

SEDUTA

79.

SITZUNG

26-11-1951

Presidente: MAGNAGO

vice-Presidente: MENAPACE



Ore 9,45.

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

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND.): (*fa l'appello*).

PRESIDENTE: Processo verbale della seduta del 23 novembre 1951.

PRESIDENTE: Osservazioni al verbale?

SALVETTI (P.S.I.): Nel riportare il senso delle mie parole, mi pare che si è incorsi in una grave misintelligenza. Non ho proposto di demandare alla Commissione il problema della strada, ho posto il Consiglio davanti all'alternativa che, partendo dalle premesse, era inutile ed impossibile concludere sulla disputa strada o meno. Ho detto che il Consiglio deciderà se affidare o meno un supplemento d'istruttoria sul problema della soluzione stradale.

PRESIDENTE: Il verbale verrà completato con le osservazioni del consigliere Salvetti.

Continua la discussione sospesa venerdì. Chi chiede la parola sul primo punto dell'ordine del giorno? La parola al consigliere Cristoforetti per la seconda volta.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Signori Consiglieri, nei miei ricordi del passato c'è quello di un vecchio professore di storia, di 4. ginnasio, il quale insisteva in ogni lezione con lo slogan « *Historia . . .* » annegando nella sospensione il « *magistra vitae* », e sosteneva che la storia fosse la più importante delle materie. Da allora sono spesso trattato a ricercare, per i fatti del presente, una qualche analogia nella storia, nelle leggende del passato. Così la vicenda della Trento-Malé, m'ha fatto risalire alla storia di Omero. Ecco Penelope, la quale, circuita dai Proci, dice di sì, ma procrastina poi gli obblighi derivanti dalla sua accettazione, legandoli a quella tela finemente tessuta che avrebbe dovuto avvolgere il suo corpo bellissimo il giorno delle nozze. Non vi riuscirà difficile, gentili colleghi che mi ascoltate, ravvisare in quella tela la Trento-Malé. Pare impossibile; si lavora da tanto tempo sopra e non se ne giunge mai a capo. Ecco i Proci, noi, quelli dello scartamento normale, i Proci giovinastri impazienti, eternamente insoddisfatti in quel loro affanno, rivolti come sono ad attendere il « *placet* » di Penelope: donna prosperosa ed astutissima, nella quale non vi sarà difficile ravvisare il partito di maggioranza. Messa al muro, stretta da vicino, Penelope ha detto di sì, mettendo i ma, creando i se, afferrandosi ai però. Stretta da vicino, la D.C. si

è lasciata strappare il voto favorevole del 23 maggio 1950 in Consiglio provinciale. In quel momento essa attendeva con ansia il suo Ulisse, come la vaga Penelope, che a notte, sorretta dalla certezza del gran ritorno, disfaceva l'ordito. Per ora, guadagnar tempo sarebbe bastato: mancavano i soldi, perché mancava la legge: tanto, Ulisse sarebbe arrivato in tempo. Prima di Ulisse è arrivato invece il provvedimento n. 294 del 2 aprile 1951: nel frattempo, la Società concessionaria era venuta sotto la presidenza di un alto padrino, sotto la paternità di un uomo che, se non poteva essere considerato la reincarnazione dell'eroe, trattava però molto da vicino col girovago dei mari. I Proci (noi, i giovinastrì) fremono d'impazienza: senza essere proprio i personaggi della stalla di Argia, scalpitano . . . e tirano il formidabile calcio dell'ordine del giorno. Ed ecco Penelope, voi, a divagare, a chiedere rinvii, e strepitare.

I Proci hanno qualche tentennamento, ma poi riprendono la loro lena, ed aiutati dagli uomini della montagna, riescono a far passare il 18 luglio 1951 l'ordine del giorno nel quale si dà incarico alla Commissione industria, trasporti e turismo di « raccogliere ed esaminare i nuovi elementi circa la soluzione ferroviaria (ferroviaria! birbanti di Proci!) più confacente al potenziamento della Trento-Malé, e di sottoporli al Consiglio regionale ».

Penelope non vorrebbe, ma ha già dato la parola. Non c'è però da dolersene eccessivamente. Coll'ordine del giorno si guadagnerà tempo. Le Commissioni lavorano così a rilento! « Ruit Hora » nel vorticoso passare del tutto, ed ogni giorno che passa si avvicina il giorno del ritorno di Ulisse.

I Proci (noi, i giovinastrì!) si danno d'attorno, il grato sapore della vittoria solletica il loro palato; c'è un breve passo ancora: e il ca-

po degli uomini della montagna, uno dei capi è con loro, gli uomini della S.V.P. saranno insieme a questi Proci. Ed ecco la Commissione studia, chiama i tecnici, conclude. Si giunge alla seduta del 23 novembre 1951. Ormai Penelope non può più dire di no, non potrà più sottrarsi all'impegno. Ma no! Per mano di un suo fedele, nel « mare magnum » della discussione, ecco cadere (non l'ha buttato Polifemo: Polifemo non c'è ancora) il masso enorme con scritto una nuova parola: STRADA! Basta che questa nuova dilazione sia accettata, passerà del tempo e Ulisse che è già vicino, verrà . . . No, colleghi! Temo che questa volta i Proci non ascolteranno, non aderiranno al vostro punto di vista.

Se la tela dell'abito nunziale non è tessuta fino all'ultimo centimetro, peggio per Penelope. In questo, almeno in questo, la storia, la leggenda, non si ripeterà! I massi gettati dai Faraglori, colpiranno la navicella di Ulisse ed egli, costretto a salvarsi a nuoto, arriverà (speriamo, ne va del bene della nostra terra) troppo tardi; quando le nozze saranno celebrate. Una proposta per la soluzione stradale venne fatta da Unterrichter nel 1947; ma l'atmosfera si rasserenò quando presero la parola Odorizzi, Sindaco di Trento, l'avvocato Balista, Presidente dell'Amministrazione provinciale, i quali sostennero l'importanza della linea tranviaria, finirono col rifiutare la presa di posizione di Unterrichter, « che aveva manifestato idee personali e neanche molto chiaramente ». Interessante questo documento (ed ho avuto cura che ne fosse fatta copia), perché è buona cosa ricordare ad ognuno le frasi pronunciate; ed ho inutilmente cercato, nei giornali nostri dei giorni successivi, una qualche *correzione* o una qualche smentita a questo articolo. Segno che anche nel vostro partito D.C. i vostri uomini responsabili avevano pienamente ricono-

sciuto che sarebbe stato veramente una grave iattura la soppressione della linea tranviaria per scegliere un altro sistema. È un'altra evoluzione! L'avvocato Balista dimentica inoltre le promesse fatte in Val di Non il giorno 13 novembre 1950 da lui e da un parlamentare del suo partito (che di ferrovia si intende molto poco, perché non è il Presidente della Bolzano-Renon che ha le ruote dentate), Balista afferma ora: meglio la soluzione stradale; questa tesi la faccio mia quale terza tesi e la si sottopone all'esame del Consiglio. Mi sono permesso di fare un'interruzione proponendo la quarta tesi: il ponte aereo; ma l'ho studiato bene ieri; è troppo costoso; quindi ritiro la mia proposta della quarta soluzione sperando che anche Balista rinunci a voler far sua la proposta di questa terza soluzione. Lei si mette su di una brutta strada, avvocato Balista, perché arrischia di restare per strada e far restare per strada tutta la Valle di Non; ed è anche una soluzione che minaccia di cozzare contro qualche don Rodrigo che pronunci: questo matrimonio, non si dovrà mai fare. Perché non cercate piuttosto di rientrare nel giusto binario, per essere più precisi, entrare nel binario, fra quei 95 centimetri del binario ridotto, e i 143 del binario normale? E non stia ad affermare l'avvocato Balista che il Consiglio provinciale di Trento è in definitiva arbitro della situazione. Lei è in errore ed affermando questo va contro l'affermazione del suo capo. Considero queste affermazioni categoriche: « Sono interessi regionali, e non di una valle, di un comune o di una provincia; » quindi, niente Consiglio provinciale. Niente possibilità di autofagia, niente possibilità di rimangiare i voti espressi a suo tempo. Niente autorizzazione a nessuno di presentare o non presentare determinati progetti. Lei dimentica, egregio avvocato, che c'è una precisa richiesta del Ministero dei trasporti, ed essa è

rivolta al Consiglio regionale, non al Consiglio provinciale. Questa lettera voi la trovate inserita nella relazione, in quanto il Presidente della commissione ed i membri hanno ritenuto legale inserirla per procedere alla risposta che poi è venuta dal Presidente del Consiglio. Durante la stagione invernale, diceva Unterrichter, la ferrovia avrà indubbiamente dei vantaggi. Grazie dell'affermazione; è un riconoscimento; ed ho già osservato l'altro ieri che appunto d'inverno bisogna maggiormente trasportare la frutta; e qui devo ringraziare Girardi che ci ha fatto omaggio di quella bellissima pubblicazione dalla quale abbiamo potuto osservare, attraverso le ricchissime e riuscitissime fotografie di frutta talmente bella, delicata, che sembra quasi di sentirne il profumo, da pensare con rammarico a come si rovinerebbe se autotrasportata; l'automezzo va soggetto a scossoni inevitabili e più durante la stagione invernale, quando la Valle di Non non ha le strade eccessivamente raccomandabili. Credo che se ci fossero stati dei dubbi in qualche consigliere, quella pubblicazione fa testo per la necessità, in modo assoluto, d'evitare trambusti eccessivi alla frutta, il che si può fare con uno scartamento normale. A questo punto devo rifiutare un'affermazione di Menapace, il quale si è espresso forse male; parlando della normale, diceva che dal magazzino frigorifero dobbiamo portar la frutta rapidamente al carro refrigerante. No, no; il carro refrigerante va dentro al frigorifero. Lo so perché sul mio tavolo tecnico, molto modesto, ma che può sempre sapere di più di quanto può sapere di ferrovia un modesto insegnante elementare, sono arrivati mucchi di proteste, e la ferrovia ha sborsato centinaia di lire, per il fatto che il carro HG veniva, invece che fatto entrare nello stabilimento, caricato fuori. Nel frigo la frutta viene portata ad una certa temperatura; se da questa temperatura la frut-

ta viene esposta a temperatura maggiore, calda, poi deve essere rapidamente consumata, perchè una successiva refrigerazione arriverebbe a danno di tutta la frutta. Lo lascio dire a Tranquillini! Qui mi scrive il capo della gestione merci di Merano; vi leggo solo le prime righe: « Ho letto di porfidi che seguono la via degli automezzi; « come dire che anche la merce povera si serve dell'automezzo anziché della ferrovia; ma il paragone, in questo caso, non regge, a parte il fatto che su un autorimorchio si possono caricare 200 quintali di pietre, ma non altrettanti di frutta, come la parte avversa vorrebbe far credere; e vengo ad un esempio più carico. Sulla linea Bolzano-Malles, km. 92, ove presto servizio da oltre 18 anni, dopo il 1946 diversi consorzi di frutticoltori e privati singoli, hanno provveduto a fabbricare magazzini per la raccolta, conservazione e lavorazione della frutta, proprio nelle vicinanze delle stazioni ferroviarie con regolare raccordo, ciò che dimostra che, come si sono serviti sino ad ora della ferrovia per il trasporto della frutta, trovano anche adesso ed in avvenire conveniente detto mezzo, e solo una piccola percentuale viene inviata sui mercati interni con automezzo ». Questa la parola di colui che dirige tutto il carico della frutta e delle merci di Merano. Probabilmente, secondo taluni, anche questo è un altro che non se ne intende. Ora di nuovo la strada, altro studio da iniziare, altri studi da approfondire, ed intanto la gente aspetta. Non avete ancora pensato al referendum, voi che siete così soliti a fare i referendum anche dove non c'è nessuna necessità? Qui sarebbe necessario un referendum, per vedere cosa la popolazione intende. Mi pare di aver sentito una voce che a Cles stanno limando le punte dei picconi, perché hanno detto che se viene fuori la questione della strada, scendono tutti al palazzo della Regione con i picconi sulle spalle.

Il personale della Trento-Malé? Avete pensato a quei poveri disgraziati del personale di macchina e di manovra, di controlleria esterna, di manovalanza di stazione; non vi siete domandati se, volendo passare ad una soluzione stradale con relativi automezzi, molta di questa gente non resterà senza il pane per sé e per i loro figli?

UNTERRRICHTER (D.C.): E i camionisti: Demagogo!

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Se c'è un demagogo qua dentro è qualcuno del vostro partito, non il sottoscritto! Io porto dei dati! Scotoni che mi ha in parte seguito, si è detto pronto ad ascoltare coloro che parlano della strada qualora tutti i soldi restino nella Provincia. Ma lui è comunista, è furbo, e sa benissimo che se si arrivasse a parlare della strada, gli uomini della montagna, i nostri amici della S.V.P., avrebbero qualche cosa da dire anche loro. Perché finché si tratta di sistemare la ferrovia: Va bene! Diamo pur dei soldi alla Valle di Non. Ma se si tratta di fare la strada, facciamo pure in Valle di Non, ma anche in altre parti. Perché mi risulta che ci sono molti bisogni di strade sia turistiche che di trasporto nei villaggi. Unterrichter chiama in causa un autorevole parere, quello del professore Zignoli, il quale, forse anche sollecitato da precipitosi viaggi (ma lasciamo andare, forse mi sbaglio) in una relazione dice: può darsi — sentite d'accapo queste parole — può darsi che il traffico della Valle di Non non sia tale da giustificare una ferrovia. Ma se « può darsi » che non sia tale, può anche darsi che sia il doppio! Perché no? « Può darsi » lascia anche adito ad un altro « può darsi ». Questo tecnico, del quale riconosco la capacità, ha messo il suo nome a molte pubblicazioni e costruzioni di opere. Non

è libero docente, è docente titolare a Torino, quindi realmente un luminare. Ha detto che non ci saranno merci sufficienti, perché dice « può darsi »? Ma può darsi anche che domani facciano duemila fabbriche di mattoni in Valle di Non e che facciano trasportare tutto con la ferrovia. Le ferrovie sono passive, dice Unterrichter. Defant, che non è un tecnico e non è un DC, dice che se tutti facessero il permanente, se tutti gli impiegati statali ed i trasporti dei vari Ministeri, invece di andare a finire su quel bilancio delle ferrovie dovessero essere caricati sui singoli Ministeri, il bilancio delle ferrovie non sarebbe passivo. Ha ragione Defant, anzi dico che se tutti facessero come il Consiglio regionale e molti Consiglieri non usassero il loro permanente potrebbero anche non avere il treno, perché basterebbe la strada per le vetture che vengono a Bolzano. È sicuro Unterrichter che l'autorità militare non abbia espresso il suo parere? Qualcuno potrebbe darLe un dispiacere.

UNTERRICHTER (D.C.): Poveretto!

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Respingo l'affermazione di Unterrichter che nel 1943 e 1944 il fronte sia stato alimentato attraverso l'uso di autotreni. Se mai l'autotreno è un complemento della ferrovia, perché altrimenti come giustifica Unterrichter (io allora ero a Parona, perché volevo vincere la guerra), come giustifica il ponte di Verona che è stato ricostruito 17 volte dai tedeschi? Come giustifica che era arrivata, nei mesi di dicembre, gennaio e febbraio, una costruzione precostruita con la quale ogni sei ore una compagnia di genieri austriaci o germanici costruiva il ponte ed immetteva quei 20 treni e poi in due ore lo demoliva, lo sgombrava e lo metteva a lato, di modo che gli aerei il giorno dopo vedessero che il ponte

era interrotto e non si preoccupavano di ulteriori bombardamenti della linea? È possibile che questi uomini, che in fatto di tecnica insegnano a tutto il mondo, perdessero tempo e soldati a costruire un ponte, quando con autotreni avessero potuto trasportare tutto? La strada e la ferrovia sono come due sorelle che devono andare d'accordo per aiutarsi l'una con l'altra. La strada può essere un complemento alla ferrovia, la ferrovia un complemento della strada. Ma che una delle due cessi dove esiste già e vedrete che gli interessi di quei posti verranno danneggiati.

UNTERRICHTER (D.C.): I soldi, dove li prendi?

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Sono modestissimo, non sono come Corbellini. Perché, vedete, voi dite, è un uomo che ha illustrato il nostro Governo. Tutti i vostri uomini illustrano i vostri governi; li illustrano finché hanno la vostra etichetta, ma quando perdono la vostra etichetta non l'illustrano più. Non sono più persone capaci, perché tutte le volte qualcuno di voi — non mi riferisco ad Unterrichter che fa la faccia scandalizzata — quando noi tocchiamo un vostro uomo, sembrate delle divinità offese; sembra che commettiamo un delitto di lesa maestà. La politica è così; quante non ne tirate addosso a Nenni, Togliatti e agli altri! Ma è umano che gli avversari vostri facciano l'opposizione ai vostri uomini. Non lo possiamo fare attraverso i nostri modesti banchi. Dobbiamo arrivare ad un'altra etichetta perché l'altra etichetta ha il buono della merce. Abbiamo un fatto non molto lontano nei secoli, successo in Consiglio regionale. Ma anche i vostri tecnici possono sbagliare. Nessuno è perfetto, forse perfettibile, ma non perfetto.

BALISTA (D.C.): Meno Cristoforetti!

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Molti, possono sbagliare, e sbagliano quando passano con una disinvoltura più unica che rara ai più opposti campi dello scibile, dall'agricoltura alla pubblica istruzione. Anche il vostro Corbellini, lo rispetto perché è costretto per impegno elettorale, quando costruisce la tratta di Lonigo Stazione e Lonigo Città, 26 milioni di spese e 6 d'incassi; tutti possono sbagliare. Sbaglia quando afferma che da Trento a Mezzocorona è giustificato un binario ridotto. Da Trento a Mezzocorona non è giustificato nessun binario, perché i paesi, mi insegnate voi agricoltori che reggete le sorti dell'agricoltura del Trentino, e l'industria mi insegna, che in quella zona sono poveri; non hanno nessuna grande produzione di merce che dev'essere trasportata; in quelle zone il mezzo serve esclusivamente per la gente. Quelli che si preoccupano che la tramvia dovrà passare sulla porta di casa, dovranno ammettere che nessun mezzo passa sulla porta di casa meglio di un automezzo, proprio essi che di automobile non ne parlano più. Con la questione dei vostri parlamentari vi prego: risparmiateci i vostri solerti parlamentari! Sono nominati per fare il loro dovere; sono strapagati per fare quel loro dovere. Credo che se non fanno qualche cosa sia inutile pagarli. Abbiamo la massima stima nei vostri uomini che lavorano, che si sacrificano e lasciano andare i loro gabinetti dentistici, i loro studi di avvocato nei quali guadagnerebbero di più; ma non state più a raccontarci di questa solerzia! Perché ci sono solerti parlamentari negli altri partiti e tutti hanno a cuore le sorti della loro terra, se non altro perché le elezioni si rinnovano ogni cinque anni. Vedrete che diventeranno più solerti in quei tempi! Ma c'è una lettera che dobbiamo esaminare un po' insieme; l'ha scritta il Pre-

sidente della società Trento-Malé. In essa viene negata alla Commissione legislativa ogni competenza. Probabilmente l'esperienza parlamentare ha insegnato molto poco, perché è chiaro a tutti che la Commissione è sempre competente quando svolge un compito affidatole, con voto, dal Consiglio. Se mai è il Consiglio che può essere non competente, mai la Commissione. La lettera del Ministro, d'altra parte, non sembra che sia della stessa idea; ed in quella riunione alla quale ha partecipato anche il presidente della Trento-Malé, per il tempo necessario a leggere questa lettera, ho fatto capire che il Ministro (erano presenti Paris ed altri) non era della stessa idea; e mi ricordo che il Presidente della Trento-Malé con gesto piuttosto forte, ha detto: « Metteremo tutto a posto! » Povero Ministro! Mi sembra di vederlo prendere le sculacciate! Mi dispiace tanto di dare dei dispiaceri ai vostri rappresentanti della Camera altissima; ma la competenza è proprio della Regione. Qui non vale richiamare l'articolo 32 dello Statuto, perché non si tratta di intervento finanziario da parte dello Stato, è un intervento ben definito, che cioè la Regione rinuncia a qualche cosa; si può considerarli dati alla Regione. Ora è evidente che lo Stato mai più li passava alle casse della Regione, perché rimanessero 7 anni nella cassa di Risparmio di Trento e maturassero gli interessi, questi 2300 milioni più tanti, per darli poi, da parte della Regione, alla società; non dà alla società perché la società costruisce. Lo Stato dà alla Regione; a suo tempo faremo una questione anche sulla società, perché quando un ente interviene con un determinato importo acquista anche diritti. Devo rivolgere un ringraziamento al Presidente firmato Benedetti. Lo ringrazio moltissimo perché ammette, bontà sua, che la Trento-Malé possa anche rivestire un interesse di carattere pubblico. Noi abbiamo sempre sostenuto che

riveste esclusivamente un interesse di carattere pubblico, perché non credo che lo Stato, la Regione, solo per i begli occhi di una qualsiasi società intervenga con milioni, deprezzati fin che volete, ma sono migliaia di milioni. Ce ne sono altri che molto volentieri richiederebbero l'intervento della Regione. Abbiamo la lunghissima relazione dell'ingegner Spagnolli, ve la risparmio perché sono convinto che voi non l'avete letta, cioè l'avete letta, scusate. Vi risparmio la questione dei carrelli trasportatori, la risparmio perché moltissimi di voi non sanno come sono fatti.

