genere però che io faccio e dirigo, tengo sempre prudentialmente una riserva del 20% per le inevitabili sopravvenienze ». Morale? Il costo per la soluzione ferroviaria a scartamento normale da Mezzocorona a Malé si aggirerà sui 2800-3000 milioni, poi va aggiunto il costo del materiale rotabile, il parco rotabile che è previsto in misura estremamente modesta, perché si prevede per lo scartamento normale: 4 automotrici e 2 locomotori, 6 veicoli, però ricordate

che esercendo una linea ferroviaria di quella lunghezza, con soli 6 veicoli-motori il traffico risentirà gravemente della concorrenza della strada.

Comunque, anche col modesto parco, le spese di impianto complessivo arrivano sui 3 miliardi e mezzo, se tutto va bene. Io vi ripeto questa domanda: dove andiamo a prendere quei miliardi che ci mancano? Dove andiamo a prendere quegli 800 milioni che ci mancano? È un problema che dobbiamo porci, non dobbiamo dire se la vedano i signori azionisti. Quando noi troviamo quegli 800 milioni, 1 miliardo, salta fuori il costo di questo miliardo la passività di esercizio. Chi è che paga questa passività di esercizio? Oggi è facile dire pagheranno i signori azionisti ma domani dovremmo andare a domandare alla provincia di Trento, ai comuni della Valle di Non, alla Regione che ci aiutino a pagare questo deficit. Discutiamo questo problema anche del costo finché siamo in tempo. Guardate che due tecnici hanno esaminato il problema ed hanno, su parecchi settori, dei pareri un po' diversi, specie sul piano finanziario, specie sull'utile e sul deficit di esercizio. Però sono concordi nella conclusione che è questa, che per il tronco Mezzocorona-Malé la ferrovia, né a scartamento ridotto, né a scartamento normale, è un mezzo tecnicamente ed economicamente adeguato. Sono concordi tutti due, vi prego di leggere queste relazioni! Defant dice strada e rotaia, il problema non è mai risolto. No, amico Defant, il problema per quelle zone nelle quali è lecito dubitare ci sono certe condizioni di traffico nelle quali anche i tecnici si trovano nel dubbio, fortunatamente per noi; disgraziatamente la Valle di Non si trova in queste condizioni. Fortunatamente se teniamo presente quelli che sono gli insegnamenti dei tecnici, disgraziatamente se non li ter-

remo presenti perché allora commetteremo un errore che sentiremo per decenni.

Dice Defant: d'accordo di ascoltare i suggerimenti di Zignoli. D'accordo, d'accordissimo, ma allora ascoltiatoli tutti, abbiate un po' di pazienza, leggete la relazione integrale completa e ascoltiamo quanto dice Zignoli. Si dice: la ferrovia eviterà il monopolio. La ferrovia non evita il monopolio per una ragione semplicissima: perché se ai trasporti della ferrovia si applica il prezzo corrispondente ai costi, quel costo è di gran lunga superiore al costo dei trasporti. Quindi la ferrovia sentirà la concorrenza degli automezzi, non servirà mai a calmierare. Si è parlato di ricerche minerarie in Val di Sole, e della necessità di costruire la ferrovia per favorire queste ricerche. Dissento su questo argomento. Le ricerche minerarie servono per creare il presupposto per la costruzione della ferrovia, mai la ferrovia per creare il presupposto per le ricerche minerarie. Un giacimento è vero c'è in valle di Sole, può essere sfruttato dalla Valle di Sole o da altri fronti, ma è un giacimento estremamente povero che non presta possibilità di sfruttamento; solo in caso di guerra e quando la guerra si svolge in una cerchia economica avente particolari caratteristiche, ho l'impressione che non ci troviamo in questa situazione. Ho la speranza fermissima che il nostro paese non venga a trovarsi più in quella situazione di dover attingere a quelle risorse della Valle di Sole. Comunque queste ricerche minerarie in valle di Sole verranno riprese e se si metteranno a giorno dei giacimenti e si misurerà l'esistenza di questi giacimenti i tecnici penseranno al modo di trasportare a valle, perché non possiamo imporre ad una vallata di accettare un sistema non adeguato perché forse lassù potranno saltare fuori favolose miniere. Si dice che la ferrovia dovrebbe essere amministrata con crite-

rio privatistico. La nostra ferrovia purtroppo dovrà essere amministrata con criterio privatistico. Dico « purtroppo » perché una ferrovia amministrata con criterio privatistico deve vivere con propri mezzi. Le FF.SS. non sono amministrate con criterio privatistico, ma se lo fossero certamente verrebbero ridotte là dove non sono più tecnicamente convenienti. Questa è la strada sulla quale il Ministero dei trasporti, si sta mettendo. Se aveste letto la relazione del Ministero dei trasporti, avreste letto che ci sono molte linee che sono più gravose che un trasporto su strada. Dice: bisogna affrontare questo problema di gestire come le ferrovie dello Stato con rotaia i servizi che vanno gestiti con rotaia, e su strada i servizi che vanno gestiti su strada. Si dice, a proposito del decreto, che le ferrovie dello Stato hanno stanziato i fondi e vogliono che siano investiti in una soluzione ferroviaria perché così convoglierebbero maggior traffico sulla propria rete. Non c'è questa imposizione! Le ferrovie dello Stato domandano che con questo versamento di somma sia chiarito il rapporto ferroviario dello Stato e Regione. Ma non si interessano, le ferrovie, della nostra soluzione. Non si interessano della soluzione che sarà presa in sede competente. La mia conclusione è questa. Fino a quando non era noto il parere dei due illustri professori Zignoli e Corbellini, parere che anche se non conoscete vi dico che esiste, e documentato, poteva essere scusabile il tentativo di risolvere il problema con la nostra povera conoscenza e con il buon senso del piede di casa, e non potevo certo pretendere che si desse eccessivo credito alla mia opinione personale. Ma oggi avete sentito che parere è stato espresso da due competentissimi tecnici; non potete ignorare che oltre alla soluzione ferroviaria ve n'è una ritenuta tecnicamente ed economicamente migliore, e ritengo sia nostro dovere che

questa soluzione sia presentata ed affacciata al supremo organo tecnico competente dello Stato, al Consiglio superiore dei lavori pubblici e che venga rimessa allo stesso la definizione e l'indicazione sul modo migliore per spendere i 2300 milioni allo scopo di ottenere l'effettivo potenziamento economico e tecnico dei trasporti della Valle di Non.

CAMINITI (P.S.I.): L'argomento ha suscitato uno scalpore veramente notevole, e non soltanto in questa discussione. Da alcuni anni la ferrovia Trento-Malé ha richiamato l'attenzione della popolazione della Regione e molte sono state anche le apprensioni che si sono avute in proposito soprattutto quando ad un certo momento, per motivi che non mi riguardano, la questione sembrò scivolasse su un terreno politico. Certo è che noi assistiamo in questo momento ad una fase di ripiegamento su se stessi da parte di alcuni membri del Consiglio regionale, i quali erano e sono membri del Consiglio provinciale di Trento. Consiglio provinciale di Trento che votò una decisione unanime. Ora, questo ripiegamento che in un primo momento portò soltanto sull'ambito ferroviario la nostra attenzione, oggi si è espresso in altri termini, termini che hanno portato una parola proibita « la strada ». Parola proibita perché il signor Presidente ha detto che non consente che si parli della strada ed ha perfettamente ragione perché non è posta all'ordine del giorno. All'ordine del giorno esiste l'esame della relazione che la commissione ha presentato, la quale relazione riguarda solo due termini della soluzione ferroviaria: lo scartamento normale e lo scartamento ridotto. Invece oggi si è inserito un terzo argomento e chiederei al Presidente che mi faccia un po' esaminare questa questione brevemente sul piano giuridico per passare all'argomento effettivo che è

iscritto all'ordine del giorno, cioè l'esame della relazione. Devo dire francamente che se noi dovessimo oggi dar credito in pieno a quello che viene attribuito a Corbellini a proposito di una relazione circa la possibilità di applicare la legge del 2 aprile 1951 ad una costruzione di strada anziché ad una soluzione ferroviaria, devo con franchezza riconoscere che Corbellini ignora la legislazione dello Stato. È chiaro che la spesa per la costruzione di una ferrovia spetta al Ministero dei trasporti, e la spesa per la costruzione di una strada spetta al Ministero dei lavori pubblici. Quindi siccome ci troviamo di fronte ad un'impostazione di una spesa che riguarda diversi Ministeri, è necessario che ci sia una nuova legge ed una rinuncia alla concessione fatta con la legge del 2 aprile 1951. n. 194. Mi sembra troppo semplicistico quello di poter dire, come se l'amministrazione dello Stato fosse quella di una casa di campagna; visto che non facciamo ferrovie facciamo strade ed allora i due miliardi li prendiamo da questo cassetto e li passiamo nell'altro. Scusate, lo Stato ha una sua impostazione; appunto perché fatta attraverso l'esperienza di molti secoli non consente questo passaggio sotto banco di somme di opere e di decisioni così importanti. Inoltre devo fare ancora un altro interrogativo. Che cosa dovremmo pensare noi, non come Consiglieri regionali, ma come cittadini, come amministrati, come individui che paghiamo le tasse, tasse attraverso le quali questi milioni affluiscono allo Stato? Che cosa dovremmo pensare dei deputati che hanno proposto questo disegno di legge 2 aprile 1951 per impiegare due miliardi e 300 milioni per l'esecuzione di una opera che a distanza di un anno viene considerata antieconomica o quasi non produttiva? Ma allora questi deputati francamente dispongono o fanno disporre delle erogazioni di miliardi a beneplacito a seconda dell'umore che

hanno quando mettono piedi al di fuori dal letto. Mi sembra che sia piuttosto grave.

Dovremmo quindi pronunciarci in maniera molto rigida verso questi rappresentanti della Regione nell'ambito nazionale, perché essi non hanno certamente interpretato gli interessi della popolazione proponendo questa legge e facendola approvare, approvare in Commissione la quale, per disposizione della Costituzione ha i poteri del Parlamento. Se noi procediamo su questa strada squalifichiamo il Consiglio provinciale di Trento il quale dice a un certo momento: « Non conosco la relazione e adesso cambio idea » e squalifichiamo i parlamentari. Vuol dire che si agisce a cuor leggero e allora io non sono di quest'avviso. Io penso che veramente siamo tutti alla ricerca del sistema migliore per fare gli interessi degli amministrati e sono d'accordo con Unterriechter che qui non ci sono né malfedi, né interessi da parte, né comunque delle pregiudiziali attraverso le quali si vuole sbarrare la via alla soluzione più idonea. Se è così, noi cerchiamo nel modo migliore d'esaminare questa soluzione. La strada, signori, c'è anche in Val Gardena. La Val Gardena ha una strada carrozzabile, asfaltata, sulla quale filano le corriere; però andate a chiedere ai gardenesi se ritengono di poter fare a meno del trenino, andate a sentire quale è stata la loro preoccupazione allorché a un certo momento si pensò di togliere il trenino e quale è l'attaccamento che essi hanno al treno che è il mezzo ancora più economico (e lo dimostreremo) per poter fronteggiare le esigenze della popolazione e soprattutto dei meno abbienti. Vi posso dire che piuttosto sono indispensabili i due mezzi; ma quello che economicamente rappresenta il mezzo più vicino alla portata di tutti è la rotaia. Voi mi dite: ma noi costruiamo per l'avvenire; va bene, nessuno esclude che si possa fare

anche una strada a fianco della ferrovia che si deve fare in base agli stanziamenti che esistono, nessuno lo proibisce, ma qui, vi prego di seguirmi su questa questione di stretto diritto, siamo per decidere su quale delle due forme di trazione ferroviaria bisogna scegliere, se su quella a scartamento normale o quella a scartamento ridotto. Ed allora mi domando: quali obiezioni di natura economica e tecnica sono state portate in questa sede contro la soluzione normale? Non ne ho sentite. Ho sentito Unterriechter che dice: se si dovesse scegliere tra l'una o l'altra, scelgo quella normale. Dico che qui dobbiamo scegliere solo questo, se la normale o la ridotta. Allora mi pare che le conclusioni siano già fatte, non voglio spendere altre parole. Naturalmente queste popolazioni avranno tutto l'interesse di avere la possibilità d'ottenere un agganciamento diretto con l'estero anziché doverlo spezzare attraverso lo interrogativo di una soluzione ridotta. Se è vero che il signor Presidente della Giunta si preoccupa soprattutto di non fare affrontare delle soluzioni di ripiego, se è vero, come credo, che la Giunta desidera affrontare una soluzione coraggiosa, dico che la soluzione coraggiosa è questa. Facciamo la ferrovia a scartamento normale e si pongano le premesse anche per la strada, perché una grande strada mette in concorrenza questi due mezzi, la ferrovia e l'automobile. Sarà da questa concorrenza e da questo maggior sviluppo delle comunicazioni che usciranno elementi di grande benessere per le popolazioni. Ma non diciamo: « poiché la ferrovia ormai rappresenta il mezzo del passato aboliamola e costruiamo soltanto la strada ». Credetemi, è una condanna che l'economia nazionale non potrebbe accettare. E aggiungo di più: tutti stiamo assistendo a questo duello sempre più stretto fra la rotaia e la strada. Molte volte in questo duello interven-