CASTELLI (D.C.): Siamo tutti asini!

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Non è vero, non vuol dire, perché è materiale nuovo che circola in Svizzera; le fotografie ce le ha fatte vedere colui che le possiede e sono tali che mi fanno pensare che carri del genere non circolano e non potranno circolare mai, per motivi tecnici. Però una cosa mi ha fatto molta specie. Spagnolli avanza dei dubbi sull'attendibilità delle cifre riguardanti le spese esposte dal tecnico Baudracco, che per me è il tecnico Zignoli, perché se una persona delegata delega un'altra persona, la persona delegata è responsabile in solido con il delegato ed il delegato è responsabile di che cosa fa il delegato, almeno le mie magre cognizioni mi fanno pensare così. Ora, a parte questo, sostengo che chi ha dubbi normalmente non ha le spalle sicure. Voglio fare un piccolo ragionamento elementare che vi dimostri che, se Spagnolli ha dei dubbi, vi dimostri con assoluta esattezza come una delle sue cifre sia assolutamente errata, non fondata, che non può in nessun modo essere accettata; se una cifra è errata si può pensare che possano essere errate tutte. Percorso della Trento-Malé con treno omnibus 1 ora

e 43'; 60 più 43 sono 103 minuti. 25 fermate; non tengo conto per ovvi motivi dei capolinea, perché un capolinea parte in orario ed all'altro arriva. Quindi non c'è da tenerne conto. Per il Colombo la condizione per ogni fermata di treno a vapore è più di tre minuti, dei treni elettrici 2 minuti e mezzo, compresa la frenata, l'arresto, il servizio di piazzamento dei viaggiatori, ripresa sino all'accelerazione; — sono in vena di generosità oggi — riduco a due minuti ogni fermata. 25 per due minuti vi darà 50 minuti, 50 minuti tolti da 103, rimangono 53 minuti, 53 minuti per percorrere Km. 57,543 m. (così è lungo il binario a scartamento ridotto) fanno media 66 chilometri all'ora. Pensate bene: la media, il che vuol dire che le curve a raggio strettissimo dovrebbe fare i 100 km per poter recuperare tutto il tempo che perdiamo nelle frenature.

UNTERRICHTER (D.C.): Vantaggi della corriera!

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Su questo punto siamo d'accordo. Io credo che questo conto che può fare un bambino di terza elementare, un conto di trasformazione di ore in minuti e chilometri in velocità di treno, vi renda persuasi come l'estensore del progetto non abbia affatto idee chiare. Ricordatevi, però, e mi rivolgo ai ridottisti per convinzione; se per voi la Trento-Malé è un punto di arrivo, per noi la Trento-Malé a scartamento normale non è che il primo tronco di una successiva possibilità. Precisamente la Malé Edolo. Voi ci ridete, come si rideva al tempo del traforo del Monte Bianco.

Ricordatevi le valli di montagna, l'Assessore Angelini le conosce meglio di me; dopo Malé c'è la Valle di Vermiglio, oltre il Tonale c'è la Valcamonica. Il centro della Valcamoni-

ca è Pontedilegno, è a 1000 m. di altezza. Abbiamo una quota di facile accesso a 1250, un traforo di 10 km. e la linea sarebbe quasi piana. Oggi, con i mezzi che ci sono, si traforano delle montagne per opere ciclopiche e sezioni 8-10 volte maggiori diventano opere puerili. Il vostro binario chiude e preclude ogni possibilità a venire al nostro binario normale. Ecco perché i nostri tecnici hanno studiato il sistema della stazione di Malé posta un po' più fuori mano che quella dei ridottisti. Perché da qui domani la linea può avere il suo proseguimento. Non pensiamo, noi, se questo potrebbe far defluire gli interessi di Trento verso Brescia, noi pensiamo che gli uomini hanno il diritto di vivere dappertutto. Maggiori saranno le possibilità di spostamento e maggiormente potranno curare il loro interesse personalmente. La Commissione ha presentato una relazione che ha approvato all'unanimità senza esitazione. È vero che in quella seduta mancavano i due uomini della D.C.; non siamo stati noi ad affidare loro i numerosi incarichi che rendono impossibili i loro movimenti. Apro una parentesi per assicurare il consigliere Bruschetti che, nel mio intervento dell'altro giorno, non avevo minimamente intenzione di riferirmi alla sua persona, quando ho parlato di uomini mancanti di idee; nessuna riserva hanno mosso, quando durante le nostre riunioni, almeno quelle alle quali è diligentemente intervenuto sempre, meno l'ultima seduta, nessuna riserva hanno mai sollevato, non hanno presentato né a noi in Commissione, né in Consiglio alcuna relazione che sorregga le loro convinzioni. Tutti abbiamo lavorato con impegno alle conclusioni a cui siamo giunti che sono frutto di studio coscienzioso. Nessun interesse di parte, nessuno spirito polemico ci ha seguito nel nostro lavoro. Vorremmo che un voto unanime di approvazione dovesse dare il crisma alla nostra fatica. Se così non dovesse

essere, nutriamo la speranza che ci verranno meno solo i voti della DC., e sia l'impegno d'onore per tutti gli altri. Se domani il peso del partito avesse da prevalere colà dove si può ciò che si vuole e gli interessi della valle venissero traditi, sarà almeno affidata alla storia la compattezza del nostro voto; se è vero che la storia è maestra di vita, è altrettanto vero che la storia di tanto in tanto fa capolino fra i rotami dei partiti al fine di rendere giustizia.

UNTERRICHTER (D.C.): Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE: Lei ha occasione di parlare per il suo ordine del giorno.

UNTERRICHTER (D.C.): Adesso sentirete; non mi sottopongo a censure preventive da nessuno. Ho domandato la parola per fatto personale.

PRESIDENTE: Io chiedo a Lei di rispettare il Regolamento. Adesso leggo l'articolo, e poi Le darò la parola.

UNTERRICHTER (D.C.): Si tratta di questo foglietto che è stato distribuito in aula.

PRESIDENTE: Non è fatto personale.

UNTERRICHTER (D.C.): Sì; perché contiene apprezzamenti sulla mia persona.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): È ricopiato dal « Corriere Tridentino ».

UNTERRICHTER (D.C.): Contiene apprezzamenti sulla mia persona, ed è stato distribuito in aula.

PRESIDENTE: (legge l'articolo 5). In questo caso chi chiede la parola deve indicare in che cosa consiste il fatto personale. Perciò non è che io lo devo chiedere; è Lei che lo deve dire!

UNTERRICHTER (D.C.): Hanno esposto in senso limitativo quello che ho detto in quella occasione! Ma non insisto.

PRESIDENTE: Non è in discussione questa questione.

UNTERRICHTER (D.C.): Ma hanno ammesso che è stato distribuito.

PRESIDENTE: Lo ha fatto distribuire Cristoforetti. Non vedo qui il fatto personale. Comunque, quando parleremo del suo ordine del giorno, Lei avrà occasione di parlare.

BALISTA (D.C.): Io parlo adesso per fatto personale e lo dichiaro.

PRESIDENTE: Lei chiede la parola per la seconda volta?

BALISTA (D.C.): Il consigliere Cristoforetti, mi dispiace doverlo dire, ha parlato in termini — non discuto nel merito delle osservazioni tecniche — ma rivolgendosi a persone presenti e non presenti, in termini poco educati.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Non posso accettare questo: un momento!

BALISTA (D.C.): Ha parlato, a proposito del parere espresso dal professore Zignoli, che è stato richiamato in questa sede dall'ingegner Unterrichter, di sollecitazione. Io respingo questa ignobile insinuazione del consigliere Cristoforetti e dichiaro che il parere del

professor Zignoli era noto al professor Menapace e al professor Salvetti più di un anno fa.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio - IND.): Vedremo anche questo!

BALISTA (D.C.): Va bene, se volete sapere la verità e dal momento che si dice che il professor Zignoli ha dato una delega all'ingegner Baudracco, dichiaro in modo esplicito che il professor Zignoli non ha dato delega all'ingegner Baudracco. Si è semplicemente limitato a servirsi della sua collaborazione per determinati rilievi di ordine tecnico sul posto. Devo dire di più, Signori! La relazione presentata da Zignoli con la sua unica firma, contiene dei pareri e dei dati che non sono stati accettati dall'ingegner Baudracco — giacché mi si è tirato per i capelli — e che quindi la Commissione ha proceduto senza attendere il risultato della relazione Zignoli. Detto questo, se l'avvocato Balista, Presidente della Giunta provinciale di Trento, ha ritenuto doveroso segnalare queste circostanze e se da questi studi ordinati dal Consiglio provinciale di Trento è risultato in modo inequivocabile che la somma messa a disposizione dal Governo non è sufficiente né a risolvere, ciò che avevo detto anche in un'altra seduta, né la soluzione a scartamento ridotto né a scartamento normale, è evidente che l'avvocato Balista può anche aver modificato opinione. Non è saggio non ricredersi nella vita, se alcune cose non vanno come si desidera. E a proposito di quanto detto l'altra volta, e ripetuto da Cristoforetti, che il Consiglio provinciale di Trento non ha nessuna competenza in materia, io respingo questa illazione interpretata da Cristoforetti; la Provincia di Trento ha l'obbligo sacrosanto e interverrà indubbiamente perché, fra l'altro, è una delle principali azioniste della

Società Trento-Malé. Detto questo, Signori, io mi dichiaro solidale con la proposta e con la tesi sostenuta da Unterrichter e confermo che di questa tesi mi renderò portavoce in una delle prossime sedute del Consiglio provinciale di Trento che sarà convocato con la massima urgenza.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Chiedo la parola per fatto personale. Il fatto personale consiste che mi hanno attribuito frasi che non ho detto.

PRESIDENTE: Lei limiti l'intervento a questo!

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Non ho nominato l'avvocato Balista. Ho detto, ed il testo stenografico ne fa buona fede, un autorevole parere del professore Zignoli ed ho aggiunto: forse sollecitato da qualche viaggio precipitoso. Non ho detto se qualcuno precipitosamente è andato a Torino. Allora non lo sapevo che era stato Balista; ho detto da qualche viaggio precipitoso; può darsi che ci sia stato un viaggio. Quindi le mie frasi non sono ignobili; non mi sento toccato da questa offesa. Se c'è persona che in aula stamane ha tenuto un contegno non corretto è stato il Presidente della Giunta provinciale. Ma io sono stato correttissimo nel mio intervento. Se la D.C. non ha abbastanza humor per poter capire la leggenda della prima parte del mio intervento, allora andiamo in convento. Uno decide per tutti, gli altri alzano la mano ed è finita.

ODORIZZI (Presidente della Giunta regionale - D.C.): Chi assiste a questo dibattito trae alcune impressioni che io vorrei esprimere come pensiero personale e come pensiero della Giunta; sull'argomento, ho avuto occa-

sione d'intrattenermi recentemente. Una delle impressioni è una certa fretteolosità nell'impostazione e nell'aver imposta la discussione al Consiglio regionale. Non è la prima volta che questo avviene. Ora, senza volere con questo esprimere una censura a nessuno, ma proponendoci invece di considerare la cosa sotto il profilo del modo migliore d'adempiere il nostro dovere, vi dirò che è sempre bene d'evitare di imporre frettolosamente discussioni al Consiglio. Se alcuni signori Consiglieri, concluso il lavoro della Commissione, avessero creduto di dover mettere il Presidente del Consiglio regionale nella condizione di dover convocare il Consiglio così presto, probabilmente tutti noi avremmo potuto disporre per lo studio della questione, oltre che per gli elementi che ci sono stati dati, anche della relazione Zignoli che nessuno di noi ha visto e che vedevamo nelle mani di Defant.

DEFANT (A.S.A.R.) La leggerò poi!

ODORIZZI (Presidente della Giunta regionale - D.C.): Potevamo conoscere e poteva essere utile la relazione sulla Trento-Malé con parere del professore Corbellini. Potevamo convocare questa seduta del Consiglio con 8 giorni di ritardo senza che nulla fosse compromesso, mettendoci tutti in condizione di vedere le cose con una certa maggior calma. Rilevato questo, dico non per il caso specifico e non per fare questioni, ma perché, siccome da tutte le manifestazioni della nostra attività dobbiamo trarre ammaestramenti ed orientamenti per la condotta da tenere sempre, esprimiamo proprio il desiderio che sempre, di fronte a qualunque problema, la discussione avvenga quando siamo proprio sicuri d'aver potuto maturare nel nostro pensiero ogni studio e non solo singolarmente ma anche collettivamente.

Seconda osservazione che devo fare, come Presidente della Giunta, è che, in tutta questa questione la Giunta è stata lasciata in disparte. Potrà essere stata una buona cosa, ma normalmente, credete, anche quando il Consiglio prende iniziative di determinate attività, di determinati studi, può essere giusto che la Giunta venga anch'essa chiamata a collaborare, esprima il suo giudizio. Questo lo dico sotto il profilo di considerazioni di carattere generale, a prescindere dal caso specifico, pur approfittando dell'occasione offerta dal caso specifico. La terza osservazione di carattere generale è che la discussione è stata appassionata; è una buona cosa perché rivela la passione stessa alla trattazione e l'interesse che i Consiglieri prestano per un argomento che è naturalmente di grande importanza per la vita economica del nostro paese. Però la passione è una cosa e la polemica è un'altra. Quando, per temperamento personale come quello di Cristoforetti, in ogni discussione noi portiamo la nota polemica, spesso ci mettiamo nelle peggiori condizioni per fare un esame obiettivo di temi che sono di natura economica e tecnica. Detto questo ho pensato ieri e sabato, riandando un po' la storia di questo tema dei trasporti della Valle di Non e di Sole, ho pensato che forse un pochino gli animi e le menti non hanno quella disposizione del tutto serena nel guardare le cose, perché non si tiene presente la storia di questo problema. Mi sono permesso di fissare alcuni punti ricordando i precedenti, perché penso che ciò aiuti in questo momento e sempre a tenere di fronte al problema stesso una linea pacata di valutazione oggettiva che precinda da personalismi, che precinda da concezioni polemiche e che riguardi proprio le cose come sono. Tutti i problemi soffrono un'evoluzione, anche nella loro fase di preparazione, e questo l'ha subita. L'ha subita radicalmente.

Ho seguito questa storia in due fasi. In quella nella quale ero stato chiamato a fungere da Sindaco di Trento — anni 1946, 1947, 1948 — l'ho seguita molto meno negli anni successivi, chiamato a compiere la funzione di Presidente della Giunta regionale. Ma allora dentro di me si era formata l'opinione che la materia fosse sottratta alla competenza del Consiglio ed alla competenza regionale, trattandosi di linea il cui titolare era una società composta tutta di enti pubblici. Comune di Trento, Provincia e comuni delle Valli di Non e di Sole. Anche con riguardo alla formulazione delle Norme di Attuazione che si stavano studiando ed allo Statuto, già allora prevedevo che la competenza regionale non si sarebbe espressa, non avrebbe trovato applicazione in tema di concessione già assentite dallo Stato. Da due Consiglieri è stato detto, di fronte alla novità della proposta Unterrichter: ma la società, signori, non accetterà. La società è quindi riconosciuta qui come titolare di un diritto che va sempre tenuto presente, se non vogliamo evadere da quella che è la giusta linea del nostro intervento. Io sono contento che sia stato riconosciuto questo. Si dice tuttavia: un campo d'azione ci è riservato, perché il problema è di interesse generale. Questo è vero. In questa forma come attività di espressione di un parere, il nostro inserimento ci sta benissimo.

Non accetterei invece il punto di vista di un vero e proprio diritto all'intervento per il fatto che l'attuazione della linea a scartamento normale, a scartamento ridotto o della strada — vedremo poi in avvenire con denari che lo Stato dà, perché la Regione ha rinunciato alle sue prerogative. Su questo tema in questo momento, non intendo svolgere il mio pensiero. Basta dire che non lo condivido e ve ne darò la dimostrazione. Considerate le cose così, nella seconda fase, io personalmente e la Giunta,

regionale anche, si tenne fuori dagli ulteriori sviluppi delle trattative che si svolgevano e in sede locale e in sede romana. Della prima fase vi posso parlare con memoria — spero — abbastanza esata per aiutare tutti noi ad avere sempre una visione quanto più possibile oggettiva. Eravamo nel '45-46. Questa disgraziatissima linea usciva da un periodo di disamministrazione dovuto a circostanze di guerra in una linea molto più asmatica e molto meno funzionante di quanto non lo sia ora. Mi ricordo che allora ogni viaggio costituiva una vera e propria preoccupazione dell'ispettorato compartimentale della motorizzazione, che si trovava spesso a minacciare dei provvedimenti di sospensione del funzionamento perché tratti di binario erano in tali condizioni da costituire un vero e proprio pericolo. L'amministrazione allora rimediò come poté con un'attività faticosa, che va riconosciuta, e riuscì con l'aiuto dello Stato, con l'aiuto locale, con debiti contratti, con la garanzia del comune di Trento, a mettere le cose in modo che la linea poté tirare avanti una vita stentata, indubbiamente, ma non più soggetta a pericoli così com'era. Allora non si prevedeva affatto il concorso dello Stato nella linea; in tutte le amministrazioni pubbliche, Comune di Trento, Amministrazione provinciale, comuni della Valle di Non e di Sole, dovevamo trovarci da soli ad esaminare questo problema. C'erano riunioni frequentissime, promosse da me o dal Presidente della Giunta provinciale e si diceva: che cosa possiamo fare? Le idee allora erano dimensionate più o meno alla possibilità dei mezzi sui quali contare, come sempre nella trattazione di problemi economici; e mentre da un canto allora si svolgevano discussioni, dibattiti, polemiche sulla scelta della soluzione migliore, gli amministratori dovevano pensare al problema finanziario, trovare i mezzi, e dove? In quella

sede non fu difficile accorgersi che i mezzi in sede locale erano molto molto scarsi, e le possibilità che si delineavano per risolvere adeguatamente il problema erano molto modeste. Allora l'amministrazione pensò di disporre ad ogni modo lo studio del progetto di sistemare la linea a scartamento ridotto. Un progetto che era previsto per l'esecuzione in tempi successivi, di cui la prima parte doveva costituire una spesa di 300 milioni, e doveva raggiungere complessivamente 800 o 900 milioni.