gono fattori strani come in questo. Secondo me il duello non dovrebbe esistere, dovrebbe esistere soltanto la concomitanza e la concorrenza dei due servizi nell'interesse unico della popolazione, dello Stato e della povera gente. Concludendo, io pregherei i colleghi di volersi esprimere sul dilemma che l'ordine del giorno impone e che l'ultima decisione del Consiglio ha posto in ordine del giorno: l'amministrazione giuridica non consente possa venire in qualche modo deviato.

SCOTONI (P.C.I.): Il problema del quale ci stiamo occupando è stato studiato da parecchio tempo. Lo ha studiato per prima la società concessionaria, dal 1945 ad oggi, con i vari presidenti che si sono succeduti. Lo ha studiato la provincia di Trento con una Commissione, della quale faceva parte anche Unterrichter. Lo ha studiato il Ministero a capo del quale era Corbellini, lo hanno studiato le due Commissioni sia dei trasporti che quella del Senato e della Camera, particolarmente quella del Senato, lo so di sicuro, c'erano i parlamentari trentini. Lo ha studiato la Commissione legislativa. Non sembra ai signori Consiglieri che tutta questa gente doveva avere le fette di prosciutto sugli occhi se ha proposto una spesa così ingente senza pensare che c'era un'altra soluzione, quale è quella che oggi ci viene prospettata? So che Unterrichter è da molti anni che va sostenendo la tesi, che io rispetto e non voglio neanche contraddire in sede tecnica, perché non ne avrei la capacità e la competenza, ma mi sembra che tutta quell'altra gente, che una certa competenza doveva averla dovuta tener in conto, proprio perché non è scaturita ieri, leggendo quelle due relazioni alle quali accennava Unterrichter. Già due o tre anni fa — mi ricordo in quella tale prima riunione dove venne discusso questo problema — Unter-

richter sostenne la soluzione stradale. Quindi avrà avuto modo di parlare con molte persone, finora però tutti coloro che si sono interessati di questo problema non hanno accettato. Avrà ragione lui o gli altri? Dal punto di vista tecnico non voglio pronunciarmi, ma certo è che parecchia gente finora non ha trovato (a meno che non si voglia ammettere la poca buona fede da parte di tutti costoro), sufficientemente fondate le ragioni esposte da Unterrichter. Quindi mi pare che, oggi, andare a proporre un qualche cosa di nuovo sarebbe una smentita a tutti coloro che hanno già preso delle posizioni molto chiare. Inoltre a parte anche questo, che cosa direbbe la società, la quale ha in mano una legge che dà un finanziamento considerevole? Penso che non accetterebbe questa soluzione, penso che farebbe energica opposizione. Che cosa direbbero quei comuni i quali sono stati richiesti di un concorso finanziario? Dal 1945, sei anni ci avete messo per capire che il problema non andava risolto così, ma colà? Potevate farlo prima che, probabilmente, avremmo già risolto la situazione e senza quelle spese che invece ci siamo dovuti accollare.

Inoltre c'è questa specie di proposta di storno che dice: Prendiamo i soldi che sono stati stanziati per la ferrovia e trasferiamoli sulla strada. Io non so se questo sia possibile, ma temo di no. Ho sentito dire quando discutevamo del bilancio regionale: guardate che questi fondi non li possiamo stornare perché il Ministero li ha dati per questo scopo. Se sono ben informato e se ben ricordo, l'ingegnere Unterrichter a proposito di un altro grande progetto, iniziativa, opera nella nostra Regione, aveva anche là delle idee diverse da quelle della maggioranza. Aveva tutto il diritto di averle, me ne guardo bene dal voler dire che egli deve pensare in modo diverso, ma rilevo che

aveva idee diverse, e cambiò opinione quando gli venne detto: ma il Ministero dà per questo fondo per questo obiettivo; se il Ministero dà per questo obiettivo — ha risposto — non c'è niente da fare ed accetto senz'altro. È possibile che se nei riguardi del bilancio regionale non eravamo in facoltà di modificare uno stanziamento e trasportare dei denari che erano in questo nostro bilancio da un'iniziativa ad un'altra, lo possiamo fare da un Ministero ad un'altro? Credo che sia una cosa estremamente difficile. Per confutare l'opinione che la legge, così come è stata fatta, possa servire per fare quella strada, ha parlato anche Caminiti; vorrei aggiungere che, oltre che cambiare concedente e passare da un Ministero ad un altro, bisognerebbe cambiare anche il concessionario, perché non credo che la Società Trento-Malé si metta a costruire strade, non mi risulta che lo Stato abbia mai affidato a società del genere la costruzione di strade.

E nel campo dei pareri che sono stati richiesti, dirò che io ho la massima stima del parere del Senatore ex Ministro Corbellini, ma toglietemi la curiosità: è lo stesso Ministro Corbellini che vi aveva detto che faceva la ferrovia?

BALISTA (D.C.): Sì!

SCOTONI (P.C.I.): Allora mettiamoci d'accordo. Una volta ha detto: Vi farò la ferrovia; a tavolino, senza aver esaminato il problema; poi sono apparse sopra un giornale di Trento delle lettere che venivano indirizzate da un senatore locale che, per gli interessi della propria Valle, si occupa di questo problema, al Ministero competente, che allora era il Ministro Corbellini, ed il Ministro Corbellini ha detto di sì, che sarà alla sua Valle la ferrovia. Ora chiedo: una prima volta si può pensare che non abbia esaminato nei dettagli il progetto

in sede di Costituente, ed abbia detto: va bene, se chiedono la ferrovia vuol dire che è utile; la seconda volta, dopo parecchi mesi, avrà riflettuto; e, se non sbaglio, quella stessa legge è stata predisposta, non presentata ma predisposta, quando Ministro era Corbellini, perciò per tre volte ha accettato ed è arrivato al punto di proporre ai due rami del Parlamento una spesa di oltre due milioni per un'iniziativa che oggi gli sembrerebbe sballata. Non so se aveva ragione prima o adesso; certo che aveva ragione o prima o adesso. Le due cose non sono conciliabili. Inoltre se fosse così pacifico che le linee ferroviarie, quelle secondarie quanto meno, è logico e giusto ed economico che vengano sostituite con delle linee di corriere, allora non soltanto il competente Ministero avrebbe sbagliato quando ha proposto questa legge, ma avrebbe un'altra volta, e più gravemente, sbagliato quanto ha proposto una legge per tutte le ferrovie secondarie. Quindi io credo, me ne dispiace per Unterrichter, che tra l'opinione del Ministero della Commissione dei trasporti e la sua, non credo che ci resti che scegliere la soluzione che il Ministero e il Parlamento — che sono poi quelli che devono decidere — hanno finora. Né penso che potremmo mai assistere a fatti tanto strani che quel Ministero che è andato prima al Consiglio dei Ministri, poi alle due Commissioni, se ne venga poi fuori, dopo pochi mesi, a dire: « cari signori, ho sbagliato, c'è stato il Consiglio regionale del Trentino-Alto Adige il quale mi ha illuminato. Le ferrovie a capo delle quali sono stato messo è meglio abolirle e sostituirle con qualche cosa ».

Neanche per questo, state tranquilli, non ci farebbe una brillante figura, come non la fareste voi, (sarebbe proprio Unterrichter, perché egli stesso ha condiviso questa tesi) e non fareste fare una brillante figura a quei parla-

mentari trentini che erano nella commissione e che hanno approvato questo stanziamento, ai quali i colleghi potrebbero dire: Ma cari senatori . . .

PARIS (P.S.U.): De Gasperi a Trento!

SCOTONI (P.C.I.): Lascia stare! « Caro senatore regionalista, quando 5 mesi fa venne questo problema della ferrovia, non sapevi che questa ferrovia non era giusto farla ed era meglio fare la strada? ». Comunque non sarei neanche alieno dal dire di esaminare anche tale possibilità a patto che mi fosse data assicurazione, da parte dell'organo competente a trattare e rappresentare la Regione in sede centrale, cioè la Giunta, che comunque anche se si dovesse, se si riuscisse secondo i desideri ad ottenere lo storno dei due miliardi e 300 milioni, restino tutti in Provincia. Se mi si può dare l'assicurazione che questo avverrà, allora accetterei anche di discutere; ma temo molto che simile assicurazione non sia possibile dar-mela, perché penso che proprio quello avverrebbe.

CAPRONI (P.P.T.T.): Mi daranno venia gli egregi colleghi se mi intrattengo brevemente, anche dopo le considerazioni fatte brillantemente dagli oratori del Consiglio sulla premessa che si riferisce alla pregiudiziale di natura giuridica, per concludere che altra soluzione, secondo il mio punto di vista, non può essere data al problema se non di definire, secondo la relazione della Commissione legislativa per il commercio, il turismo, e i trasporti, il nostro atteggiamento in merito alla ricostruzione e potenziamento della linea ferroviaria Trento-Malé, con esclusione di qualsiasi altra soluzione. Gli argomenti ai quali mi voglio riferire sono già stati in parte citati dai colle-

ghi, ma — a mio avviso — non abbastanza per l'importanza giuridica. Nella relazione della Commissione sono state fatte alcune osservazioni che sono per noi della massima importanza, in quanto queste osservazioni costituiscono la conclusione, come ben hanno osservato i Consiglieri di sinistra e in modo particolare il dottor Scotoni, di un lungo divario fra i rappresentanti autorizzati e non autorizzati (ma tuttavia riconosciuti dalla Regione) in sede parlamentare all'atto della formulazione dello Statuto. La premessa parte da questo fatto: anzitutto la ferrovia è un elemento di vitalità e possibilità di sviluppo economico tale da giustificare l'interesse dello Stato a suo potenziamento. Quest'affermazione evidentemente significa che già prima della formazione della legge, in fase di preparazione della legge stessa, sono stati valutati tutti gli elementi che concernono la vitalità e gli interessi regionali per la Valle, per la Provincia di Trento, per la Regione e per lo Stato stesso alla ricostruzione ed al potenziamento della linea Trento-Malé. Poi è contenuta un'altra affermazione di fondamentale importanza: il potenziamento è fortemente sollecitato dalla Regione la quale, nel richiedere in sede di approvazione del suo Statuto che rinunciassero a favore delle ferrovie dello Stato all'applicazione del tributo che avrebbe avuto diritto di imporre per l'uso dell'energia prodotta dagli impianti idroelettrici locali, esenzione che per le ferrovie dello Stato costituisce un'economia di circa sessanta milioni all'anno, fu fatta promessa che a quel potenziamento si sarebbe provveduto a spese dello Stato. Lo Stato, attraverso i suoi organi, dobbiamo riconoscere che ha avuto nei nostri confronti la migliore correttezza ed ha riconosciuto il valore di questa rinuncia; ci dà un corrispettivo che noi siamo tratti ad impiegare in una determinata direzione che è stata appunto definita nel-

la legge con la quale si è approvato questo stanziamento per la ricostruzione della linea Trento-Malé. Poi una considerazione, che è anche contenuta nelle premesse e sulla quale non mi sembra sia stata soffermata l'attenzione del Consiglio, ed è questa: sulla proposta presentata è stata eseguita un'attenta istruttoria ed è stato sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Detto consesso ha riconosciuto la pubblica utilità ed urgenza del riassetto, il quale comporterebbe fra l'altro a ciò che l'ANAS attribuisce grande interesse, la liberazione del binario da parte della strada statale n. 42, 43. Quindi c'è anche un'altra considerazione che è stata fatta, la liberazione di parte di queste due strade statali. Poi un'ultima considerazione è quella che, alla futura scadenza della concessione, che avrà una determinata durata, la Regione dovrà riversare allo Stato.