In quel punto, il dibattito era molto acceso. Ricordo che raccoglievo in comune, giorno per giorno, la collezione di studi che si facevano sui giornali e credo che oggi troverei un fascicolo grosso così di stampa. Allora le soluzioni che si dibattevano erano quelle di adesso. Se volete andare a vedere la scelta e raccolta di articoli, voi troverete articoli in cui si prospettava la soluzione a scartamento normale, la soluzione stradale la soluzione di filobus mista per il tratto Trento-Mezzolombardo e Trento-Malé. Tutto questo appesantiva l'opera di coloro che dovevano cercare i mezzi finanziari. Parve opportuno fare il tentativo di sopire un po' tutta questa spiegabile ed encomiabile attività di studio, arrivando a trovare una linea d'accordo sulla soluzione compatibile; ed ecco la ragione della famosa convocazione avvenuta al Palazzo provinciale, presieduta dal Presidente della Giunta provinciale, in cui si disse: « che cosa facciamo? » Erano presenti tutti i tecnici che avevano scritti gli articoli, il Presidente della Provincia, il Sindaco di Trento, ed altre persone. Anche sopita la polemica non si riusciva ad andare avanti con una partecipazione del capitale privato e del capitale pubblico che consentisse un'impostazione di respiro del problema. A questo punto intervenne la novità: fine del 1947, inizio del 1948. La novità era presentata dalle trattative che si svol-

gevano fra coloro che a Roma dovevano impostare il problema dello Statuto regionale. Eravamo al termine del periodo di operosità della Costituente; lo Statuto non era concluso. Il Ministro dei trasporti Corbellini, che si trovava a dover esprimere il parere sui famosi articoli 10 e 73 dello Statuto, chiese — e lo chiese in una forma abbastanza decisa — di veder esonerata l'amministrazione delle FF.SS. dalle erogazioni di energia a prezzi di costo o gratuitamente quando si trattasse di impianti nuovi, e anche dalla corresponsione dell'imposta regionale sull'energia elettrica. I rappresentanti degli interessi trentini ed altoatesini chiesero allora un compenso: la sistemazione della tramvia Trento-Malé e la sistemazione di altre linee di comunicazione ferroviaria nella provincia di Bolzano. Ho chiesto più volte: Avete mai messo sulla carta queste cose? Mi fu sempre risposto, da tutti coloro che partecipavano a queste trattative, che ciò non fu possibile. Ma un Ministro serio come fu sempre il Ministro delle comunicazioni e trasporti, impegna lo Stato in quanto esiste uno stanziamento di bilancio ed in quanto esiste la legge, ma non può impegnarsi se la legge non esiste ancora. Nel caso specifico la legge non esisteva, e quando si parla di questa situazione si può ben dire che allora si era preoccupati anche perché il Ministro può cambiare. Ed infatti il Ministro Corbellini, ricordate, cessò dalle sue funzioni nel gennaio del 1950, o febbraio, se ben ricordo, e la legge non c'era ancora. La legge l'abbiamo avuta nel 1951. Il Ministro stesso collaborò con l'opera di questa deputazione e la legge si è ottenuta. Oggi esiste la legge. Quella legge ha un doppio vantaggio, il vantaggio di aver fatto elevare quella previsione, che era al massimo di 800 milioni in quella prima convenzione con il Ministro, a 2 miliardi e 300 milioni, ed ha l'altro vantaggio di non aver imposto la soluzio-

ne ferroviaria, nè a scartamento normale nè a scartamento ridotto. Qui va dato atto che quest'impostazione molto più elastica, a difesa degli interessi regionali, è stata anche frutto di aver in Consiglio provinciale, Menapace ed altri, aperto il problema della scelta dello scartamento. Con questo suggerimento la deputazione trentina lavorò lasciando aperta la via a tutte due le soluzioni possibili ed ottenne. Guardate che nel momento in cui questo si ottenne bisogna riconoscere che lo Stato ha fatto qualche cosa di più di ciò che aveva detto che sarebbe stato fatto. Ora, quando si vede la storia del problema in questi termini, mi pare che non sia giusto dire che, perché oggi, come abbiamo appreso dalle parole di Unterrichter, Corbellini ha dato un parere per una sistemazione delle comunicazioni stradali smentisse se stesso, ed allora avrebbe avuto le cosiddette fette di lardo sugli occhi. Se, a distanza di anni, cessate le funzioni di Ministro, viene inviato a fare lo studio della soluzione più organica delle comunicazioni delle valli di Non e di Sole ed arriva personalmente, soggettivamente, alla convinzione che la conclusione migliore sia la terza, non lo dobbiamo rimproverare, se allora tenne quel tale contegno, perché, visto nel momento in cui sorse e con quelle premesse, non rappresenta nulla che possa prestarsi alla meraviglia o ad apprezzamenti di sfavore. Altrettanto dicasi della deputazione, la quale avrebbe avuto, o non avrebbe considerato l'opportunità di una terza soluzione. La deputazione allora doveva chiedere che lo Stato s'impegnasse legislativamente a mantenere l'impegno del Ministro, il titolo giuridico per ottenere quella tale legge, nel senso di sistemare la tramvia, e non poteva chiedere diversamente; avesse chiesto diversamente allora, in quel momento che è nata la possibile terza soluzione o altra, l'avesse anche vista, non avrebbe potuto comportarsi

diversamente perché avrebbe esposto la richiesta ad una probabile bocciatura, dal momento che l'unico titolo giuridico per emettere una legge che impegnasse lo Stato a fare questo pagamento era l'impegno preso alla vigilia dell'emanazione dello Statuto da parte della Commissione dei trasporti. D'altronde lo Stato e il Parlamento facendo la legge non avrebbe visto questa terza soluzione ed avrebbero operato male; il Parlamento, messo sempre sulla strada di questa particolare situazione, non avrebbe potuto rifiutare la legge, non avrebbe dovuto rifiutarla volendo rispettare un impegno preso dal Ministro, perché le premesse storiche portavano per forza a concludere così. Detto questo, l'ordine del giorno non mi meraviglia e non dobbiamo meravigliarci di questo andamento. Le cose si sono svolte così perché la situazione storica era in questi termini. Né oggi dobbiamo meravigliarci se Unterrichter ha voluto, in una fase che poteva essere conclusiva del lavoro del Consiglio, portarvi qui la sua opinione. So che Unterrichter, un po' per il suo temperamento e un po' per la forza delle sue convinzioni, non ha bisogno di avvocati e non intendo fare il suo avvocato, ma a me è piaciuto quando, di fronte alle obiezioni che qui ha fatto, mi pare Amonn, ha risposto: guardate che io le avevo dette prima. Infatti, in quella famosa riunione del 1947, egli l'aveva detto, come una sua opinione personale. Giochi di partito, secondo la mentalità di Cristoforretti, c'entravano come i cavoli a merenda; aveva espresso anche allora una sua opinione personale. Poi ha detto: mi sono ritirato in silenzio perché non volevo compromettere la questione della legge finanziaria, che non c'era ancora, che si doveva basare su una soluzione di sistemazione di linea tranviaria o ferroviaria, come si è ottenuto. In secondo luogo, questo mi è piaciuto ancora di più, perché il mio

parere era il parere modesto di un professionista. Oggi che mi trovo a disporre di pareri che prospettano la mia stessa soluzione e che emanano da due professionisti, uno consultato dalla corrente dei ridottisti, e per tale corrente si può identificare la società Trento-Malé, l'altro alla corrente dei normalisti, se per tale corrente si può identificare l'amministrazione provinciale, due professionisti di quel valore, che interrogati sullo stesso tema arrivano alle stesse conclusioni, pur partendo da premesse opposte, dice: ritorno evidentemente sullo stesso mio pensiero e sento il dovere di esprimerlo qui. Ed anche questo non mi meraviglia; va visto nell'adempimento cosciente di un dovere grave quale è quello anche d'esprimere un semplice parere. Per la valutazione equa della storia, attraverso la quale è passato evolvendosi questo problema, per fare una valutazione equa, permettetemi un'altra valutazione, anche essa intesa a dare alle cose un giudizio che non ci lasci amareggiati. Voi dite: si è perso tempo, si è discusso per anni ed adesso siamo ancora in alto mare; tutto questo è nocivo, è contro le esigenze della economia; tutto questo espone l'opera nostra, di tutti noi; siamo Consiglieri regionali da tre anni e la responsabilità l'abbiamo tutti eguale, dal punto di vista della funzione nell'impostazione dei problemi; perché mai questo ritardo? No, è un problema realmente complesso; e guardate che problemi del genere hanno sempre richiesto anni di studio. Non mi sono occupato molto da vicino di queste cose precedentemente. Da tre anni a questa parte mi è piaciuto di più seguire, per esempio, i problemi idroelettrici, ma là, Signori, dove le cose sono un po' più semplici (in quanto è più difficile la politica economica dei trasporti che la politica economica idroelettrica), i problemi si studiano non per 3 o 4 anni, per 10 anni, per 20 anni. Voi vedete il fatto della centrale di

Santa Giustina; la concessione è dal 1923! Avete visto risolto il problema della Sarca-Molveno. Noi abbiamo espresso in Consiglio provinciale il parere di massima di preferenza per la linea a scartamento normale, salvo accertamenti a studi maturati delle due soluzioni economiche. Noi che avevamo avuto questo atteggiamento e che volevamo essere coerenti, avevamo concluso con il dire: prendendo di base i dati che la Commissione ci dà, sotto condizione che questi dati corrispondono al vero, noi esprimiamo il parere favorevole alla soluzione normale. Questo noi lo possiamo dire anche oggi, esaminando le due soluzioni di binario; tenuto conto del lavoro svolto dalla Commissione, e degli elementi di giudizio che la Commissione ci sottopone, accettati come elementi di giudizio attendibili, noi diciamo che preferiamo lo scartamento normale. C'è la novità, relativa, se novità è, di questa proposta del tema della strada. Dobbiamo escluderla? Dobbiamo tagliare via? Io in coscienza non mi sento di farlo. Siccome il tema qui è la soluzione migliore del problema dei trasporti della Valle di Non e di Sole, dico che se in fondo questa dovesse essere la soluzione migliore, dovere nostro, sacrosanto di tutti noi sarebbe d'abbracciarla. Questa terza soluzione è tale nei suoi aspetti da poterci dire con tranquillità: non la esaminiamo? Io credo di no! Credo di no — non se ne abbia a male Unterrichter — non perché venga da lui, ma perché ha fatto reale impressione. Lo sentiamo dire qui attraverso la lettura di una lettera che Zignoli esprime il suo pensiero su studi fatti e definisce la linea normale come il male minore. Parole che mi sembrano di una luminosità di facilissima interpretazione. Sento dire che Corbellini, richiesto di uno studio da parte della Trento Malé, conclude non per lo scartamento ridotto e neanche normale, ma per una soluzione di am-

modernamento e potenziamento di tutto il tracciato stradale in modo da rendere più potente e più sciolta tutta l'economia delle due valli. Sul parere di Zignoli vi siete sentiti tranquilli in quanto apprezzate la serietà e l'impegno e l'opera professionale di questo uomo; se egli ha concluso così, se è vero che ha concluso così, come devo ritenere, questo clima assolutamente obiettivo può essere opportuno anche per ragioni pratiche di grande importanza. Ponete il caso che quale soluzione dall'esame del Consiglio superiore esca lo scartamento normale, o perché questa è la soluzione tecnica, o perché lo Stato, il quale in definitiva ha la sua parola da dire, vede meglio così le cose. Lasciamolo dire, lasciamolo pronunciare dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Perché se domani ci troveremo ad avere una gestione di linea deficitaria, sarà sempre bene poter dire: Sei stato poi tu, in definitiva, a risolvere questo problema in questa forma, e quindi se si presenta, partecipate alla ripartizione di quelle cose che possono essere le spese non coperte dalla normale gestione di questa linea. In fin dei conti vedrei questa soluzione volentieri anche perché personalmente, sbaglierò' ma personalmente ho una visione molto attenuata della nostra competenza ed esprimerci in questo problema e formulerò una proposta in tale senso, per sottoporla al voto del Consiglio, credendo di raggiungere con questo un progresso ulteriore verso la soluzione del problema, un progresso che è di tranquillità per l'opinione pubblica e per noi; naturalmente, condizioniamo questa proposta alle due seguenti considerazioni: prima di tutto deve essere assicurato nella maniera più assoluta che l'esame di un'eventuale possibile altra soluzione non pregiudichi la corresponsione da parte dello Stato del contributo di 2 miliardi e 300 milioni, perché se questo avvenisse, evidentemente, avremo di gran lunga

peggiorato la situazione attuale. Questa considerazione la pongo come premessa, conditio sine qua non. Compito della Presidenza del Consiglio regionale, se vuole, di altro organo dell'amministrazione provinciale, della società, della deputazione, d'operare in modo che questa premessa sia messa fuori discussione, altrimenti avremo male operato. Il contributo impegnato legislativamente deve rimanere, perché altrimenti ci troveremo, domani, di fronte alla quasi impossibilità di risolvere questo importante problema delle nostre comunicazioni. Qui devo dare atto ai consiglieri Caminiti e Scotoni dove essi hanno dissentito circa una certa più facile impostazione del problema enunciata da Unterrichter; secondo me dicevano la verità. Secondo me è necessario che, premesse tutte le cautele intese ad assicurare che il contributo rimanga, intervenga una legge dello Stato, per lo meno una nota di variazione che trasferisca dal bilancio di un esercizio finanziario ad un altro lo stanziamento.

La seconda è chiedere che si faccia presto e io credo che si possa far presto, perché gli elementi di studio e per una soluzione e per l'altra e anche per la terza soluzione, si possono certo considerare acquisiti. Dico anche per la terza, mi esprimo da profano, perché in sostanza anche per la terza gli elementi sono dati dalla percorrenza, dal numero dei viaggiatori trasportabili, dal tonnellaggio delle merci preveduto come trasportabile, dalla situazione climatologica, elementi direttamente o indirettamente e che si sottopongono allo studio degli organi dello Stato. Esigere che si faccia presto, in maniera che in primavera si possa dare inizio ai lavori. A questo punto io credo che, senza commettere l'errore di fretteolosità, si possa realmente sperare che in questo speciale settore e nel concetto di soluzione tecnicamente ed economicamente preferibile, possa entrare an-

che lentamente il concetto d'una soluzione di quel genere. Non lo credo probabile; credo molto più probabile che anche con riguardo al principio della legge generale d'amministrazione e contabilità dello Stato, occorra una legge, una nota di variazione al bilancio. Bisogna operare in maniera tale da non mettere assolutamente in pericolo quello che è stato già ottenuto. Questo lo pongo come premessa essenziale ed inderogabile. In questo modo, considerati tutti gli aspetti, noi facciamo un esercizio consapevole ed adeguato del nostro dovere.

SALVETTI (P.S.I.): La proposta, Presidente?

ODORIZZI (Presidente della Giunta regionale - D.C.): È questa!

SALVETTI (P.S.I.): No, lei ha posto due condizioni; io stavo attendendo la sua proposta.

ODORIZZI (Presidente della Giunta regionale - D.C.): Sotto la condizione che ci sia la certezza di non vedere distratta l'assegnazione già ottenuta, e sotto la condizione che si faccia presto, ci si informi e si veda che non derivino altre remore non giustificate ed inutili. Mandiamo tutto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, esprimendo il parere che delle soluzioni a binario è preferibile, basandoci sui dati della Commissione, la soluzione normale; ma esaminate anche questa, non perché noi vi proponiamo la terza soluzione, ma perché essendoci essa stata prospettata, esaminate ed esprimete voi, chiudendo qui ogni altra discussione.

PRESIDENTE: Voglio a questo punto dire che le proposte dell'avvocato Odorizzi sono, press'a poco nella stessa forma, contenute in un ordine del giorno che ha presentato an-

cora venerdì l'ingegnere Unterrichter e che non è stato ancora letto.

PARIS (P.S.U.): Bisogna finire la discussione generale.

PRESIDENTE: Questo si può anche inserire nella discussione generale.

DEFANT (A.S.A.R.): Unterrichter ha parlato della strada, ed ha accennato ad una lettera che sarebbe in suo possesso. Una lettera non può essere considerata una relazione tecnica; l'unica relazione tecnica, chiamata memoria tecnica, porta la firma di Zignoli. Permettetemi di dire che il suo concetto della strada, della ferrovia, della tranvia, della filovia è importantissimo agli effetti della chiarificazione; ma qui si esce dal tema facendo un'enorme confusione. Come s'esprime Zignoli, va bene, è noto al Consiglio, perché spero che non abbia cambiato pensiero dall'oggi al domani, perché questa è recentissima. Ma c'è un fatto: nell'impostazione del problema la prima cosa che dobbiamo guardare è la disponibilità dei mezzi, la possibilità economica della soluzione. Come ha motivato il professor Zignoli, signori Consiglieri, è molto chiaro. Ora non mi sono nemmeno fidato di Zignoli, perché sono molto diffidente; sono ricorso ad un grande trattatista; il professor Zignoli, non ha che confermato il criterio del trattatista, non solo di fama italiana ma europea. Ma non si riferisce alla Mezzocorona-Malé; non cambiamo le carte in tavola! Perché qui parla chiaro per il caso dove c'è esclusivamente del traffico viaggiatori. Intendiamoci bene, perché certe sorprese le vediamo immediatamente. In vista dell'attuale sviluppo economico della Valle di Non e degli sviluppi futuri, se abbiamo avuto in dieci anni un aumento della produzione del 450% dobbiamo

logicamente prevedere, perché queste previsioni in economia, si fanno, che per lo meno il 200% di aumento ci sarà nei prossimi anni. Se domandiamo agli agricoltori, questi ci dicono che gli impianti già fatti entreranno in fruttificazione verso il 1935 e produrranno un aumento del 500%. Questa è la convinzione generale, compresa la direzione della Trento-Malé. Quindi la tesi stradale va posta nei suoi termini precisi, che Zignoli vede bene, e che ha risolto, se non vogliamo Zignoli, prendiamone un altro.

UNTERRICHTER (D.C.): Il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

DEFANT (A.S.A.R.): Al quale, naturalmente, per il caso particolare, si riferirà circa le possibilità ferroviarie e stradali; noi sappiamo che l'organo dirigente superiore è il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma ci sono ben altre questioni! Perché mai questa tesi stradale non venne sottoposta dalla Commissione provinciale che si riunì a Trento per mesi, prima di quel famoso voto del Consiglio provinciale? È una tesi come un'altra si dice, che ha cittadinanza, come quella ridottista e normalista. Ma doveva essere sottoposta e studiata. Non vale la giustificazione dell'ingegner Unterrichter di dire che egli attendeva, e credeva di turbare l'atmosfera che doveva necessariamente esserci. Ricordiamoci bene che la Regione ha fatto una rinuncia concreta in sede statutaria.