A questo riguardo io ho notato due atteggiamenti in questo Consiglio. Da una parte un elogio più o meno meritato ai signori onorevoli Deputati e Senatori per l'attività da essi svolta in ordine alla fissazione della cifra che è stata determinata con legge; dall'altra parte la osservazione che essi non assolvessero che a un elementare dovere. Io sono per il secondo avviso perché lo Statuto d'autonomia è del 26 febbraio 1948 — in quell'epoca non esistevano ancora dei parlamentari in quanto eravamo in fase di costituente; l'articolo 73 dello Statuto che prevede la possibilità per la Regione di applicare l'imposta di 0,10 centesimi per ogni Kilowattore prodotta in Regione, e che contiene la clausola che fissa che da tale imposta sono esenti le FF.SS., risale a quell'epoca, cioè alla fase costituente, non all'epoca in cui, dopo il 18 aprile 1948, data delle elezioni politiche, si ebbero i signori Deputati e Senatori. La considerazione che ha fatto lo Stato fu quella di risparmiare, con la esenzione della facol-

tà di imposizione a favore della Regione relativa all'energia usufruita dalle ferrovie dello Stato. Un risparmio di 60 milioni all'anno non corrisponde, in concreto, alla cifra di 2300 milioni, che viene data come capitale per il potenziamento della linea; dunque da una parte c'è una rinuncia, dall'altra parte c'è un certo corrispettivo. Siccome però nella fase costituente ci trovavamo in un periodo in cui le trattative erano molto fluttuanti e in cui lo Stato, data l'urgenza degli ultimi giorni — e voi ricordate che lo Stato è stato approvato negli ultimi giorni dell'esistenza dell'Assemblea costituente, solo più tardi venne stabilita una somma per due miliardi e 300 milioni. La previsione d'una soluzione diversa dalla soluzione ferroviaria, sulla quale non mi voglio nemmeno soffermare, sarebbe partita dalla premessa che, alla scadenza della concessione, si dovrebbero ritornare i ciottoli della strada? Vedete che tutte le premesse, non solo di fatto ma anche di diritto e morali, confluiscono ad una soluzione determinata, che è una soluzione ferroviaria. La soluzione stradale è stata prospettata solo in questa ultima fase. Mi sembra che quanto è stato osservato in Consiglio sia più che sufficiente per ritenere l'infondatezza o quanto meno l'assoluta intempestività e inopportunità di trattazione in questa sede.

Ora le considerazioni che il Consiglio è tratto a favore, quali sono? Esiste un volume di merci che possa giustificare o l'una o l'altra forma di scartamento? Esiste il traffico di persone che possa giustificare o l'una o l'altra forma di scartamento, a seconda delle due divergenti opinioni che sono state fatte valere a questo riguardo? Va osservato che anche i sostenitori della sede ridottista non sono arrivati a scartare o a diminuire di molto i dati relativi al traffico della merce e delle persone da e per la Valle di Non e di Sole. Questi dati sono stati

raccolti molto diligentemente e dai sostenitori dello scartamento ridotto e dai sostenitori dello scartamento normale. È stata fatta un'osservazione che si riferisce alla qualità di merce che viene trasportata e precisamente alla frutta, per la quale esiste l'interesse a un mezzo rapido e diretto di trasporto, non solo a breve distanza ma anche a lunga distanza, con garanzia delle celle refrigeranti dei vagoni ferroviari, che possano dare garanzia che i trasporti arrivino a destinazione senza deterioramento; sono state fatte tutte le considerazioni, dagli uni e dagli altri, sul costo di costruzione e sul costo di esercizio; anche i ridottisti hanno dovuto concludere i loro calcoli con utili di esercizio (per quanto li facciano, per la tesi normale minori di quanto non prospettino per la tesi ridotta). Quindi dico: se tali e tanti sono i dati ormai acquistati ed ormai valutati dagli organi ministeriali in fase preliminare, dalla Commissione legislativa per i trasporti commercio industria e turismo, e dai tecnici che sono stati interpellati relativamente a tutte due le tesi, dico che la fase è ormai giunta al suo culmine, perché il Consiglio possa prendere una deliberazione con piena tranquillità di scienza e coscienza. Ricordo che per un determinato problema che non sarà minore per volume ed importanza di quello della Trento-Malé, i magri dati sono stati considerati subito come acquisiti. C'è stata una tendenza che faceva ritenere che i pochi, pochissimi elementi in possesso dei Consiglieri fossero ritenuti assolutamente attendibili. Noi oggi ci troviamo di fronte ad uno studio fatto dai ridottisti e fatto dai normalisti, di fronte ai progetti di dettagli fatti fare da ridottisti e da normalisti. In sede di Consiglio ci siamo battuti perché ci rifiutavamo di prendere qualsiasi deliberazione e decisione prima di conoscere a quanto sarebbe ammontata la spesa di costruzione; abbiamo visto ora questi dati.

Sono fatti di dieci metri in dieci metri, dopo aver constatato la natura geologica del terreno nelle varie fasi del tragitto, dopo calcolati i prezzi su quelli che vengono praticati dal Genio Civile, cioè dallo Stato, sia come costo di mano d'opera che di materiale. È stato tenuto conto di un aumento su questo costo del 12%; dunque elementi precisi e meticolosamente raccolti, più ponderatamente studiati di questi non saprei dove poterli ancora andare a cercare. Concludendo, dico che noi saremmo per il sostegno della soluzione a scartamento normale, ma soprattutto mi premerebbe far rilevare che il Consiglio oggi si trova di fronte ad un argomento sul quale può prendere, senza titubanza, una definitiva decisione, anche per non deludere il senso di aspettativa delle popolazioni e non farci deridere in caso che sia stato affermato questa sera in Consiglio, che dopo che è stata formulata una legge con tanto di crismi, la si debba ancora prima della sua attuazione, cambiare di sana pianta. Sarebbe enorme!

AMONN (S.V.P.): I signori Consiglieri possono credermi se afferma che personalmente questa questione l'ho esaminata veramente spassionatamente, tanto più che, anche se non siamo troppo preoccupati, però un po' di vero è in quanto ha detto il consigliere Defant; per noi dell'Alto Adige certamente è un'impresa che potrebbe essere più una incongruenza che non un aiuto diretto per la provincia di Bolzano. Inoltre, come ho spiegato l'ultima volta, noi non possiamo essere d'accordo sul principio che con questi 2300 milioni la questione della ferrovia, Stato e Regione sia chiusa, perché quando mi sono intrattenuto col Ministro Corbellini egli ha parlato della ferrovia del Brennero in generale. Abbiamo due fasi: della Val Venosta e della Pusteria. Dunque, il conto non è ancora chiuso, ma rimane aperto. Adesso

dirò pochissime parole. Noi abbiamo avuto un determinato compito, cioè la nostra Commissione ha avuto il compito d'esaminare quale dei due progetti era il più rispondente, il progetto ridottista o normalista. L'altra volta nessuno dei Signori ha parlato della strada; sarebbe stato molto più opportuno parlarne allora. Io so che l'ingegner Unterrichter già da anni ha la convinzione che la soluzione della strada sia la migliore e ci sono altri che condividono questa sua convinzione. Però qui, ad eccezione dell'ingegner Unterrichter, secondo me, non c'era nessuno che prospettava allora la questione della strada che è venuta a galla proprio soltanto negli ultimi giorni, quando la Commissione aveva terminato il suo lavoro. Discutiamo e non abbiamo una strada precisa sulla quale procedere. La colpa è che non si è trattata questa questione con la necessaria lealtà e franchezza, come avrebbe dovuto essere. Signori, i Senatori e i Deputati, i quali hanno prospettato questa questione a Roma, non avranno mai, io ne sono convinto, parlato della strada, ma avranno certamente prospettato la questione della ferrovia e avranno e hanno prospettato la questione nel senso ridottista. Quando il senatore Benedetti si è presentato alla Commissione, era della convinzione che la Regione non è competente a trattare questa questione, che solo ed esclusivamente la società ha la competenza di trattare la questione anche nel senso della soluzione. La Commissione ha sempre ammesso che la società ha certi diritti acquisiti, diritti che non vengono lesi, perché la società gestisce e gestirà la ferrovia anche nel futuro. Però la questione ha una importanza formidabile, riguarda due miliardi e 300 milioni di lire; è un importo che, ad eccezione della costituenda società dell'Avisio, nessun altro arriva così alto. In questo campo la Regione ed il Consiglio regionale hanno certamente diritto di esprimere la loro voce in ca-

pitolo. Devo dire anche da parte dei Deputati e Senatori e società è stata prospettata esclusivamente la questione nel senso dello scartamento ridotto. Oggi si parla della strada. Io, personalmente, non ho studiato la questione, non saprei se qualche cosa di accettabile c'è nella proposta Unterrichter. La Commissione non ha avuto il compito di esaminare questa questione; tutto il dissidio era esclusivamente fra scartamento normale o ridotto. Voi che avete letto i giornali non avete mai letto in principio, ma solo ultimamente, che è stato parlato di strada; vi erano ridottisti e normalisti in contrasto. Quindi la Commissione ha studiato questo problema e noi siamo arrivati ad una conclusione, non per posizione presa; — ho già detto che, personalmente, non mi interessa della cosa — se la Valle di Non vuole avere la ferrovia a scartamento ridotto l'abbia; se vuole avere la strada l'abbia; se vuole la normale l'abbia. Non è stato difficile arrivare ad una conclusione. L'altra volta in Consiglio regionale si aveva la impressione che non si potesse arrivare alla normale per il fatto che il costo fosse troppo alto, cioè che costasse un miliardo di più; si è potuto constatare che questo non era vero, che non corrispondeva affatto. Abbiamo due cifre, le abbiamo prese da progettisti: a scartamento ridotto, il progetto è di due miliardi e 700 milioni; per il materiale rotabile: 700 milioni di costo; per lo scartamento normale il progetto è di due miliardi 315 milioni; per il materiale rotabile 400 milioni.

Signori, a prescindere da tutti gli altri elementi, convenienza o non convenienza, se questo sistema del tram è ancora possibile nei momenti attuali, a prescindere da tutto, soltanto queste due cifre devono dirvi qualche cosa; cioè 2700 milioni di lire di progetto della ridotta, altri 700 milioni per costo del materiale rotabile. Dove li prende la società questi 400 più

700 milioni, più di un miliardo? Dove; prenderà il denaro? A quali fonti attinge e come vuole che questi denari vengano dati, in quale maniera? Noi abbiamo saputo che se la soluzione normalista fosse costata un miliardo di più dell'altra, la cosa non sarebbe stata accettabile, perché il Governo aveva dichiarato che non darà oltre i 2300 milioni. Dunque: spesa per la normale soltanto 2315 milioni; l'altra, la ridotta, 2700. Per noi era decisivo. Io non voglio entrare nei dettagli tecnici perché se ne è parlato abbastanza e ci sono di quelli che se ne intendono più di me. Io dico che se alla Commissione si fossero presentati i rappresentanti del problema della strada, che oggi difendono questa proposta, l'avremmo anche esaminato, sebbene non fosse nostro compito; ma avremmo anche potuto esaminare questo problema. Non l'abbiamo fatto perché nessuno ci ha detto di farlo. Oggi abbiamo due relazioni, dell'ingegner Zignoli e del senatore Corbellini, della stessa data, scritte il 21 novembre. Dunque due giorni fa. Questo mi meraviglia. Perché non si è detto alla Commissione: « guardate che noi abbiamo l'impressione che qualche cosa non è in ordine, che c'è un malinteso, che l'opinione né di Zignoli né di Corbellini è veramente per la soluzione ferroviaria e che essi pensano alla strada? » E se il Trentino vuole la ferrovia, facciamo la ferrovia? Questo non ci è mai stato detto. Questo lo avremmo certamente potuto esaminare. Ma oggi la situazione è questa. Penso che coloro che sono per la soluzione strada lo facciano presente al Governo, affinché il Governo esamini anche questa soluzione. Quello che vuole la Commissione non è di voler avere ragione, perché quasi tutti quelli della Commissione non sono tecnici; c'è Cristoforetti e qualche altro, ma certamente noi non siamo dei tecnici in questo campo. Abbiamo esaminato le cose secondo la nostra conoscenza; ma adesso se

noi diciamo al Ministero che non siamo né per l'una, né per l'altra soluzione e che abbiamo trovato una terza soluzione, ma che non l'abbiamo ancora esaminata, che impressione facciamo? E quale impressione faranno anche questi signori Deputati e Senatori, che fino ad oggi non hanno mai prospettato la soluzione strada, ma sempre una soluzione ferroviaria in un determinato senso? Io credo che non potrebbe essere molto simpatico a questi signori, e sono convintissimo che non fanno i conti con la società concessionaria che veramente difende molto bene i suoi interessi. Questa non ammetterà mai una simile proposta, perché in base alla legge, in base ai termini della legge, questa soluzione non è prevista e non potrebbe andare a vantaggio della Società.