CONSIGLIERE: No, no.

DEFANT (A.S.A.R.): Sì, ha fatto una rinuncia a favore delle ferrovie dello Stato e non potete negarlo. Non abbiamo discusso per 4 anni, quando voi non avete il coraggio di far-

lo; quando noi abbiamo fatto una discussione con De Gasperi, come può confermare egli stesso, ad un certo momento bisognò ricadere sulla seconda linea. Era ben evidente che puntavamo su mille per ottenere 500. Non siamo rimasti soddisfatti, perché quei 10 centesimi non rispondono a determinate esigenze economiche. Ma resta il fatto che questo diritto c'è; e non c'era pericolo di turbarne l'esecuzione; se mai c'era un altro motivo. Ma allora era il caso di parlare. Poi ci si parla della relazione Corbellini. Se la relazione c'è, doveva essere sottoposta alla Commissione; se non c'è, non avete detto la verità. Io non l'ho vista. C'è stata una Commissione che aveva l'investitura da parte del Consiglio e che doveva esaminare il problema in generale. Si doveva sottoporle anche la soluzione stradale; e credo che dal 1945 ad oggi ci sarebbe stato il tempo per affrontare anche la terza soluzione, che non è mastodontica! Il Presidente della Giunta regionale ha detto che gli fa un po' impressione la rapida convocazione del Consiglio. Ma il problema dell'Avviso non è stato istruito nemmeno nella decima parte di quello della Trento-Malé, eppure è stato portato in Consiglio. Che cosa sapevano i Consiglieri? Alcuni dati posti da tecnici, circa la futura produzione. Tutto il testo era oscuro; eppure è stato affrontato in questa sede. Questa si chiama eccessiva rapidità di convocazione e di discussione di problemi; ma non quello della Trento-Malé! A quest'ora, tutti i cittadini del Trentino-Alto Adige possono averlo a memoria, perché c'è un libro giallo della Commissione provinciale, un libro verde della direzione della Trento-Malé, un'altra pubblicazione susseguente del Consiglio regionale, c'è un ampio commentario di stampa. Si dice . . .

BANAL (D.C.): (*interrompe*). Manca il progetto ancora

DEFANT (A.S.A.R.): . . . che noi non siamo maturi; allora ci manca qualche altra maturità. (*ilarità*). E non solo questo. Quanto ai mezzi finanziari, i due miliardi e 300 milioni, può darsi che in un secondo momento le spese aumentino del 10%; aumenteranno anche per la strada. O forse, rispetto all'economia generale, se aumentano per la ferrovia non aumentano per la strada? Se Unterrichter parla di strada, voglio vedere per tutte le altre strade che oggi esistono, in gran parte bituminate, voglio vedere se fate diverse proporzioni: Se si richiama alla strada, fa molto male Unterrichter; non ci arriveremmo neanche con quattro miliardi. State attenti, che poi domani non si dica: dobbiamo accontentarci di quella esistente e investiamo il capitale in autocarri. Su questo punto staremo molto attenti; se mai sarà una strada, sia per lo meno un'autostrada come quelle della Germania.

UNTERRICHTER (D.C.): Venti metri!

DEFANT (A.S.A.R.): Non lo so; ma che non si illuda di tenere quella che c'è oggi migliorando il fondo e qualche altra cosa. Parlo chiaro, perché su simili questioni è meglio chiarezza assoluta. Non si parli di aumento di prezzi. Ci saranno per la ferrovia e per la strada. C'è il fatto delle cifre e della conferma da parte della amministrazione della Trento-Malé e da parte del professore Zignoli; il prezzo minore lo spunterà sempre la normale, per il semplice fatto che smonterà tutto il tratto Mezzocorona-Trento e riformerà solo il tratto Mezzocorona-Malé. Poi c'è il ricupero del materiale. Mi sono meravigliato che durante quelle riunioni, nelle quali è intervenuto anche il direttore generale della società Trento-Malé, non si sia voluto soffermare su questo punto. L'ho richiamato tutte e tre le volte; ma — dice — è

una questione trascurabile. Questo ricupero del materiale della Trento-Malé è una questione trascurabile! Non so che cosa ci sia curabile nella Trento-Malé! Tutto il resto non vale niente! C'è poi questo: è ben più facile raggiungere un obiettivo normale San Michele-Malé, che qualsiasi altro obiettivo, sempre che la strada venga fatta con criteri nuovi e non si voglia mantenere quella che c'è perché allora non occorrono neanche i miliardi, basta sbarazzare la strada dal binario. Quando Unterrichter ha prospettato a strada, una vera strada, prima di parlare di autostrada, dove va Unterrichter con i due miliardi? È capace di farmela a suo rischio e pericolo?

UNTERRICHTER (D.C.): Sì, subito (*ilarità*). È un appalto o un'offerta?

DEFANT (A.S.A.R.): L'autostrada di 38 o 40 km. Si prenda il manuale Colombo, rapporti le cifre e poi veda dove va a finire con 2 miliardi e 300 milioni! Dico che sul piano dei costi i più a posto sono ancora i normalisti, e questo lo dico non perché lo sostengo (mi ricrederei istantaneamente se così non fosse). La strada deve essere strada; la ridotta non renderebbe quello che ritengo possa rendere una ferrovia e costa di più perché, evidentemente, deve tener conto di 60 km. e non di 38 e da qui non si scappa.

PARIS (P.S.U.): E poi la strada è di 7 metri!

DEFANT (A.S.A.R.): Se gli onorevoli tecnici del Parlamento, e della Commissione e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che senza dubbio saranno quelli che decideranno sulla materia, terranno conto di que-

sto fatto, per conto mio, se altri interventi non ci saranno, la soluzione è già data sul terreno economico. In una valle come la Valle di Non, l'esistenza di una strada com'è tenuta oggi, liberata dall'ingombro della ferrovia e l'esistenza della normale sono indispensabili, a meno che non si voglia fare il gioco della strada comune. Se domani si sollevasse la questione della strada, quella strada che c'è oggi deve essere mantenuta com'è poi si dovrebbe farne un'altra ma con due miliardi non si fanno strade. Ho lavorato più di cinque anni presso la più grande società stradale d'Europa e so che cosa vuol dire strada!

UNTERRICHTER (D.C.): Dimmi il nome della società!

DEFANT (A.S.A.R.): La Puricelli! Forse è la più grande del mondo. Opere del genere non si possono sognare con due o tre miliardi. Io dico di misurare bene il pro e il contro della prima, seconda e terza soluzione. Tenete in mente che noi la terza soluzione l'abbiamo già affrontata privatamente, perché sapevamo che doveva giungere sul tappeto. Non vi sono scappatoie chi decide sono le esigenze economiche della vallata e le possibilità economiche.

Di fronte al disastro del Polesine, lo Stato non può deviare nemmeno una lira. Questa è una situazione che dobbiamo tener presente e che durerà degli anni; quindi affrontiamo la cosa: da una parte ci sono gli stradisti e dall'altra i ridottisti. A conti fatti e data la situazione particolare, secondo me non c'è che un problema dal punto di vista strettamente finanziario in scienza e coscienza, indipendentemente da considerazioni di partito; perché questo lo direi contro mio padre, e non solo contro la D.C.

ODORIZZI (Presidente della Giunta regionale - D.C.): Solo per rispondere all'accenno che Defant ha fatto, ripetendo un po' le osservazioni di Caproni venerdì e sabato. Dite: noi siamo stati portati a decidere del problema dell'Avisio con una maggiore frettosità di questo. La situazione era nettamente diversa. A parte il fatto che avevamo avuto già degli elementi economici di quel problema nella relazione al bilancio del 1949, avevamo avuto lo statuto sei mesi prima e non furono posti termini alla discussione, non furono presentate richieste di convocazione rapida al Presidente del Consiglio, la situazione è sostanzialmente diversa, perché dal punto di vista tecnico avevamo la soluzione deliberata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. L'istruttoria è finita dopo decenni di studio e su di essa non potevamo, non era neanche concepibile, sovrapporre un non diverso giudizio, perché il voto era stato già emanato. Qui siamo in istruttoria aperta, siamo addirittura ancora nella fase precedente alla presentazione dei progetti. È una cosa del tutto diversa. Una parola, anche se tecnica, io non mi sento di dirla; ma altri possono sentirsi in grado di dirla. Se c'è una parola da dire ci sta perché il pronunciato non c'è ancora, ma là c'era e quindi il tema tecnico era ormai dato per acquisto su un pronunciato definitivo del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Prendete atto che la situazione è sostanzialmente diversa non si può fare un paragone con quel problema.

PARIS (P.S.U.): Nel mio intervento sull'ordine del giorno Menapace, del luglio scorso, dissi che il problema della Trento-Malé era un problema nato male e che a raddrizzarlo occorreva tempo e dedizione perché non è facile raddrizzare una cosa che nasce male. Ora invece mi compiaccio con le dichiarazioni fatte

dal Presidente della Giunta, vedendo che la soluzione a scartamento ridotto per quanto riguarda il Consiglio e le dichiarazioni qui fatte — e mi permetta signor Presidente di dire questo — è definitivamente messa da parte. Quindi crediamo di aver fatto un buon cammino e questo dimostra che la discussione, anche se un po' animata, tuttavia serve sempre ad approfondire meglio il problema. Però dobbiamo convenire che se questa soluzione è stata oggi scartata, se i lavori non si sono iniziati per lo scartamento ridotto, è un merito dell'opposizione. Riconoscetelo, non per riconoscere il problema, ma per riconoscere la necessità di una vera opposizione e della vitalità del sistema democratico, quando c'è l'opposizione.

Ricordo che nel Consiglio provinciale di Trento la questione fu proprio sollevata da me, anche se nel verbale della seduta manca totalmente il mio intervento; però non tutte le ciambelle riescono col buco, e c'è l'intervento di Defant che si richiama al mio. Mi ero fatto una serie di appunti per fare la storia del problema e sono stato preceduto dall'avvocato Odorizzi e lo ringrazio. È un fatto che tuttora la società persiste nel suo atteggiamento. Io sono in un certo senso tranquillizzato dalle parole del Presidente della Giunta che credo siano quelle del gruppo della D.C. E poiché il Presidente è un uomo della D.C. e mi pare che la maggioranza del Consiglio d'Amministrazione sia democristiana, credo che il partito riuscirà a convincere questi uomini della inopportunità di promuovere la ricostruzione della Trento-Malé con quel sistema. E dico che devo riconoscere al consigliere Unterrichter la coerenza della sua azione, la persistenza e la tenacia. Egli ha sempre auspicato una soluzione stradale e a questa non sono stato molto lontano nemmeno io, perché non sono partito normalista, ma sono partito per esaminare le

due situazioni, ridottista e normalista. In un articolo che scrissi nel luglio di quest'anno, pubblicato sul « Gazzettino » prospettavo la necessità di studiare la soluzione stradale, dicendo che però si dovevano fare subito i passi necessari a Roma per garantirci lo stanziamento. Ma io che sono certe volte dubbioso sui pronunciamenti, questa volta sono deciso per la normale. Sapete perché? Perché mi tranquillizzano le cifre del progetto Zignoli. Io non ho visto ancora la relazione, ma vi dico che mi tranquillizza e deploro che non sia stata tempestivamente distribuita a tutti i Consiglieri e si tenga chiusa sotto chiave nello scrigno. Anche se è giunta l'altro giorno, per un problema di tale importanza si poteva ciclostilare, stampare e poi distribuire. Non si può venire in Consiglio a dire « c'è la relazione Zignoli ». Guardate che ho avuto anche qualche tirata di orecchi dal mio partito, appunto perché ho sospettato, e lo dico sinceramente! finché non vedo cifre convalidate dall'opinione di tecnici e da uomini che diano la garanzia assoluta che corrispondono alla realtà non mi pronuncio, perché non bisogna incamminarsi in un'avventura di tal fatta. Ora noi queste cifre le abbiamo; naturalmente su un lavoro di tal natura c'è sempre un certo imprevisto; ricordo all'ingegner Unterrichter, tanto per la soluzione normale quanto per quella stradale, i famosi 44 chilometri della strada. La proposta fatta dal Presidente della Giunta mi preoccupa per due motivi: 1. perché non so se la spesa verrebbe mantenuta, date purtroppo le tragiche necessità di questo momento, perché ai trecento miliardi stanziati ogni anno si aggiungono purtroppo altri 300 miliardi, ché mi pare sia questa la valutazione dei danni del Po. Ho sentito con molto dispiacere che il Governo ha perfino sospeso i contributi per la ricostruzione d'immo-

bili danneggiati dalla guerra. Ora tutti sappiamo quale è l'assillante preoccupazione di risolvere o di avviare ad una soluzione più o meno lontana il problema degli alloggi, e quale è l'affannosa ricerca di fonti di finanziamento per questa spesa e il Governo si vede costretto a sospendere l'erogazione di questi contributi fatti attraverso la seconda Giunta che è poi un'affiliazione a latere della Cassa depositi e prestiti. Io sono stato un caldo sostenitore e proponente dei 100 milioni della Regione a favore degli alluvionati, ma non mi sentirei di addossarmi la responsabilità di dare 2300 milioni, e c'è il pericolo che vadano a finire lì, con magari la promessa che, alleviato il problema dei danni del Po, lo Stato manterrà i suoi impegni. Ma fra due-tre-quattro anni, quale sarà la situazione? Ecco che io non mi sento di procrastinare ancora una decisione. In secondo luogo: si è sicuri che se non c'è una spesa unitaria verrà mantenuto l'ammontare dell'importo stanziato? Anche qui ho i miei dubbi, per cui io sono per una decisione immediata di questo problema. Esaminerà il Consiglio superiore dei lavori pubblici quale sarà la soluzione migliore fra la ridotta e la normale. Mi compiaccio per l'atteggiamento assunto dal gruppo della D.C. che era ridottista.

LORENZI (D.C.): Non è mai stata ridottista!

PARIS (P.S.U.): Non dite così, non dite bugie! Noi sappiamo la lotta impegnata in Consiglio provinciale di Trento. Sappiamo il tempo che è stato necessario alla Giunta di cui voi dite . . .

LORENZI (D.C.): Guardi i verbali di Giunta!

PARIS (P.S.U.): L'avvocato Balista, mi dispiace che non c'è qui, si lamenta che non c'è il progetto. Ma bisogna pagarla, la gente, se volete il progetto!

UNTERRICHTER (D.C.): Corte dei Conti!

PARIS (P.S.U.): Non è la Corte dei Conti, che allora non c'era, Unterrichter; non sentivate questo problema. Tutti possiamo sbagliare, ma eravate incapponiti.

LORENZI (D.C.) No, è stradista fin dal principio!

PARIS (P.S.U.): Non so allora; prendete i giornali del vostro partito, leggete i vostri giornali. Dite che pubblichino qualche cosa che vada bene per il partito! Vi fa onore se oggi vi ricredete. In queste cose tutti possono sbagliare, e specialmente quando, vi ripeto, il problema è nato male. Ad ogni modo il voto del mio gruppo sarà per la soluzione normalista, e questa avvenga il più presto possibile; e vi dico che in questo gioca in parte anche la preoccupazione per i molti operai che lavoravano nei cantieri della Edison e che oggi purtroppo, finito il lavoro, sono disoccupati. Vedrei volentieri iniziare entro l'anno le opere d'escavazione dei tunnel, dove si può lavorare anche d'inverno. Cercate di risolvere e di portare a termine il lavoro nel modo più rapido, anche perché la viabilità in certi tratti di strada diventa un'ossessione. Provate a percorrere un po' il tratto Cles-Malé e mi saprete dire, in modo speciale da Mostizzolo a Malé, se non si scende dalla macchina col capo che gira e i polmoni pieni di polvere. Quindi trasporti minori per le pessime condizioni di transitabilità della strada. L'ANAS è giusto che non intervenga, perché

nemmeno loro vogliono sprecare i milioni! Situazione turistica: le strade sono uno dei più elementari fattori. Secondo l'opinione del mio gruppo: immediata votazione per la soluzione normalista ed un pronto inizio dei lavori.

(Il vice-Presidente Menapace assume la Presidenza).

SCOTONI (P.C.I.): Io credo che le proposte formulate dal Presidente della Giunta possono conciliarsi con quelle conclusive della Commissione dei Trasporti, specialmente quando sia stato chiarito qualche punto della cronistoria fatta dal Presidente della Giunta che, secondo quanto mi risulta, non è completamente esatta. L'avvocato Odorizzi dice in sostanza questo: oggi noi possiamo votare un ordine del giorno, una delibera, dove sia detto — almeno se ho capito bene il suo pensiero — che noi preferiamo la soluzione normale chiedendo però che la decisione finale sia rimandata al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e che questo consesso, nel suo esame, prenda in considerazione la possibilità della soluzione stradale. Ora io credo che questo sia già stato fatto. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è già pronunciato sulla convenienza o meno della ferrovia. Difatti, nella relazione accompagnatorie della legge sulla quale vengono destinati i 2300 milioni, è detto che al Ministero erano pervenuti vari progetti. Oggi è vero che il progetto, che la materia deve ritornare al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma vi ritorna non più per stabilire la convenienza o meno di fare questa ferrovia, ma solo al fine di esprimere un parere sul progetto o sui progetti presentati. Quindi oggi, inserire una proposta nella decisione di riesame da un punto di vista generale della questione, mi sembra che potrebbe provocare un ritorno all'ori-

gine dell'istruttoria. Se questo poi possa avvenire non lo so; non credo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici sia solito riprendere in esame una materia esaurita (finora dal punto di vista generale l'ha esaurita). Quindi penso che oggi il Consiglio superiore dei lavori pubblici abbia un progetto dettagliato a scartamento ridotto e un progetto di massima a scartamento normale. Noi possiamo decidere la nostra preferenza per lo scartamento normale e far pervenire a questo consesso tecnico il progetto a scartamento normale che è stato approntato susseguentemente al voto del Consiglio provinciale di Trento. Se mentre questo esame verrà fatto, (esso richiederà indubbiamente parecchio tempo) da parte di qualcuno si dovesse arrivare ad un dubbio circa quella tale pregiudiziale cioè che i fondi, restino alla destinazione del miglioramento delle comunicazioni per la Valle di Non, la pregiudiziale potrà essere superata solo se qualcuno potrà venire a dire a noi (ad esempio i senatori stessi) che sono sicuri che la cosa è possibile; ma questo non avviene trattando con i singoli tecnici e nemmeno al Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma caso mai in sede politica dove si devono dire cose del genere. Nulla vieta che costoro vengano con delle proposte che a questo Consiglio o in altra sede vadano presentate. Ma per ora, finché non si è superata la pregiudiziale, non inserirei nulla nell'ordine del giorno. Nulla vieta che domani i nostri Senatori e Deputati, la deputazione, il Consiglio provinciale, la Presidenza della Giunta arrivino alla convinzione che si può fare quel certo storno di cui si parla, ed allora vedremo quella soluzione, ma in questo momento resterò fermo a non riportare la procedura all'inizio perché altrimenti, per lo meno, perdiamo svariati mesi e credo che non sia possibile proceduralmente richiedere un'altra volta il parere del Consi-

glio superiore dei lavori pubblici su una materia nella quale il parere è stato espresso.