Perciò io dico: « qui vi potrebbero essere dei ridottisti e normalisti ». Abbiamo sentito soltanto una voce, cioè quella dell'ingegnere Unterrichter, il quale ha detto « se si arrivasse alla soluzione ferroviaria, allora anch'io preferisco la soluzione normale ». Questo abbiamo sentito; vi possono essere dei ridottisti e dei normalisti e ci saranno anche alcuni per la soluzione stradale. Noi qui abbiamo da decidere. Questo era il nostro compito: quale sistema preferiamo delle due soluzioni ferroviarie? L'uno o l'altro sistema? E io penso che il Consiglio dovrebbe pronunciarsi in questo senso. Noi, come ho detto prima, non vogliamo, non crediamo di avere assolutamente ragione, però abbiamo — come ho detto — esaminato lungamente la questione e abbiamo una nostra convinzione. Quello che vogliamo e che non è stato fatto, è solo questo: che anche il progetto normalista venga inoltrato ufficialmente al Ministero, perché oggi il Ministero ha soltanto in via ufficiale un unico progetto, cioè quello a scartamento ridotto ed è lo stesso Ministero che ha chiesto questo progetto normale. E noi non

vogliamo altro che il Consiglio dia il via ufficiale, tramite la Giunta, tramite il Presidente del Consiglio, tramite gli organi che stabilirà il Consiglio, anche a questo progetto. Perché, in fin dei conti, non siamo noi che decidiamo; deciderà il Ministero. E per poter decidere, il Ministero deve essere in possesso di tutti e due i progetti. Noi non vogliamo nient'altro che la consegna in via ufficiale anche del progetto normale al Ministero. In questo senso credo che debba esprimersi il Consiglio regionale.

BALISTA (D.C.): Signori Consiglieri, io ho ascoltato stamane e nel pomeriggio, con molta attenzione, tutti coloro che sono intervenuti in questo dibattito, ed in particolare modo il nostro collega ed amico Unterrichter, Assessore ai lavori pubblici. Le tesi, tutte le tesi che sono state qui esposte, normale, ridottista, strada, filovia, qualunque tesi in questa materia è una tesi rispettabile ed opinabile. Signori consiglieri, badate che quella discussione che abbiamo fatto a Trento, al Consiglio provinciale dove non c'è stato un giudizio definitivo, signori — e qui prego di darmi atto, i Consiglieri della provincia di Trento — in quella discussione che è avvenuta qui, si ripetono in tutte le province italiane, in tutte le regioni italiane ed in tante altre regioni estere, questo nuovo modo di vedere e sentire i problemi nel campo delle comunicazioni desta un dibattito che attira l'attenzione degli studiosi, esperti teorici, chi sta ad amministrare la cosa pubblica. Quindi nessuna meraviglia, signori, se le opinioni in questa materia possono e devono essere contrastanti. Noi in buona fede, tutti quanti, o parecchi di noi, cerchiamo di esserlo, ed io ho parlato anche in questa sede, e qualcuno anzi ha voluto irridere — in buona fede — a certe mie affermazioni che sembrano assurde, eppure erano verità. Si parla oggi qui di presentare in an-

titesi, in sede comparativa, il progetto Zignoli al Ministero competente. Ma chi ha dato incarico al professore Zignoli di compilare il progetto?

CRISTOFORETTI (M.S.I.): È stato pagato?

BALISTA (D.C.): Scusate, lasciatemi parlare! Chi ha dato incarico, al professor Zignoli, di elaborare il progetto tecnico con il piano economico di gestione comparativa in relazione al progetto della ridotta della Trento-Malé? Il Consiglio provinciale, il quale ha dato alla Giunta provinciale il mandato. Questo progetto signori non c'è. Non esiste ancora il progetto ufficialmente presentato alla Giunta provinciale di Trento; c'è soltanto il primo tronco Mezzocorona-Cles. Il secondo tronco Cles-Malé che è stato fatto, è ancora nelle mani dell'ingegner Baudracco il quale riceverà domani o dopodomani una lettera in cui viene pregato dal professor Zignoli di voler consegnare i progetti.

MENAPACE (vice Presidente del Consiglio IND.): È troppo tardi.

PARIS (P.S.U.): I soldi?

BALISTA (D.C.): Lasciamo fuori la questione dei soldi! Lasciamo stare-

PARIS (P.S.U.): Fuori tutto!

BALISTA (D.C.): Anche di questo parleremo. L'incarico non è stato dato all'ingegner Baudracco; è stato dato al professor Zignoli, il quale si è servito della collaborazione dello ingegner Baudracco; fino all'ultimo acconto, che è stato chiesto un mese e mezzo fa, abbiamo sempre anticipato. L'ultima volta è stato detto molto garbatamente all'ingegner Baudracco, ed

anche Zignoli ha comunicato a Baudracco, che la Corte dei Conti ha avuto delle difficoltà.

MENAPACE (vice Presidente del Consiglio IND.): Non è vero!

LORENZI (D.C.): Sì, è vero!

BALISTA (D.C.): Come non è vero? Ho parlato di . . .

MENAPACE (vice Presidente del Consiglio IND.): Ho parlato anch'io!

BALISTA (D.C.): Sì, che è vero, eh per bacco, non è vero? Ha avuto difficoltà di liquidare anticipi e ho convenuto col professor Zignoli che mi mandi la nota delle spese vive sostenute, perché possa essere soddisfatta almeno questa prima parte. Per gli onorari poi, ne parleremo in altra sede. Il professor Zignoli aveva elaborato una lunga relazione che non ha spedito perché attendeva di avere la comunicazione che il progetto era pronto in tutte le sue parti per essere consegnato a me. Quella relazione è pervenuta a me, perché sollecitata telefonicamente. Ma io mi domando: tutti i Consiglieri della provincia di Trento che facevano parte della Commissione . . . Io non comprendo, lo dico francamente, perché sia stata affrettata la discussione e la approvazione di un deliberato della Commissione. Ma io domando: il Presidente della provincia di Trento nella discussione odierna, in sede di votazione (non so se verranno presentati emendamenti di altro ordine) in quale posizione si metterebbe? Non posso consegnare niente; il mio mandato io lo restituisco al Consiglio provinciale di Trento. È il Consiglio provinciale di Trento che deve decidere in via definitiva anche se la Giunta provinciale è autorizzata a consegnare a chi e

come ecc. È la Giunta provinciale di Trento che è anche azionista della Trento-Malé che deve preoccuparsi anche della parte economica, del costo di gestione, del costo di esercizio. Permetta il Presidente del Consiglio regionale, che non consenta non lui; è un suo parere che io non condivido, quando dice che non si può parlare della questione strada, che non ha niente a che vedere; perché potrei opporre che non potremo neanche parlare della Trento-Malé a scartamento normale o ridotto perché la cifra di 2300 milioni non è sufficiente alla soluzione di uno o dell'altro problema.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Chi lo dice?