Perciò, pur non escludendo che chi richiede la soluzione stradale non possa e non debba interessarsi ancora del problema e venire con delle proposte precise che, se verranno ritenute idonee, potranno essere accolte, (perché in linea di massima bisogna essere pronti al succedersi di miglioramenti tecnici), oggi di questa terza ipotesi io non ne farei menzione.

CAPRONI (P.P.T.T.): Nel primo intervento del Presidente della Giunta, abbiamo sentita affacciata la preoccupazione di non imporre al Consiglio decisioni affrettate. Successivamente il Presidente della Giunta ha accennato alla lunga serie di studi e commenti apparsi sulla stampa sul problema della Trento-Malé. Ha affermato che il Ministero dei trasporti non si è impegnato per una determinata soluzione relativamente a questo problema; ha successivamente affacciata la tesi a Corbellini, la terza soluzione dell'ingegner Unterrichter — soluzione stradale — ed esaminato se sia opportuno scartare da parte nostra questa terza soluzione o se sia opportuno di prospettarla al Ministero dei trasporti affinché venga esaminata in uno alle altre due soluzioni normale e ridotta. Ha valutato in proposito le ragioni di opportunità o meno, se prospettare questa terza tesi, per concludere con la proposta di affacciarla per la prima volta in sede di Ministero dei trasporti. Ora, premetto che riconosco al Presidente della Giunta l'assoluto e profondo convincimento quando prende posizioni in qualsiasi problema, e in proposito il Presidente sa benissimo quali siano i miei sentimenti e le mie convinzioni al di lui riguardo; dò anche atto della sua abilità, nel tirare le fila sulle soluzioni intermedie, specialmente quando, di fronte a determinati problemi, l'orientamento

sembra irrigidirsi da parte degli altri settori, e dell'alto senso di responsabilità che lo guida nelle soluzioni intermedie. Questo premesso, non mi esime dall'obbligo d'esaminare un po' le tesi affacciate nel suo primo intervento.

Di fronte ad un progetto già esistente e completo per la soluzione a scartamento ridotto della ferrovia della Valle di Non, noi non avevamo ancora alcun elemento positivo tecnico per poter esprimere un giudizio abbastanza tranquillizzante rispetto alla soluzione seconda, cioè quella normale. Questa nostra preoccupazione, condivisa anche da qualche altro settore consiliare, ci ha guidato costantemente nella richiesta fatta anche in sede di Consiglio provinciale di Trento nel 1949 di far predisporre un progetto di dettaglio anche per lo scartamento normale di modo che l'una e l'altra soluzione giungano al Ministero dei trasporti per un esame esauriente e per una decisione in materia. Il secondo progetto, quello per la soluzione normale che a noi mancava, è stato fatto. La Commissione legislativa per i trasporti è giunta ad un esame completo anche di elementi di dettaglio relativamente a questa nuova soluzione. Ritengo che oggi il Consiglio, anche se questi elementi di dettaglio che sono un po' tenuti nell'ombra ancora ma che esistono, è in grado di emettere un parere definitivo. Si tenga conto che l'incarico assegnato al professor Zignoli e all'ingegner Baudracco, riguarda veri studi che non possono essere paragonati alle montagne di articoli di stampa scritti su varie tesi per la ferrovia Trento-Malé e che equivalgono, né più né meno, a discorsi di sfaccendati nella birreria Forst o nella birreria trentina. È vero che il Ministero dei trasporti non si è impegnato per nessuna delle due soluzioni prospettate. Questa affermazione risulta dagli elementi in nostro possesso; ma è anche vero che quando è stato prospettato al

Ministero dei trasporti il problema della ricostruzione della linea Trento-Malé, e quando questo problema nella sua risoluzione parte dalla premessa che si deve usufruire di una somma che è risultata dalla rinuncia di un bene della Regione a favore delle ferrovie dello Stato, l'orientamento generale è stato quello di trovare un impiego utile a questa somma, il più utile di tutti, il più opportuno per il momento. Ed allora si è pensato alla ferrovia Trento-Malé. Ma credete, signori Consiglieri che vi è interessata anche la popolazione che non fa parte specificatamente delle valli di Non e di Sole. Noi ci siamo preoccupati di vedere a quanto sarebbe ammontata la spesa, almeno in linea approssimativa, perché nessuno può giurare sui prezzi dei tecnici; — ci può essere sempre uno scatto dovuto alla svalutazione monetaria — che speriamo non avvenga. Comunque esistono degli elementi di massima, nello scartamento normale, che possono tranquillizzare il Consiglio. Ma quello che volevo dire è questo: il nostro orientamento — e sono convinto che è l'orientamento della stragrande maggioranza della popolazione trentina che è d'accordo di vedere uno stanziamento di questa cifra — è vedere impiegata questa cifra, sempre che da ciò derivi una ricostruzione della linea. Di fronte alla tesi stradale invece, che voi, signori, mi prospettate come una soluzione che non deve essere scartata a priori, che va esaminata, che se per costi ecc. dovesse essere ritenuta opportuna, sarebbe senz'altro adottabile, credete che la popolazione trentina sia d'accordo per la soluzione stradale? Io vi dico di no in modo assoluto; perché qualora i 2300 milioni messi oggi a disposizione dallo Stato dovessero essere impiegati in modo diverso da quello della ricostruzione a scartamento ridotto o normale, come il Consiglio deciderà . . .

SALVETTI (P.S.I.): Propone.

CAPRONI (P.P.T.T.): ...propone al Ministero dei lavori pubblici, se dovessero essere impiegati in maniera diversa, io vi dico che mi impiego in questo momento a facilitare, se non a provocare, questa reazione degli animi del resto della popolazione trentina, perché nessuno di noi ha il diritto di disporre dei denari che derivano da una rinuncia completa di tutto il Trentino e Alto Adige, per ricostruire una strada. Allora vi sono altri problemi: rimboschimenti, sistemazioni di pascoli, sistemazione di terreni ai quali qualcuno di voi non ha mai creduto e oggi purtroppo è tratto a credere per forza, miglioramenti dell'agricoltura. Dobbiamo pensare che in certe vallate, al di sopra dei 700 metri, il nostro contadino deve trovarsi il pane grattandolo dalle rocce ed è in condizioni disperate. Concludo: abbiamo un progetto da molto tempo giacente a scartamento ridotto, abbiamo un progetto recentemente predisposto e completato a scartamento normale, facciamo presto, accogliamo senza altre modifiche e senza altre aggiunte, che sono per lo meno pericolose sia per quanto detto dal nostro collega dottor Caminiti in una precedente seduta, sia per quanto detto oggi dal nostro collega Paris, perché il Governo oggi ha altre preoccupazioni che vanno al di là della linea a scartamento ridotto o normale della Trento-Malé. La nostra tesi è per lo scartamento normale a fronte della quale i prezzi fatti dai tecnici ci tranquillizzano perché sono dettagliati; il Ministero decida quale dei due progetti dovrà essere definitivamente adottato. In questo senso mi pare che possiamo essere tranquilli. Le difficoltà di procedura che derivano dall'intervento di fronte alla terza tesi sono enormi e ci fanno correre il rischio di perdere in tutto o

in parte la somma che già ci è stata fissata per legge, anche se la somma dovesse rimanere sempre quella che è di due miliardi e 300 milioni; perché mi consentirete di pensare che se noi avessimo avuto questa somma due anni fa il suo valore sarebbe diverso da oggi. Speriamo di non andare incontro a peggioramenti; quindi prendiamo quello che c'è ed affrontiamo il problema nella maniera più pratica che esista, senza correre il rischio di compromettere la sua attuazione.

PRESIDENTE: La seduta è sospesa. Si riprende alle 15. (ore 12.35).

Ore 15.20.

PRESIDENTE: Signori, la seduta è aperta. È stato presentato un ordine del giorno a firma Unterrichter. L'ordine del giorno è del seguente tenore:

« Il Consiglio regionale:

— sentita la relazione della Commissione che ha procurato i dati comparativi dei costi di costruzione della linea a scartamento normale e ridotto e dei conti preventivi di gestione delle linee stesse,

— Presa come premessa e condizione alla base di tali dati, che la spesa di costruzione di una linea normale da Mezzocorona a Malé si possa contenere entro i limiti della somma stanziata dallo Stato e che il conto presuntivo di gestione si chiuda in pareggio;

— conferma il parere che dei due scartamenti sia preferibile il normale;

— considera comunque che è dovere essenziale di tutti gli organi responsabili la ricerca della soluzione tecnicamente ed economicamente migliore, senza escludere — ove ciò risultasse preferibile — la soluzione stradale, se con essa si conseguisse un potenziamento tecnico ed economico di tutte le comunicazioni

stradali della valle di Non e di Sole, e non soltanto della dorsale principale; ed alla condizione inoltre, che rimanga acquisito il concorso dello Stato nella spesa per la somma già impegnata;

— ritiene opportuno riservare la decisione definitiva, come è di legge, al supremo organo tecnico dello Stato, stroncando ogni ulteriore ritardo ed ogni discussione dilatoria;

— propone quindi che, senza lesione delle prerogative e dei diritti della società concessionaria, vengano sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici, per lo studio comparativo, tutti i progetti e le proposte fin qui raccolti;

— fa voti che tale Consiglio superiore pronunci con tutta la sollecitudine possibile e comunque in tempo affinché all'inizio della primavera prossima possa darsi corso ai lavori;

Ringrazia la Commissione per il lavoro svolto e la deputazione trentina per aver promosso e ottenuto l'impegno legislativo dello Stato per lo stanziamento del contributo di L. 2300 milioni ».

Prima che il Consiglio passi a votare la proposta della Commissione legislativa, penso che bisogna mettere in votazione questo ordine del giorno, in quanto esso è modificativo o comunque contiene un emendamento, non solo formale ma sostanziale di quanto deliberato dalla Commissione legislativa e proposto al Consiglio. Per questo motivo va prima votato questo ordine del giorno che se non si può considerare una pregiudiziale che sostituisce l'altra, emenda una proposta della Commissione. È aperta la discussione sull'ordine del giorno.

UNTERRICHTER (D.C.): Pregherei il signor Presidente, mentre io illustro l'ordine del giorno — non sarò lungo — di farlo bat-

tere a macchina, di modo che tutti i Consiglieri possano averlo sotto gli occhi, e soprattutto farne anche una traduzione perché è un problema che ci interessa.

FORER (S.V.P.): È fatta la traduzione!

PRESIDENTE: Ho già fatto fare la traduzione. I Consiglieri l'hanno già avuta.

FORER (S.V.P.): Sì, c'è la copia.

UNTERRICHTER (D.C.): Dopo, ad ogni modo, potrà essere letta anche quella. Vorrei pregare i signori Consiglieri di pazientare se li tedio con la mia insistenza su questa idea e sull'ordine del giorno, perché il problema è di una gravità tale che dalle decisioni che saranno prese, si pure non in questa sede, ma che comunque saranno influenzate dalla decisione del Consiglio, dipende l'avvenire economico di una delle zone di maggior reddito della Regione. Vi prego anche di una cosa: di volervi spogliare di fatti personalistici, di considerazioni di parte politica, e di ragionare di fronte a questo problema tecnico con il buon senso di tecnici. Quando mi sento dire: sono d'accordo con il principio strada, ma per orientamento politico voterò in senso diverso, allora sentite, Consiglieri appartenenti a gruppi diversi, vi dico che la disciplina di partito la capisco in certe situazioni politiche, ma non considero questo problema un problema politico; lasciamolo sul suo campo strettamente economico. Si è detto: questo problema lo volete risolvere? Va bene, risolvetelo con un referendum! È un problema tecnico, non possiamo andare a domandare all'abitante come vuole vedere il problema della Valle di Non; non possiamo andare se ci troviamo noi perplessi dopo tutte le discussioni fatte.

Di fronte al farsi fare un'operazione, se uno si sente male non va a fare il referendum; andrà da un chirurgo e dirà: Dimmi che cosa devo fare. Ma andrà sempre da competenti. Non è un problema da risolvere con referendum come l'opinione di cambiar nome ad un paese, se rimanere agganciati o sganciati al paese.

Se questi soldi invece d'essere adoperati per la ferrovia saranno adoperati per usare il sistema stradale, perché la ferrovia sta bene per la Valle Non e non la strada? Questi soldi hanno un preciso destinatario, questo destinatario sono le Valli di Non e di Sole con i loro cittadini. È inutile che noi andiamo a dire a quelli della valle di Non: ve li lasciamo spendere solo se li spendete in quel modo; noi vediamo che si può spenderli meglio, ma se spendete in modo tecnicamente più proficuo non ve li lasciamo spendere. Non è una ragione che deve partire da quest'aula. Stamane avevo domandato la parola per fatto personale. Il fatto personale consisteva in questo: nel foglio che è stato distribuito si riportavano delle osservazioni che possono essere — conforme a chi le interpreta — lesive o non lesive del prestigio di una persona. Era lo stralcio di un articolo di un giornale. Articolo a sua volta non completo, perché non ha riportato tutto quello che ho detto in quell'epoca. In quell'epoca il problema era ancora più grave di oggi, perché ancora non era garantito l'intervento dello Stato nella misura in cui è garantito adesso. Oggi è la stessa situazione. Mi si dice: ma c'è il Vallo del littorio, mi ha detto, un collega; quella linea sarà la linea di arroccamento. Lo Stato maggiore si pronuncia favorevolmente per la ferrovia. Questi sono argomenti che dirà lo Stato maggiore al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e quando al Consiglio superiore dei lavori pubblici il rappresentante

dello Stato maggiore dicesse: guardate che nei nostri piani rientra la necessità di una ferrovia in val di Non, di una ferrovia che domani possa congiungere la Valtellina, allora il Consiglio superiore dirà: Va bene diamo il via a questo problema; i due miliardi arrivano fin dove arrivano; più in là dovrà arrivare lo Stato. Non possiamo risolvere noi un problema militare che si pone lo Stato maggiore. Riguardo al mutamento di parere dei miei colleghi, dirò che da allora molta acqua è passata sotto i ponti. Quando si è detto che la mia osservazione ha prodotto del gelo in quell'assemblea fra quegli uomini, il primo di quegli uomini citati è l'avvocato Juffmann: Vi dico che l'avvocato Juffman il quale è conoscitore della Valle di Non e della Trento-Malé, dopo sentiti tutti gli argomenti pro e contro si è convinto che la soluzione conveniente per l'economia della Valle di Non è proprio il sistema della strada. Mi si è detto: « Sul prezzo della ferrovia voi sollevate dubbi; perché non dovremmo sollevare dei dubbi sul prezzo del sistema stradale? Perché non sono suscettibili i prezzi del sistema stradale d'aumenti come voi paventate per la ferrovia? » Giustissima osservazione: se aumentano i costi dei lavori ferroviari, aumentano anche i costi dei lavori stradali. C'è una piccola differenza, con 2300 milioni che abbiamo a disposizione, oggi i tecnici ci dicono voi non arriverete nemmeno da Mezzocorona a Malé. Dicono che ci vogliono 800-1200 milioni in più, allo stato attuale dei prezzi. Se questo ci capita con la ferrovia che cosa succede? Avremo un moncone di struttura che non serve a nessuno. Con la strada cosa capiterebbe? Vi dico che per portare la strada nella Valle di Non da Mezzocorona a Fucine in alta Valle di Sole, della larghezza di 9 metri, un miliardo e 200 milioni sono largamente sufficienti. Poi occorrono ancora 300 mi-

lioni circa di corriere, 100 milioni di attrezzatura, per sgombero della neve, 100 milioni per creare un capannone necessario al ricovero delle corriere; poi restano ancora dei milioni che non sono superflui, sono necessari al potenziamento dei servizi di trasporto nella valle di Non che non si esaurisce lungo la dorsale Mezzocorona-Cles-Malé; ci sono tutte le vallate laterali, che hanno strade che devono essere sistemate e con i mezzi a disposizione, attualmente, non si possono sistemare. Quindi, se vogliamo fare gli interessi della maggioranza degli abitanti delle valli di Non e Sole, dobbiamo sistemare tutta l'intera rete e rendere possibile i trasporti in tutta la valle di Non e di Sole. Si è creduto di mettermi in difficoltà; Defant ha detto: si sentirebbe d'eseguire la sistemazione della strada della valle di Non per questo potenziamento dei trasporti, con un importo di 2 miliardi e 300 milioni? Rispondo sì.

Il nostro paese sta attraversando una fase d'estrema difficoltà economica per il disastro che c'è piombato sulla schiena; voi immaginate che un paese che si trova in estreme difficoltà economiche ritira lo stanziamento perché i cittadini dicono che a ragion veduta, possiamo impiegare meglio questo stanziamento che ci è stato fatto? Io vi dico di no. Se domani il nostro stanziamento correrà un pericolo, lo correrà perché ci sarà una legge la quale potrebbe dire che tutte le somme stanziare e non impiegate sono soggette ad una revisione. Questa legge fino ad oggi non c'è; ma se verrà non verrà per la Trento-Malé; ma anche quel giorno, se quella legge venisse quale probabilità di salvare questo stanziamento noi avremmo? Tanto maggiore quanto più potremo dimostrare che il lavoro che si voleva intraprendere è tecnicamente adeguato alle nostre necessità, allo stato della tecnica. La questione della rapi-

dità; altro argomento su cui ho insistito in questo ordine del giorno. Bisogna insistere perché la risposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici venga con sufficiente rapidità per poter cominciare i lavori nella primavera prossima. Questo perché le popolazioni della valle di Non e di Sole hanno bisogno di vedere risolto il problema che si trascina da anni. Guardate che è molto più facile che sia iniziato rapidamente il lavoro di ricostruzione e sistemazione della strada che non il lavoro di costruzione della ferrovia, perché la realtà è questa: ci troviamo di fronte a progetti che devono essere definiti di massima. Non abbiamo ancora un progetto esecutivo nel senso che ci siano sul terreno dei picchetti, nel senso che si possa consegnare all'impresa il lavoro di appalto e dire: partite e lavorate. È più facile che questo appalto venga varato per la sistemazione stradale che per la sistemazione ferroviaria. Quindi, da un'eventuale soluzione stradale, nessun ritardo deriverà all'inizio dei lavori. Chiarito così l'ordine del giorno, non faccio che rinnovare vivissimo il mio appello a tutti i Consiglieri ed al loro senso di responsabilità perché non escludano, prima che sia troppo tardi, l'esame di questa terza possibilità che io presento.

PRESIDENTE: Ich lese hiermit die von Herrn Ing. Unterrichter vorgelegte Tagesordnung vor:

TAGESORDNUNG

— Nach Anhörung des Berichtes der Kommission, der die Vergleichsdaten für die Baukosten der Normalspur- und der Schmalspurbahn, sowie für die voraussichtlichen Betriebsbilanzen beider Bahnen geliefert hat,

— und unter gleichzeitig Feststellung, daß diese Daten auf der Voraussetzung und

der Bedingung fußen, daß die Bauspesen für eine Normalspurbahnlinie von Mezzocorona nach Malé innerhalb der vom Staat ausgeworfenen Summe gehalten werden können und daß die voraussichtliche Betriebsbilanz mit einem Ausgleich abschließt,

— bestätigt der Regionalrat sein Gutachten, daß von dei beiden Spurweiten die Normalspur vorzuziehen ist.

— Jedenfalls ist der Regionalrat der Ansicht, daß es Aufgabe aller verantwortlichen Organe ist, die technisch und wirtschaftlich beste Lösung zu suchen, ohne hiebei den Bau einer Straße — falls er sich als die vorteilhafteste Lösung erweisen sollte — auszuschließen, wenn man dadurch den technischen und wirtschaftlichen Ausbau des gesamten Straßennetzes des Nonstales und des Val di Sole und nicht nur der Hauptverbindungsader erzielen kann; dies im übrigen unter der Bedingung, daß die Beteiligung des Staates mit der schon bewilligten Summe aufrecht erhalten bleibt.

— Der Regionalrat hält es für angebracht, daß die endgültige Entscheidung, wie gesetzlich vorgesehen, dem höchsten technischen Organ des Staates vorbehalten bleibt, womit er jede weitere Verzögerung und zeitvergeudende Diskussion unterbindet.

— Er schlägt daher vor, daß alle bisher eingegangenen Projekte und Vorschläge, ohne dabei die Rechte der konzessionierten Gesellschaft zu verletzen, dem obersten Ratskollegium für Öffentliche Arbeiten zum Vergleichstudium unterbreitet werden,

— und gibt dem Wunsche Ausdruck, daß das genannte oberste Ratskollegium seinen Entscheid so bald als irgend möglich treffe, und jedenfalls rechtzeitig, um noch mit nächstem Frühjahrsbeginn die Arbeiten in Angriff nehmen zu können.

— Der Regionalrat dankt der Kommission für die von ihr geleistete Arbeit und den Trientiner Abgeordneten dafür, daß sie die seitens des Staates übernommene Verpflichtung zur Auswerfung von 2.300 Millionen Lire angeregt und erreicht hat.

CAPRONI (P.P.T.T.): Il nostro gruppo ha ripiegato sull'impiego della somma nella Valle di Non perché si attui la soluzione ferroviaria; altrimenti avrebbe opposto una tenace tetragona resistenza, in quanto ché noi consideriamo il Trentino nel suo complesso e nel complesso dei suoi problemi, e fra questi problemi, per noi e per la popolazione rappresentata, vengono in prima linea i problemi che riguardano i contadini del Trentino, la maggioranza della popolazione trentina. Questi sono i problemi non solo ferroviari, ma di altra natura, problemi del rimboschimento, della sistemazione dei bacini montani, dei pascoli alpini, del miglioramento dell'economia agraria del Trentino, e anche delle strade, problema che esiste per tutto il Trentino e non soltanto per la Valle di Non. Deve essere ben chiara questa premessa, perché il contributo che la Regione riceve dallo Stato, è corrispettivo di una rinuncia che è stata fatta dai rappresentanti della Regione, a nome e per conto di tutta la popolazione del Trentino e dell'Alto Adige, a parte il problema prospettato da Amonn nelle precedenti sedute. Ma non è soltanto il problema della Valle di Non. Ora l'ingegner Unterrichter affaccia, fra le varie soluzioni principali e secondarie, anche l'ipotesi di un referendum da parte dei cittadini, escludendolo. Ma non deve nemmeno essere ipotizzata la soluzione del referendum, limitatamente ai cittadini della Valle di Non! Se vi è un problema nel quale tutti i cittadini del Trentino sono in grado d'esprimere un voto e sono interessati, è que-

sto problema. Desidero che sia prospettata in modo ben chiaro, la questione al Consiglio regionale, perché esso possa dedurne le conseguenze che crederà. Ho seguito con attenzione il modo come è stata prospettata ed affacciata la terza soluzione, in quest'ordine del giorno. Perdonatemi cari colleghi, e mi perdonerò in modo particolare il collega Unterrichter (al quale escludo subito che il nostro punto di vista possa anche lontanamente costituire un attacco alla sua presa di posizione che deriva evidentemente da un convincimento personale che non è da oggi) ma secondo il nostro punto di vista, vagliare adesso in questo momento, in questa fase, un terza soluzione innanzi agli organi ministeriali, scusate la parola, è una presa di posizione che non potrebbe non apparire altro che sfacciata.

CAMINITI (P.S.I.): Devo confessare che sono molto perplesso di fronte all'ordine del giorno letto adesso dal collega Unterrichter, per un motivo semplicissimo e, spero che vorrete ammettere giustificato. A parte il fatto che noi siamo stati qui chiamati a pronunciarci su una relazione sulla quale nessuno ha voluto dire se gli elementi esposti fossero esatti o no, sulla quale le critiche apportate sono quelle di Unterrichte, il quale avanza dei dubbi sulla cifra-costo definitiva, dubbi che non sono provati, perché d'altra parte è detto che questo preventivo è stato fatto con largo margine e tale che lasci tranquillità sul risultato amministrativo di questa soluzione; a parte questo fatto, dobbiamo considerare che noi abbiamo avuto, per occuparci di questo argomento, due progetti, due relazioni con dei dati tecnici e finanziari molto precisi, anche se non soddisfacenti, come vorrebbe dire l'ingegner Unterrichter. Ma della soluzione stradale, che cosa sappiamo? Quanto costa la strada? L'ingegner

Unterrichter ha detto circa 1300 milioni; ma da che cosa rileviamo ciò? Dove sono i progetti? Non sappiamo niente. Non sappiamo quasi neanche quale possa essere la soluzione da dare a quella società che attualmente sta gestendo la ferrovia Trento-Malé; non sappiamo nemmeno quale potrebbe essere la sorte che tocca al personale che attualmente è impiegato in quella ferrovia e dovrebbe naturalmente trasformarsi in personale addetto alla guida automobilistica. Ma lasciamo andare questa considerazione che può essere di margine. Andiamo in fondo alla questione; come fa il Consiglio regionale a giudicare senza avere gli elementi? Come fa ad esprimere un parere? La soluzione stradale può essere considerata alla stessa stregua della soluzione ferroviaria, per la quale c'è stato un esame della Commissione, che si è riunita 4 o 5 volte, ha avuto i progetti da esaminare ed ha detto che fra le due soluzioni questa è la più importante? Ora voi mettete la soluzione ferroviaria, che è stata così attentamente esaminata, sullo stesso piano della soluzione stradale per la quale il Consiglio non ha nessun elemento obiettivo, nessun elemento tecnico? Vi sembra serio questo? Chiedo scusa ad Unterrichter, ma è un interrogativo che mi devo porre. Capirei che il Consiglio venisse in quest'ordine di idee dopo aver espresso un voto su quello che è appunto messo all'ordine del giorno in questa seduta, in questa sessione, e dicesse esaminiamo anche la soluzione stradale, ma con gli elementi che sono indispensabili e ne faremo proposte per ulteriore attività. Perché, mi domando, come è nato questo stanziamento di 2 miliardi e 300 milioni? È nato da una transazione; ma questa si intendeva a titolo di sanatoria definitiva dell'aver della Regione nei confronti delle ferrovie dello Stato per quanto riguarda il gettito delle imposte sull'energia elettrica? Oppure era un

tantum a tacitazione temporanea di una situazione piuttosto critica che si era determinata in un particolare momento in cui Amonn fece presente che non si era disposti a pagare questo tributo, chiamiamolo così, della Regione? Oppure avrebbero più facilmente considerato una soluzione di un contributo « X » per il miglioramento di un impianto ferroviario della Regione? La Regione lascia 60 milioni all'anno alle ferrovie dello Stato; ora questa cifra come leggiamo nella relazione parlamentare premessa alla legge, rappresenta 60 milioni all'anno che il bilancio del Ministero ai trasporti dovrebbe pagare a titolo d'imposta sull'energia elettrica. Per arrivare a 2 miliardi e 300 milioni mi pare in circa 20 anni ce la faremo. Ma la Regione non vive 20 anni. La Regione ha voluto transigere fino alla consumazione dei secoli, o quanto meno fino alla consumazione della Regione stessa su questo tributo accontentandosi di 2 miliardi e 300 milioni? Quest'interrogativo pongo, quando Unterrichter dice: guardate che una volta che abbiamo esaurito i due miliardi e 300 milioni, non ci sarà più niente da domandare.

UNTERRICHTER (D.C.): Per la Valle di Non!

CAMINITI (P.S.I.): Per la valle di Non? Per l'attività che è stata intrapresa attraverso un determinato stanziamento. E siccome siamo in discussione di questioni economiche, mi vorrete ammettere che non si vorrà far bruciare lo stufato per due soldi di rape; quando si dovrà ultimare un'opera qualcuno penserà ad ultimarla, non vorrà piantare in asso un'opera per 50 milioni, se ci mancano 50 milioni! Capisco che, a un certo momento qualcuno sarebbe disposto a dire questo; ma spero che questo qualcuno dovrebbe aver torto in

questa circostanza. Il grosso della spesa credo sia stato definito da tecnici i quali, in sede di impostazione di spesa del bilancio delle Ferrovie dello Stato, hanno esaminato cosa questa spesa doveva comportare e non avranno fatto una previsione a vanvera. Vi sono uffici tecnici che si pronunciano in questa materia sotto tutti gli aspetti possibili. Ma domando perché questa cifra di due miliardi e 300 milioni deve considerarsi eternamente definitiva. Io non sono di questo avviso.

UNTERRICHTER (D.C.): Per la Valle di Non, sì!

CAMINITI (P.S.I.): Quindi vi confesso che non saprei come accettare. Vorrei trovare una soluzione che potesse in qualche modo metterci tutti concordi nella soluzione del problema che interessa le popolazioni della Regione; ma, in questi termini, non ci sono le premesse per raggiungere questa concordia. Mi sembra che si voglia assolutamente sviare la soluzione di un problema per imporne un'altra. In questi termini, ciascuno rimane della propria opinione. Se invece il Presidente della Giunta troverà, come spero trovi, una soluzione un po' diversa da quella che è stata drasticamente presentata dall'ingegner Unterrichter, potremmo trovare una via d'intesa tutti insieme, che non sacrifichi gli interessi della popolazione e quello che ciascuno di noi abbia dato. Concludo: in questi termini, devo votare contro l'ordine del giorno presentato.

PUPP (Assessore all'agricoltura e foreste - S.V.P.): Ich möchte einige Worte hinzufügen als Regionalrat der Provinz Bozen und nicht als Mitglied der Giunta Regionale. Ich stehe mit einer gewissen Besorgnis dem ordne del giorno Unterrichter gegenüber. Diese

2.300 Millionen, die uns vom Staate zur Verfügung stehen, sind meiner Meinung nach unbedingt deswegen zur Verfügung gestellt worden, weil die Staatsbahnen eben von den verschiedenen Steuern für die Errichtung von Kraftwerken befreit sind, d. h. von Zuwendungen an die Region befreit worden sind, und meiner Meinung nach müssen diese 2.300 Millionen so verwendet werden, wie es im Gesetz vorgesehen worden ist, d. h. für irgendwelche Verbesserungen auf dem Gebiete der Bahnen selbst. Wenn nun jetzt, glaube ich, die eine Frage im Regionalrat geklärt ist, daß wir alle für die Normalspur sind, und nun plötzlich eine neue Lösung reift, die Lösung des Straßenbaues; wenn der Regionalrat an den Consiglio Supremo dei Lavori Pubblici mit einem derartigen Ansinnen herantritt, so glaube ich, ist das ein sehr gefährlicher Schritt. Ich fürchte sehr, daß wir überhaupt die 2.300 Millionen verlieren werden, wenn wir den Zweck, für den sie bestimmt sind, als nicht genügend begründet und fundiert erachten.

Ich bin der Ansicht, daß diese 2.300 Millionen zur Verfügung gestellt worden sind zur Verbesserung auf dem Gebiete der Bahnen. Wenn diese 2.300 Millionen für andere Zwecke zur Verfügung gestellt werden sollten, dann müßte natürlich die gesamte Region einen Nutzen davon haben, auch die Provinz Bozen müßte irgendwie zum Zuge kommen. Wir können nicht zuschauen, das ist ganz selbstverständlich. Ich glaube kaum, daß der Consiglio Supremo dei Lavori Pubblici nach einmaliger Abgabe des Urteiles, daß er für die Errichtung oder Verbesserung der Bahn ist, wie es hier in der relazione heißt, plötzlich seine Ansicht ändert und sich umstimmen läßt, weil es der Regionalrat wünscht, und zwar für den Bau einer Straße. Ich habe eine gewisse Besorgnis, wenn wir dem ordine

del giorno Unterrichter zustimmen. Es ist klar, auch meine Meinung ist es, ich kenne von der Straße kein Projekt, keine Zahl, keine Ziffer, ich kann kein Urteil abgeben, ob der Bau der Straße technisch wirklich der wertvollste und beste ist. Ich kann nicht für den « ordine del giorno » Unterrichter stimmen, wohl kann ich einwandfrei erklären, daß ich dem Antrag der Kommission stattgeben kann; das ist ein mit Daten begründeter und fundierter Antrag. Die Kommission stellt den Antrag, daß der Regionalrat für die Normalspur eintritt und begründet ihn mit Zahlen und Ziffern; während ich von der Straße gar nichts weiß. Ich bin kein Fachmann im Straßenbau, aber Gefühle eines Technikers möchte ich auch haben, wenn wir ein wichtiges Urteil abgeben sollen. Ich persönlich kann nicht für den ordine del giorno Unterrichter stimmen.

Vorrei aggiungere alcune parole come consigliere regionale per la provincia di Bolzano e non come membro della Giunta regionale. Ho una certa preoccupazione nei confronti dell'ordine del giorno Unterrichter. Questi 2.300 milioni, messi a disposizione dallo Stato, a mia opinione sono stati messi a disposizione assolutamente per il fatto che le ferrovie dello Stato sono esenti dalle varie imposte per la costruzione di centrali elettriche, cioè da assegnazioni alla Regione, ed a mia opinione questi 2.300 milioni devono essere impegnati come è stato previsto nella legge, cioè per miglioramenti alle ferrovie stesse. Se ora, come credo, è chiarita una questione in seno al Consiglio regionale, che cioè siamo tutti favorevoli al binario a scartamento normale, ed ora ad un tratto matura una nuova soluzione, la soluzione della costruzione della strada; se il Consiglio regionale si presenta al Consiglio supremo dei lavori pubblici con una simile richiesta,

credo che sia un passo molto pericoloso. Ho molta paura che perderemo anche i 2.300 milioni, se consideriamo lo scopo, per il quale sono destinati, non sufficientemente fondato e motivato.

Sono dell'opinione che questi 2.300 milioni sono stati messi a disposizione per miglioramenti alla ferrovia. Se questi 2.300 milioni dovessero essere messi a disposizione per altri scopi, allora naturalmente tutta la Regione ne dovrebbe trarre un vantaggio, anche la provincia di Bolzano dovrebbe avere una parte. Non possiamo stare lì a guardare, questo è pienamente logico. Non credo che il Consiglio supremo dei lavori pubblici, una volta espresso il parere di essere a favore della costruzione o del miglioramento della linea ferroviaria, come è detto qui nella relazione, cambi ad un tratto la sua opinione e cambi idea solo perché lo desidera il Consiglio regionale, e cioè per la costruzione di una strada. Ho una certa preoccupazione di essere favorevole all'ordine del giorno Unterrichter. Questo è chiaro, ed è anche mia opinione, io non conosco un progetto della strada, nessun numero, nessuna cifra, non posso esprimere un parere, se la costruzione della strada tecnicamente sia veramente il progetto più utile e migliore. Non posso votare per l'ordine del giorno Unterrichter, ma posso benissimo dichiarare di accettare la richiesta della commissione; è una richiesta motivata e fondata con dati specifici. La Commissione presenta la richiesta che il Consiglio regionale voti per la linea a scartamento normale e la motiva con numeri e cifre; mentre sulla strada non so niente. Non sono un tecnico per costruzioni stradali, ma vorrei avere anche le sensibilità del tecnico, se dobbiamo esprimere un parere importante. Personalmente non posso votare per l'ordine del giorno Unterrichter.

DEFANT (A.S.A.R.): Il 23 aprile, quando il Consiglio provinciale di Trento affrontò il problema, i rappresentanti dei tre maggiori raggruppamenti politici e voglio partire in ordine alfabetico per non suscitare le gelosie di alcuno, Caproni, Odorizzi e Salvetti, dichiararono che cosa noi dovevamo mettere a verbale: « Noi desideriamo il progetto definitivo con l'esposizione particolareggiata dei prezzi, in modo da poter compiere un esame comparativo. È una richiesta senza la quale non si può procedere a nessuna progettazione ». Oggi Unterrichter parla del suo progetto di massima stradale, ma purtroppo l'idea che ha esposto da allora, e me ne ricordo personalmente, è rimasta idea. Non sappiamo se vuol sfruttare la strada esistente; non sappiamo come sarà la massicciata; non sappiamo come sarà il manto stradale. È un po' troppo semplice la questione! Unterrichter si assume la responsabilità dell'inevitabile aumento dei prezzi dei trasporti che deriverà dall'eliminazione della rotaia? Tale aumento, oggi, sul tronco Rovereto-Riva, è del 18%, sulla strada San Michele-Malé, dove il traffico è di gran lunga maggiore, l'aumento dei prezzi sarà proporzionalmente maggiore. Quindi si assume Unterrichter, di fronte alle popolazioni della Valle di Non questa responsabilità, che è un fenomeno comune in tutta l'Europa? Potrei riferire un colloquio che ho avuto con un alto funzionario delle ferrovie in materia. Egli diceva che, raggiunto il limite di produzione e commercio, la doppia funzionale strada e ferrovia sarà necessaria. Può darsi che fra 100 anni sarà diverso; oggi è così. Ma dalla proposta dell'ordine del giorno Unterrichter quello che si chiedeva noi allora, oggi non lo si richiede; oggi si dovrebbe accettare una proposta che è rimasta allo stato di idea e sottoscriverla. Quando si pensa che c'erano due anni di tempo per mutare questa

proposta in un progetto di massima, in un progetto esecutivo e definitivo! C'era; perché giustamente come rilevato, è ben più facile fare un progetto di una strada, che non di una ferrovia. Ma se ciò non si è fatto fino ad oggi, io credo che anche Unterrichter abbia parecchi dubbi; non è facile trasformare la strada attuale nella famosa strada che sbrighi tutti i trasporti merci e passeggeri, quando è notorio che già oggi, in sede centrale ministeriale, si progetta la trasformazione della rete stradale per tutto il paese, perché non è più sufficiente a contenere il traffico. Gli automezzi che percorrono le nostre strade pubbliche sono 1 milione e 500 mila, e si crede, a buona ragione, che entro il 1960 saranno per lo meno 2 milioni e 500 mila. Ed allora dove arriveremo con la rete stradale? Evidentemente, se vogliamo servire merci e passeggeri nella valle di Non, con l'aumento che ci sarà di automezzi, una strada di nove metri nelle condizioni di mezza montagna non sarà più sufficiente, tanto più che se teniamo conto dell'attuale tracciato che ha deficienze gravi. Ma tiene conto Unterrichter cosa significhi carico e scarico? Oggi si lotta per una lira! Oggi in Germania abbiamo già le frutta della California, ed in Svizzera abbiamo la frutta del Cile, dell'Australia, dello Stato di Israele, della Tunisia, del Sud Africa. E se non si riesce a risparmiare le lira del trasporto, ed eliminare tutti gli inconvenienti che nessuno stradista può negare nel trasporto in camion nella stagione invernale? Unterrichter si si assume questa responsabilità? Aumento inevitabile del prezzo di vendita, eliminando la rotaia; aumento del prezzo della frutta in confronto agli altri che hanno a disposizione navi e vagoni frigoriferi, per trasporti terrestri fino al luogo di collocamento. Se egli si assume questa responsabilità di fronte alla popolazione della Valle di Non, voti pure. Io non posso,

nel modo più assoluto, dopo approfondito il problema, dare l'adesione alla tesi della strada, esclusiva. Sostengo la strada e la rotaia, e poi la concorrenza. Del resto, non è dato a noi di giudicare fra cent'anni quale mezzo sopravviverà. Sono ben convinto che le vetture si intensificheranno; ma per eliminare la ferrovia bisogna capovolgere il sistema economico che c'è oggi. Quindi sono senza dubbio per la rigettazione dell'ordine del giorno di Unterrichter.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Il consigliere Unterrichter ci propone un ordine del giorno il quale mi lascia perplesso in quanto ché, in gran parte, questo ordine del giorno, non dice molto. È stato cattivo verso la Commissione, quando ha detto « la commissione ha procurato i dati ». C'è il Presidente e ci sono altri membri; credo che la Commissione abbia fatto qualche cosetta di più che procurare i dati. I dati poteva procurarli un fattorino della Giunta o della Commissione di Bolzano: quella frase è un po' cattiva. Poi alla fine vedo che si ringrazia la Commissione di aver procurato i dati e una Deputazione trentina. E bisognerebbe ringraziare un Consigliere del gruppo tedesco, qui presente, che nel 1948 si è fatto vivo verso Corbellini perché facesse delle dichiarazioni impegnative. D'altra parte: « deputazione trentina? » Ci sarà stato almeno l'onorevole Facchin che ha dato una mano. Qualora venga cambiata la frase « ha procurato e approfondito i dati » io sono d'accordo se viene votato comma per comma, di votare favorevolmente per il 1. e 3. comma.