BALISTA (D.C.): Non è sufficiente! Mi consenta Amonn di completare la sua esposizione. È vero che allo stato degli atti, in base alle comunicazioni di Baudracco (ma tutti sapevano che era Zignoli il progettista, che era stato lui incaricato dalla Provincia di Trento a fare l'elaborato) è vero che Baudracco ha dato quelle cifre, è vero che anche Zignoli concorda con quelle cifre, ma è altrettanto vero che Zignoli ha voluto mantenere ferma nella sua relazione un'aggiunta, quella famosa aggiunta del 20% a cui si è riferito Unterrichter. Quindi la sua affermazione a colpo d'occhio era più vantaggiosa anche dal punto di vista economico finanziario; la soluzione normalista al posto della ridottista, non ha un serio contenuto, né ha fondamento economico e giuridico. Ora, se è uscita in discussione una soluzione tecnicamente più aggiornata, più moderna e che mi ha convinto, e mi ha convinto perché tutti gli specialisti e tutti i tecnici di comunicazioni terrestri ammettono che per il caso specifico è meglio la soluzione stradale, mi hanno convinto personalmente a questa tesi, la faccio mia, non perché venga stabilito che è l'unica solu-

zione da adottare nelle valli di Non e di Sole, ma la faccio mia nel senso di dire che, in antitesi ai progetti normale e ridotto (e questa sarà la tesi che sosterrò, anticipando quello che dirò in favore al Consiglio provinciale) venga sottoposta anche la soluzione stradale in via ufficiale, per vedere se anche dal punto di vista tecnico, economico e finanziario, sia più rispondente alle esigenze della Valle di Non e alle possibilità economiche della provincia di Trento, e comuni della Valle di Non.

CAMINITI (P.S.I.): Desidero affrontare solo due cose, la questione della competenza, e non ne avrei parlato se il Presidente della Giunta provinciale di Trento non avesse posto questo problema, che a me sembra scabroso. Infatti credo che se c'è una deviazione di competenza o un eccesso addirittura di potere, questo è stato commesso dal Consiglio provinciale di Trento. Perché? Perché la relazione alla legge 2 aprile 1951 parla in modo inequivocabile di stanziamento che lo Stato fa in relazione alla diminuzione del gettito che spetta alla Regione per il contributo sull'energia elettrica. Quindi, in sostanza, quei due miliardi e 300 milioni vengono concessi dallo Stato se ed in quanto la Regione ha rinunciato a quel contributo che è stato commisurato in 60 milioni annui. Si tratta di una precisa contropartita di dare ed avere, il cui rapporto è solo fra la Regione e lo Stato. La Regione rinuncia ad una sua entrata, e lo Stato in corrispettivo dà una somma per una determinata opera. Se ad un certo momento il Consiglio provinciale di Trento ha determinato di affidare a tecnici l'esecuzione di alcune opere, ha ecceduto nelle proprie competenze, e non può quindi negare alla Regione la competenza di occuparsene; in questo caso, se mai, la Provincia ha diritto di chiedere il rimborso delle

spese che ha anticipato per conto della Regione per le opere ed azioni che interessano esclusivamente il rapporto fra Regione e Stato. Questa è la tesi amministrativa che io devo desumere conoscendo gli atti che sono a mia disposizione. Se poi, attraverso gli alti esponenti ed alte cariche del partito che è al potere nello Stato e nella Regione, esistono altri accordi, lo ignoro, e non posso quindi affermare altro. Per quello che riguarda poi la questione della decisione qui si dice: guardate, rimandiamo la decisione al Consiglio superiore dei lavori pubblici; così ha detto Unterrichter. Si dice invece di decidere questa sera: mettiamo in discussione la soluzione della ferrovia a scartamento normale, a scartamento ridotto e la strada, e non si vuole prendere in attenta considerazione quella che è una realtà legislativa ed amministrativa operante, quello che io ho citato ai sensi dell'articolo 29 della ragioneria generale dello Stato. Avrei gradito che l'avvocato Balista mi avesse detto come io ho torto nel ritenere che ai sensi dell'articolo 29 della detta legge, per poter operare non solo la rinuncia ad un'opera prevista con uno stanziamento del Ministero dei trasporti, ma per poter operare un analogo stanziamento del Ministero dei lavori pubblici sia necessaria una legge, avrei desiderato che mi avesse dimostrato come io ho torto nell'affermare questo problema.

Egli non lo ha fatto, ed io dico che ove si voglia andare alla soluzione della strada è indispensabile che attraverso un'altra legge venga approvato lo stanziamento sul Ministero dei lavori pubblici, per l'esecuzione della strada. Quindi, quando noi, dopo due anni di discussioni e dopo tante polemiche sulla stampa e tanti clamorosi fatti avvenuti, forse anche in relazione a questa situazione, andiamo a dire a quelli del potere centrale che invece di fare una cosa ne vogliamo fare un'altra, che

invece di quella legge ne vogliamo un'altra, non vorrei che ad un certo momento si dicesse: probabilmente non c'è molto bisogno di questi soldi per la zona della quale ci interessiamo, ed invece questi miliardi sono più urgenti per lavori che in questo momento tutta la nazione approverebbe come più urgenti. Per questo motivo io vi pregherei di superare quelle che possono essere le ragioni di attrito e di fermarsi sul terreno positivo della realtà. Abbiamo una legge che dispone l'erogazione di 2 miliardi e 300 milioni per un'opera ferroviaria; scegliamo per questa opera il sistema che ci interessa e votiamo all'unanimità.

PRESIDENTE: Vorrei dire che qualora il Consiglio lavorasse tutta la settimana, è chiaro che un giorno alla settimana deve esse-

re libero, perché i Consiglieri lavorano fuori Consiglio, specialmente gli Assessori; perciò si era già detto in Consiglio che se in settimana si teneva seduta, il sabato si fosse liberi. L'ho sottoposto oggi, di nuovo.

v. PRETZ (S.V.P.): Perciò proporrei di fare una pausa di un'ora e di continuare fino a mezzanotte.

PRESIDENTE: Pongo in votazione se continuare domani: minoranza.

Chi è favorevole alla ripresa per lunedì? Maggioranza. È deciso per lunedì alle ore 9,15. La Commissione pro alluvionati è convocata per domani, alle ore 15 presso l'Assessore Rosa, a Trento.

Ore 18,15.