PARIS (P.S.U.): Devo lamentarmi con Lei, Presidente, perché non ha provveduto a far stampare la relazione e a farla distribuire; la relazione di cui tanto si parla, i Consiglieri non l'hanno vista.

ODORIZZI (Presidente della Giunta regionale - D.C.): Non l'ho. Io dichiaro di non averla vista.

MENAPACE (IND): Ma non c'è, questa relazione!

BALISTA (D.C.): Menapace, come non c'è? Guardala se non c'è, eccola qui!

MENAPACE (IND): No, la Relazione completa non c'è!

BALISTA (D.C.): Completa l'abbiamo!

MENAPACE (IND): Nossignori!!!

PARIS (P.S.U.): Allora, egregio Balista, mi pare che si possa ricorrere a quel diligente sistema di farsi attribuire da altre opinioni che tornano a proprio vantaggio. Dice Cristoforetti che gli antifascisti dicevano bene del fascismo in Italia? Credo che la Relazione sia questa che ho in mano e che sono riuscito a procurarmi. Allora comprendo perché non avete provveduto a stamparla; perché avete letto un paio di periodi che, avulsi dal contrasto, darebbero ragione a voi. Deprecabili siete, deprecabili!

UNTERRICHTER (D.C.): Hai fatto ancora lavori?

PARIS (P.S.U.): Non ne ho fatti e spero di non farne. Comunque rimango fisso con la mia opinione; dobbiamo procedere con urgenza e fissare e impiegare la somma stanziata dallo Stato. Cercare al momento attuale un'altra soluzione! Non so con quale criterio il Consiglio superiore dei lavori pubblici vedrebbe un'autostrada nella Valle di Non, dove c'è sì

un certo traffico, ma non è certo come quello del Brennero. Io credo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, se approvasse un tale lavoro, andrebbe incontro ad una mole di critiche giustificate; l'ingegner Unterrichter dovrebbe sapere che si reclama dovunque l'allargamento delle strade. Andarne a fare solo in Val di Non, dove c'è l'urgenza di sistemazione che esiste anche in altri luoghi, non lo vedo. Come ha osservato stamattina il dottor Scotoni e l'altro giorno il consigliere Caminiti, non credo possibile mantenere quel finanziamento cambiandone la destinazione. Perché qui si cambia proprio la destinazione, perché la legge parla del potenziamento della ferrovia Trento-Malé. Ora io non sono un giurista, ma metto i miei fondati dubbi che si possa dare un'interpretazione diversa, e che si possa distogliere quella somma. Se si vuole distoglierla, atteso che il Consiglio superiore dei lavori pubblici si pronunzi per la strada, vorrei vedere quanto tempo andrebbe prima di ottenerla. Ora, di fronte a quest'incognita, non mi posso pronunziare per nuovi studi. Non mi sento di addossarmi questa responsabilità. E se c'è uno che può dire una parola, credo essere io, perché non sono stato fanatico né per la ridotta, né per la normale. Ho detto che bisogna studiare. E oggi non mi sento di continuare in questa fase istruttoria del problema. Per cui voto contro l'ordine del giorno.

MAYR (Assessore alle finanze - S.V.P.): A me è sorta una preoccupazione sulla quale gradirei molto di sentire il parere del Presidente della Giunta. Ammettiamo per un momento che lo Stato decidesse per la soluzione stradale e che accettasse le condizioni poste dal Presidente stamane e che il contributo di 2 miliardi e 300 milioni fosse mantenuto in ogni caso. Domando: in quale forma questo contributo do-

vrebbe in questo caso essere impiegato? Un-
terrichter dice: « Per la strada della Valle di
Non; perduta la ferrovia è giusto che abbia al-
meno, come compenso, la strada ». Questo pun-
to di vista è anche giusto, però ci potrebbe
essere qualcuno che dice: Guardate che in pro-
vincia di Trento e Bolzano ci sono altre val-
late senza ferrovia e che hanno bisogno di una
strada; e ci potrebbe anche essere qualcuno
che dice: perché solo per opere stradali? Si
potrebbero anche manifestare altre esigenze.
Per esempio tutti sappiamo che il fiume Adige,
abbisogna d'essere dragato e sistemato. Abbia-
mo pericolo imminente di inondazioni. Qual-
cuno potrebbe chiedere anche che una parte di
tutto questo contributo di 2 miliardi e 300
milioni venisse impiegato per altri scopi. Al-
tri potrebbero dire che questa rinuncia ai 60
milioni dell'imposta sulla produzione elettrica
è un'entrata che sarebbe andata a favore di tut-
ta la Regione. Dunque sarebbe logico che il con-
trovalore, questi 2 miliardi e 300 milioni, ven-
gano considerati come entrata della Regione
e vengano aggiunti alle entrate ordinarie del bi-
lancio. In questo caso ho paura che si correreb-
be il rischio di perdere il contributo statale in
base all'articolo. Questi signori di Roma (ab-
biamo fatto l'esperienza) sono molto abili nel
cercare di diminuire il contributo in base al-
l'articolo 60; potrebbero dire che quest'anno
abbiamo questa entrata di due miliardi e 300
milioni come compenso della rinuncia sull'im-
posta di produzione elettrica, e ci danno di
meno. Questa preoccupazione mi pare che ab-
bia qualche ragione, e pregherei il Presidente
della Giunta di comunicarci il suo punto di
vista in merito.

SCOTONI (P.C.I.): Come è stato detto
dal consigliere Caminiti, nulla di quanto con-
tenuto nella relazione Amonn è stato smen-

tito dagli obiettori, o, per lo meno, il solo pun-
to del prezzo. Però mi sono accorto di una
cosa strana: che il prezzo della costruzione
della linea a scartamento normale dovrebbe
essere aumentato, mentre sembra che quello
della linea a scartamento ridotto debba rima-
nere ridotto.

BALISTA (D.C.): Non so, nessuno ha
detto!

SCOTONI (P.C.I.): Allora anche quel-
lo potrebbe essere aumentato! Allora mi spie-
gate perché nell'ordine del giorno che avete
presentato avete detto che siete favorevoli alla
normale, sempre che i dati di quella siano esat-
ti. Perché solo quelli della normale? Se si du-
bita di quelli della normale, se si dice questo
a proposito della normale, vuol dire che si
pensa che quelli della ridotta sono giusti! Ca-
miniti ha anche detto che non è da escludersi
che il finanziamento non possa domani essere
modificato. Anch'io penso che non sia da esclu-
dere. Il Ministero può anche maggiorare il fi-
nanziamento. Perché ha fatto uno stanziamento
di 2 miliardi e 300 milioni? Perché una notte
il Capo divisione del Ministero si è sognato
qualche cosa ed ha detto i numeri che il
giorno dopo ha messo in carta? Evidentemene
no. L'hanno detto chiaramente nella relazione:
c'è stata un'istruttoria del Ministero che è sta-
to il parere del Consiglio superiore dei lavori
pubblici, e questa cifra è stata stabilita per l'ap-
punto perché sembrava congrua allo scopo che
si voleva raggiungere. Se oggi i prezzi sono
modificati, dovrebbe essere logico che lo stan-
ziamento segua i prezzi mutati. Può darsi che
questa necessità non possa essere coperta, per-
ché non ci sono i quattrini, ed allora il Consi-
glio superiore dei lavori pubblici, e il Ministe-

ro, dove ci sono delle persone competenti e capaci, diranno che sia l'uno come l'altro progetto vengono a costare di più di quello che noi possiamo darvi. Ha, la società, la potenza economico-finanziaria per sopperire alla differenza? No. Ed allora può darsi che il Ministero dica: Visto che la società non ha la potenza economica per sopperire alla differenza di spesa, questo non si può fare e ripieghiamo su una soluzione che potrà, essere quella stradale, quella che sia. Ma oggi, voler da noi in partenza dire: « Non si potrà mai fare l'opera perché lo Stato i soldi non ce li darà », lasciamolo dire a loro. Riassumendo, dato che mi pare che quello che è stato detto nella relazione Amonn resti valido, malgrado tutte le discussioni che sono state fatte, voterò a favore della proposta fatta dalla Commissione e quindi, necessariamente, contro questo ordine del giorno. Non escludo che, se fosse stato presentato in forma diversa, se cioè fosse stato presentato qualche cosa separatamente, dando mandato alla Giunta o ad altri di esaminare, in sede centrale, se è possibile fare quel certo travaso di fondi, senza compromettere l'importo globale, in modo da tranquillizzare l'Assessore alle finanze sui quesiti che ha posto anche recentemente, potrei, dopo aver accettato le proposte della Commissione, anche accettare di dar mandato alla Commissione stessa o alla Giunta o a chichessia per vedere se è possibile premunirsi nel senso che, qualora non vada una soluzione, ve ne sia un'altra di rincalzo. Aggiungo solo che se si pensa che vi siano gruppi che hanno imposto ai propri membri di votare per la soluzione normale anche contro la loro opinione, non ho altro da fare che chiedere la votazione a scrutinio segreto, e se qualcuno crede, sarò senz'altro favorevole alla presentazione di questa domanda.

BRUSCHETTI (D.C.): Come Consigliere facente parte della Commissione che ha studiato questo problema, sento il dovere di dire anch'io una parola in proposito. Questa mattina il consigliere Cristoforetti ha riparato in parte la frase poco gentile pronunciata venerdì scorso. Il consigliere Cristoforetti però questa mattina ha aggiunto che i membri facenti parte della Commissione non hanno presentato alcuna relazione di minoranza. Io dico questo: nella penultima seduta della Commissione era stato proposto che il consigliere Cristoforetti stilizzasse una relazione; ma era stato proposto, anche che nell'ultima seduta di Commissione si sarebbero interpellati diversi tecnici delle FF. SS. L'unica volta che io sono mancato dalla Commissione è stata quella, e in quella seduta sembrava proprio che la Commissione volesse decidere, in mancanza di rappresentanti della maggioranza, l'impostazione della relazione. Siamo chiari, la prassi che abbiamo sempre adottata in tutte le Commissioni è stata quella di lasciar vedere sempre la relazione alla fine. Io ho sempre partecipato e credo di aver partecipato senza aver portato nessuna faziosità, volendo approfondire il problema. A me non è stata presentata nessuna relazione. Io non sapevo nemmeno che è stata finita questa seduta per l'elaborazione di questo programma. In quella seduta o nella successiva seduta dove fosse stata impostata una relazione, avrei purtroppo, come mia intenzione, fatta un'aggiunta molto necessaria, un'aggiunta che è stata sfiorata in questa sede, in questo dibattito, ma che non è stata veramente sviscerata e che dovrebbe essere il cardine essenziale. Questa mattina, diceva bene il consigliere Cristoforetti, che quando un ente interviene stanziando dei quattrini, questo ente ha dei diritti su quest'altro. Io aggiungo che quando un ente interviene per imporre ad un altro un orienta-

mento, per forza di cose questo ente diventa il padrino di quest'opera. E qui voglio spiegarvi. Noi abbiamo sentito in questo dibattito che i rappresentanti della Valle di Non non hanno nessuna intenzione di dare, in caso di deficit di costruzione e d'esercizio, nessun importo. Io, come Consigliere provinciale di Trento, non sono affatto d'accordo che la Provincia stanzi dei fondi per supplire questo eventuale deficit. Chi s'impegnerà, chi assolverà il compito di sanare questo deficit? Questo è l'ultimo punto che la Commissione doveva studiare. La Commissione, oltre che studiare il problema tecnico, doveva studiare il problema economico, doveva avvicinarsi a queste società e dire: Badate, se facciamo la ridotta chi si assume l'importo? Se facciamo la normale, chi si assume l'importo? Se facciamo lo stradone — e qui arrivo alla conclusione di Unterrichter — chi si assume un deficit? Chi si assume domani la manutenzione della strada? Problema che dobbiamo studiare, sviscerare, prima di dare il nostro voto, voglia o non si voglia. Caro amico Cristoforetti, questa mattina hai accennato ai censisti di Cles; in caso domani si avesse ad orientarsi su un'altra soluzione che non sia quella ferroviaria; affilerebbero i picconi per venire a Trento. Vorrei dire agli amici della Valle di Non: date la prova del vostro contributo, e quando l'avrete data, allora venite con i picconi.

CRISTOFORETTI (M. S. I.): Come membro della Commissione mi permetto, il signor Presidente potrà confermare o smentire quanto dico di far presente in brevi parole qualche cosa sulla penultima seduta. Si era deciso di stringere un po' i tempi perché eravamo in possesso di tutti i dati. Senonché, il consigliere conte Antonio dottor Alberti, ha suggerito l'idea di far intervenire due tecnici

delle FF. SS. per conoscere meglio il problema sulla difficoltà o meno di inserire i treni nella stazione di Mezzocorona. Lo stesso conte Alberti ha detto che sarebbe opportuno che per la prossima seduta (era la seconda volta che veniva in quella Commissione) fosse presentata una relazione da leggere e da discutere. Allora ha detto che potrebbe prepararla il consigliere Cristoforetti. Io mi sono schermito, dicendo che forse non sono la persona adatta per prepararla, perché ho ormai fissata la certezza che il problema del binario normale è l'unico che si impone. Allora il conte Alberti ha soggiunto: Lei prepari la stesura della relazione descrivendo come è avvenuto lo studio delle varie relazioni; parli della relazione Baudracco, della relazione Spagnolli, e lasci andare le conclusioni ». Siamo stati d'accordo. Io avevo detto già allora che mi impegnavo per il tal giorno di portare i tecnici, che sono venuti. Il consigliere Bruschetti ha ragione: l'altro giorno ho avuto, forse, una parola un po' forte; ma l'ha intesa male, non era rivolta a lui, in quanto che ho dei legami di amicizia con Bruschetti come uomo, se non dal lato del partito; devo dargli atto che consultando il registro della Commissione del turismo, ho notato che era la prima assenza di Bruschetti in tre anni. Mi domando: quando si sa che nel tal giorno c'è una riunione di tale importanza, non può far nascere dei dubbi il fatto che tutti due i Consiglieri manchino: quello che manca sempre e quello che non manca mai? (ILARITÀ) Domando perché il giorno dopo non si è chiesto: « Che cosa avete fatto ieri? Avete approvato, la relazione, e quale relazione? » Da notare che la relazione che ho presentato io, era priva di conclusione. La conclusione è stata stilata da tutti i Consiglieri presenti. Quindi non è stato un lavoro affrettato. È stato forse, se vogliamo, il destino che ci ha messo la coda, se

quel giorno Bruschetti, contre le sue abitudini, non è venuto in Commissione. Destino che, perseverando, ha permesso che quel giorno, come è sua abitudine, il conte Alberti non venisse nella Commissione. (ILARITÀ) Non volete dovermene, se tante volte sembra che noi si sia sarcastici; è una constatazione. Gli uomini hanno una testa sola e non possono fare contemporaneamente 12 mestieri; non possono essere membri di 20 comitati. Non è possibile. Non poteva neanche Napoleone scrivere più di tre lettere al colpo; a 4 non riusciva neanche lui, ed era di levatura superiore alla mia (ILARITÀ). Credo di aver ripetuto quella che è stata l'assenza di quella riunione; non è stato un voler stringere i tempi, ma necessità di giungere ad una conclusione.

ODORIZZI (Presidente della Giunta regionale - D.C.): Risponderò prima di tutto ad alcune osservazioni dei Consiglieri e Assessori che sono intervenuti in questa seconda fase del dibattito, ed esprimerò dopo il mio pensiero sull'ordine del giorno Unterrichter. Devo dire al consigliere Caminiti che quanto egli ha chiesto è stato già oggetto di considerazione. Nell'intervento di stamattina dovrei ripetere le considerazioni di allora, ma credo di non farlo perché bisogna procedere nei lavori. C'è stato un intervento dell'Assessore Pupp del quale intervento credo sottolineare una frase che ci porta a chiarire la situazione in un aspetto che stamane non avevamo considerato. Ripetendo un po' il pensiero che era stato enunciato anche da Benedikter e da qualche altro settore, mi pare da Caproni; Se non si viene alla costruzione di una linea normale noi diciamo che l'impiego di questi 2300 milioni avvenga con riguardo anche alle altre esigenze che possono esistere in provincia di Trento ed in provincia di Bolzano, perché questi 2300 milioni so-

no la conseguenza di un sacrificio, di una rinuncia della Regione e quindi di tutta la popolazione. « A me pare che in queste ragioni non si rispetti affatto la logica. Le Valli di Non e di Sole avrebbero diritto di veder realizzare, senza loro sacrificio, una linea di comunicazione, se a scartamento normale, che pur rappresenta il suo compenso di un sacrificio della Regione. Se in ipotesi ci fosse una soluzione migliore con la stessa spesa, non avrebbero diritto? Perché? Se la creazione di questa linea a spese dello Stato è stata il frutto di una rinuncia della Regione ad un compenso che la Regione avrebbe potuto ottenere sull'energia elettrica prodotta dalle ferrovie dello Stato, il ragionamento che il beneficio deve andare nell'interesse di tutta la Regione resta in piedi, tanto che si faccia la linea normale, come se si fa la strada, o la linea ridotta. Il ragionamento è sempre uguale, il sacrificio è di tutti, i profitti sono preponderanti per le valli di Non e Sole, tanto in un caso come nell'altro. Qui non vedo differenza di situazione. Se si dovesse dire: questo beneficio vada ripartito fra tutti, bisogna dirlo in tutti i casi, perché in tutti i casi la premessa è sempre quella, un sacrificio della Regione per la realizzazione di questo criterio. Vero è che in ogni caso è una felice congiuntura che abbiamo potuto ottenere il concorso dello Stato in questo problema; lasciamo che il destinatario di questo beneficio siano le valli di Non e Sole; è molto meglio che sia così, senza rimescolare la situazione di compensi, interessi generali, ripartizione e vantaggi, perché altrimenti appesantiremmo in sede regionale, una situazione che può essere di disagio in ordine a questo problema. Né preoccupatevi per quello che riguarda la Provincia di Bolzano. Diceva giustamente il consigliere Amonn ieri, riferendo i lavori della Commissione e le trattative che intercorsero fra i rap-

presentanti degli interessi della Regione ed il Ministero dei trasporti, che l'affidamento dato allora del Ministero dei trasporti non riguardava solo la sistemazione della Trento-Malé ma anche la sistemazione di altre linee nel territorio della provincia di Bolzano. Quindi, concludeva Amonn, quella partita rimane aperta. Io condivido pienamente questo pensiero. Vantaggi ulteriori è sperabile che derivino anche alle altre valli della provincia di Bolzano, in modo particolare. L'Assessore alle finanze chiede come dovrebbero venire impiegati i 2300 milioni, se si prescindesse dalla costruzione di una linea a scartamento normale. « Lo domanda — dice — appunto perché potrebbe nascere il quesito. « Secondo me, rispondo così: Probabilmente avverrebbe concordando la costruzione da parte dello Stato della grande arteria dorsale e delle collaterali, ed affidando alla concessionaria tutti i servizi di trasporto lungo le valli di Non e Sole, in maniera che questo interessante servizio continui a rimanere in mano a chi amministra interessi generali pubblici qual'è appunto la società Trento-Malé, che non è che l'espressione economica del comune di Trento, e dei comuni della valle di Non, e della provincia di Trento. Quindi un impiego che mi parrebbe completamente conforme ad una visione abbastanza obiettiva e conveniente degli interessi economici che dobbiamo tutelare. Per quanto riguarda la seconda domanda, se cioè un'impostazione del genere potrebbe avere incidenza nell'ulteriore sviluppo della trattative per la regolarizzazione dei rapporti finanziari fra Regione e Stato che si svolgeranno negli anni avvenire, soggettivamente, per quanto si possa fare il profeta, non direi che da un'impostazione « a » piuttosto che da quella « b » possano nascere diverse incidenze in quella che è la regolazione dei rapporti finanziari fra lo Stato e la Regione. Alme-

no così spero. Naturalmente devo dire: nessuno, e neppure io, è in grado di prevedere con esattezza quali saranno gli sviluppi futuri. Detto questo, mi pare necessario richiamare l'attenzione del Consiglio sulla sostanza dell'ordine del giorno presentato da Unterrichter. Se vogliamo giudicare in sintesi, quest'ordine del giorno dice questo: senza nulla compromettere, tronchiamo ogni discussione, affinché decida il Consiglio superiore dei lavori pubblici, prendendo a base tutti gli elementi di giudizio, e decida subito, in maniera che si possa cominciare l'esecuzione dei lavori nella primavera prossima, senza nulla compromettere. Infatti, nell'ordine del giorno, leggiamo il riconoscimento che, premessa la condizione che i dati che ci sono stati forniti possano corrispondere, si decide per la soluzione normale. Questo è perfettamente conforme a quanto il Consiglio provinciale e questo stesso Consiglio hanno già detto. Non vuol esprimere un definitivo giudizio sulla questione della soluzione strada, non lo esprime in quanto, per esprimerlo, è necessario avere molti elementi di dettaglio e di studio di esame che non sono stati raccolti, perché il tema non ha formato oggetto di considerazione da parte della Commissione legislativa. Non lo chiede come pronuncia, e non lo chiede neanche come espressione di parere; lo chiede solo come misura di prudenza che tutti dobbiamo accettare, quando vogliamo davvero compiere il nostro dovere e non pregiudicare la possibile accettazione della soluzione economicamente più conveniente. L'ordine del giorno, infatti, si limita a non escludere, ove ciò risultasse preferibile, la soluzione stradale, senza escluderla se risultasse preferibile. Quando un organo tecnico del valore e della garanzia del Consiglio superiore dei lavori pubblici dirà: non è preferibile, l'escluderà a priori. L'ordine del giorno non la vuole. Io condivido

in pieno questo modo di vedere le cose. Dice che non si tratta solo di realizzare solo la costruzione della dorsale principale, ma vede questa soluzione precisa, questo concetto, alla condizione che rimanga fissato il concorso dello Stato nella spesa e nella somma già impegnata, e fa voti perché il Consiglio superiore dei lavori pubblici si pronunci con tutta sollecitudine, affinché all'inizio della primavera prossima possa darsi corso ai lavori. Nulla che pregiudichi. Non è un parere che ci impegna; solo un desiderio di troncare una discussione che, in questa sede ed in altro luogo, potrebbe portarsi avanti nel tempo chissà quanto. Troncata e sostituita nel giudizio definitivo, come vuole la legge, del resto, e come può essere opportuno in questo momento, un giudizio assolutamente autorevole e tranquillo del Consiglio superiore ai lavori pubblici. Questo, in sintesi, e nient'altro, lo spirito dell'ordine del giorno, che è coerente con l'atteggiamento che il Consiglio aveva preso; prudente ed opportuno per aprire anche la possibilità di un giudizio su questa terza soluzione. È esatto che, se questo giudizio lo dovessimo dare noi, dovremmo rinviare la cosa alla Commissione, chiedere dati, relazioni ed informazioni che non sono state raccolte. Qui si rinuncia, per una ragione di praticità, perché, cioè si è convinti che sia più pratico ai fini di una rapida soluzione, affidare ormai tutto il complesso studio della questione all'organo tecnico superiore. Questa la sostanza; così è lo spirito. È evidente che quest'ordine del giorno avvia una nuova fase dello sviluppo delle trattative per la soluzione di questo problema. Coloro che hanno l'onore e l'onere di rappresentare gli interessi regionali e provinciali delle valli, devono prendere subito contatti con gli organi centrali e se risultasse il pericolo che la somma venisse accantonata, o che nascessero altre complicazioni, al-

lora l'ordine del giorno evidentemente non opererebbe, in quanto condiziona espressamente tutto al mantenimento del concorso dello Stato nella somma prestabilita e nella rapida soluzione del problema, ed al fatto che in primavera si cominciano i lavori. In questo spirito mi trovo perfettamente solidale con il proponente e dico anche di più: se neppure in questa forma, evidentemente prudente, voi ammettereste che si possa esaminare la terza soluzione, cosa farete? Votate l'ordine del giorno così come presentato dalla Commissione il che vuol dire esclusione definitiva, per quanto riguarda il Consiglio, della soluzione stradale?

Felici noi di aver espresso il nostro pensiero sulla migliore delle due soluzioni ferroviarie; ma si tenga presente, ove fosse più conveniente, ove risultasse preferibile, che non si vuol escludere neanche la terza soluzione. Quest'ordine del giorno ha un'impostazione ragionata equilibrata e prudente di tutto quello che abbiamo detto fin qui, è una conclusione logica che non vuole nulla compromettere; non ci crea una responsabilità, perché nelle varie vicende che ha avuto la trattazione di questo problema, se in una prima fase c'è stato un assopimento sulla soluzione a scartamento ridotto, per le ragioni storiche che ho detto, non vorrei che cadesse un assopimento sulla soluzione dello scartamento normale, chiudendosi gli occhi ad ogni possibile altra soluzione. Noi qui non facciamo che un atto di fiducia nella serietà e nella competenza di un organo consultivo di indubbia autorità. Non vogliamo nulla compromettere, vogliamo solo che quando giungerà la parola definitiva, ci sia per noi l'assoluta tranquillità di questa parola, sia essa scartamento normale o altro, parola che sia frutto di una valutazione tecnica ed economica realmente corrispondente agli interessi che dobbiamo rappresentare.

PRESIDENTE: Credo che si potrebbe mettere in votazione l'ordine del giorno del consigliere Unterrichter. L'ho già letto prima e i Consiglieri lo conoscono.

Es kommt die Tagesordnung des Ing. Unterrichter zur Abstimmung. Die Übersetzung haben unsere Leute schon.

BANAL (D.C.): Dichiarazione di voto. Il nostro gruppo non ha mai preso atteggiamenti né contro, né pro le soluzioni preposte per l'ammodernamento della Trento-Malé. La nostra preoccupazione è sempre stata quella di cercare la soluzione migliore che risponda ai bisogni delle valli e della Provincia. E di fatti, fa fede l'ordine del giorno votato dal Consiglio regionale in favore dello scartamento normale e le nostre dichiarazioni che sono state fatte in favore dello scartamento normale. Di fronte al problema sollevato dall'ingegner Unterrichter verso una terza soluzione e soprattutto per le considerazioni fatte dallo stesso sulle spese di esercizio e di costruzione, è nata in noi una perplessità. Per questo non vogliamo precludere la via di arrivare a questa terza soluzione se questa si dimostrerà la migliore. E solo questo fine noi attendiamo dall'ordine del giorno presentato dall'ingegner Unterrichter e dichiariamo di votare in favore di esso.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Sono convinto che due miliardi e 300 milioni dati dallo Stato alla Regione, alla Trento-Malé, sono dati come corrispettivo alla rinuncia della Regione a quei dieci centesimi sulla forza prodotta nelle centrali delle ferrovie dello Stato. Sono convinto che siccome questa somma di 60 milioni annui è un risparmio che le ferrovie dello Stato effettuano sul loro bilancio, i 2300 milioni sono il corrispettivo che esse ferrovie dello Stato danno alla Regione per costruire una

ferrovia. Se dall'esame fatto dovesse rilevarsi che è meglio costruire una strada, allora mi farò promotore, e se qualche altro più quotato si facesse promotore lo asseconderei perché i 2300 milioni non vadano alla Valle di Non, per la strada. La Valle di Non è la più ricca valle del Trentino e non è giusto che debbano dare dei soldi per la strada della Valle di Non; se mai i 2300 milioni vengano alla Regione. Pertanto devo votare contro quest'ordine del giorno. Cartesio ha detto che il buon senso è distribuito fra gli uomini in modo tale che ognuno è convinto di averne abbastanza per se stesso; con quel modesto cervello che la natura mi ha dato mi sono fatto una cognizione di questo problema e siccome ho la convinzione che si deve costruire la ferrovia o niente, devo votare contro quest'ordine del giorno.

CAPRONI (P.P.T.T.): Il mio gruppo voterà contro l'ordine del giorno Unterrichter e desidero precisare in questa occasione: 1.) che essendo stata portata la questione se venga visto un diritto delle valli di Non e di Sole di vedersi devoluti i 2300 milioni per la costruzione della linea e se questo diritto cessi qualora venga trovata una soluzione più adeguata e migliore e più economica, desidero precisare che noi contestiamo l'esistenza di questo diritto sia nel primo come nel secondo caso. Lo contestiamo, e contestiamo l'esistenza sia nel caso di una adozione di scartamento ridotto che nel caso di scartamento normale, come nel caso di soluzione stradale. Abbiamo preso in considerazione il problema da un punto di vista di un'opportunità e dopo avuti i dati necessari, rilevato che lo scartamento normale, almeno a tenore dei dati che abbiamo nelle mani, rappresenta un costo inferiore alla scartamento ridotto e che, comunque, tenendo anche conto di un certo gioco sui prezzi, di un certo scatto,

non si andrà probabilmente molto al di là della spesa prevista, abbiamo ripiegato, per ragioni di opportunità pratica, su questa soluzione. E abbiamo detto: se si tratta di ricostruire la linea a scartamento normale, siamo d'accordo; ma la stessa fiducia non l'abbiamo per la soluzione stradale; anche la strada rimarrebbe e non verrebbe portata via da nessuno; ma se si trattasse della soluzione stradale, allora quella rinuncia che ha fatta la Regione ai 10 centesimi per Kilowatt per l'energia consumata dalle ferrovie dello Stato, quella rinuncia non viene compensata da un'entità di nostro gradimento. Qualora questa non esista più o non si preveda che esista per l'avvenire, allora noi, naturalmente, non siamo più d'accordo di fare questa rinuncia, e a nome di quella parte della popolazione che rappresentiamo, abbiamo l'onore di esprimere il nostro disappunto, che è di oggi e che sarà di domani. Per quanto concerne la presentazione dell'ordine del giorno rispetto al ritardo che verrebbe ad avere, dato il necessario intervento di altri Ministeri ad esaminare il problema, lo riteniamo estremamente pericoloso, e quindi ci dobbiamo dichiarare, anche per questa ragione, contrari all'ordine del giorno. Credo che anche dal punto di vista degli intralci che potrebbero derivare per questo ritardo sia bene riflettere se convenga oggi assumere questa responsabilità. Poi c'è connessa la questione di figura che avrà una importanza relativa, ma che ha la sua importanza. Qualcuno ricorderà che quando è arrivato il secondo progetto di Norme di Attuazione, chi vi parla ha abbandonato la seduta, quel giorno. In questo momento ho la sensazione che se votassimo l'ordine del giorno Unterrichter, il Consiglio regionale avrebbe l'aria di menare per il naso il Governo. E il Governo avrebbe ragione, dopo tanto tempo, da che è stato trattato questo problema da un punto di vi-

sta tecnico e non politico, prima che saltasse fuori questo argomento.

CAMINITI (P.S.I.): Sono spiacente di non aver ricevuto dal Presidente della Giunta quell'attenzione che speravo per poter portare tutti ad una decisione comune che, secondo me, non ha aderito alla richiesta di ritirare o di rendere accessibile anche agli altri il testo dell'ordine del giorno presentato e abbia voluto spostare il piano. Quindi è evidente che con rammarico non posso accettare la tesi, e non posso accettarla anche per questo motivo: la sede competente unica per decidere di questo problema, come argomento amministrativo, come ragioni di pubblica amministrazione, è solo il Consiglio regionale; l'abbiamo illustrato ampiamente in varie circostanze. Non è vero, signor Presidente Odorizzi, che non ci sia una differenza di situazione sulla destinazione dei fondi, perché questa destinazione dei fondi nei termini che sono inseriti nella legge del 21 aprile 1951, non è stata discussa dal Consiglio regionale, essa è il risultato di un accordo che è stato concluso da persone autorevolissime, ma che comunque non rappresentavano questo Consiglio regionale, che è il primo Consiglio regionale. Oggi voi cambiando quella destinazione allora concordata, avete spostato la discussione su questo argomento, e allora, evidentemente, non si può più accettare la conclusione concordata, perché si rivoluziona tutta la situazione. Se avessimo deciso noi di essere d'accordo con il Ministero dei trasporti che venissero dati 2300 milioni alla Valle di Non avrei capito la sua tesi, ma oggi cambia il soggetto del diritto. Soggetto del diritto sono stati alcuni elementi di natura politica; oggi è la espressione politica amministrativa costituita dal Consiglio regionale. Secondo: voi avete detto: noi siamo tranquilli nel prospettare la solu-

zione stradale; non sappiamo se anche voi possiate essere tranquilli nel rigettarla senza averla esaminata. Io rispondo: per parte mia sono ugualmente tranquillo quanto Lei, signor Presidente, perché questa tranquillità mi viene dal giudicare persone corrette, competenti, oneste, quelle che hanno prospettato al Governo italiano con legge che è stata promulgata 5 mesi fa, la spesa di 2300 milioni, e perché devo pensare che queste persone, prima di aver proposto una spesa così ingente in tempi così difficili, non l'abbiano fatto a vanvera. Sono tranquillo per la sicurezza che questa gente non voleva sciupare i soldi del povero popolo italiano. In terzo luogo non sono d'accordo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici decida se si deve fare la strada . . .

CONSIGLIERE: Lo deve!

CAMINITI (P.S.I.): . . . o si deve fare la ferrovia. Sono d'accordo, so che il Consiglio superiore dei lavori pubblici decide in via definitiva. Ma dico che se ci è stato chiesto un parere, e per due ragioni ne abbiamo discusso, questo parere sia preciso e non amletico. È bene che il parere sia chiaro, e che si sappia, che i rappresentanti della Regione desiderano questo. Se poi il Consiglio superiore dei lavori pubblici vuol fare in altro modo, lo farà assumendosi da solo la responsabilità nei confronti della popolazione che, attraverso i suoi rappresentanti, così ha chiesto. Per questi motivi sono spiacevole veramente (perché in momenti così difficili per tutta la Nazione ci sentiamo tutti intenzionati da una maggiore collaborazione verso le difficoltà che in ogni campo si pongono in questo momento); una maggiore unione di intenti ed una maggiore comunità di intenzioni sarebbe stata rispondente a un mio desiderio personale, e forse avrebbe ottenuto un effet-

to maggiore anche in sede superiore. Per questi motivi sono spiacevole di dover votare contro quest'ordine del giorno.

DEFANT (A.S.A.R.): Voterò contro l'ordine del giorno per queste precise ragioni. Primo: pur ritenendo che ogni proposta in merito al mezzo di trasporto da usarsi nella valle di Non sia legittima — quindi piena cittadinanza anche alla proposta stradale — ritengo che, sia la Giunta provinciale che il proponente consigliere Unterrichte, hanno avuto oltre due anni di tempo per presentare le loro proposte in forma molto più concreta, in modo da poterle presentare in sede competente, in accompagnamento agli altri progetti. Non essendo stato effettuato questo, e ripresentando la sola proposta proprio oggi al momento stesso in cui il Consiglio regionale si deve pronunciare sul quesito posto dal Ministero dei trasporti, questa presentazione della proposta Unterrichter potrebbe acquistare, nei confronti del Ministero competente, una soluzione di ritrattamento se non di sabotaggio delle proposte anteriori, tenendo presente le esigenze economiche illustrate da eminenti studiosi, in materia economica, della situazione della Valle di Non e Sole. Sono convinto che le predette valli hanno bisogno della ferrovia e della strada quindi . . .

BALISTA (D.C.): Non può sbagliarsi!

DEFANT (A.S.A.R.): quindi la conclusione della soluzione stradale sarebbe l'instaurazione manifesta di un pericoloso monopolio di trasporti a danno dei produttori della Valle di Non. Questo è forse il pericolo maggiore contro il quale ho sempre lottato. Ogni forma di monopolio è da combattersi con tutti i mezzi, perché porta alla degenerazione dei rapporti

sociali ed economici. Questo è il grave e inevitabile pericolo della provincia di Trento, dove le iniziative sono scarse e la concorrenza scarsissima. Per questi motivi di ordine economico, tecnico e di procedura, non posso accettare l'ordine del giorno proposto dal consiglier Unterrichter.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND): Vi sarebbero da portare infinite argomentazioni per dimostrare che quest'ordine del giorno è nocivo alla causa che noi riteniamo giusta, dopo esserci largamente e minutamente documentati. Ma basta citarne alcuni per giustificare pienamente il voto che si sta per dare. Voglio fare eccezione, fra gli argomenti che potrebbero essere sviluppati, per quello che è corso per l'aula e che è stato portato come ipotetico, quello dello Stato Maggiore. Qui c'è la dichiarazione dello Stato Maggiore generale che esprime la sua preferenza alla soluzione ferroviaria a scartamento normale. Ma le ragioni che giustificano, anche all'infuori di questo particolare importantissimo e fondamentale, il voto contrario all'ordine del giorno è questo: si è parlato del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ora, noi tutti abbiamo letto il testo di legge. Il testo di legge dice che un lavoro proposto da qualsiasi Ministero e, in questo caso, dal Ministero dei trasporti, deve passare anche attraverso il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Dice infatti, il primo comma dell'articolo 1, che questa trasformazione deve farsi secondo progetto da approvarsi dal Ministero dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Sapevamo benissimo che i documenti che la Commissione ha dovuto approntare sarebbero stati esaminati dal Ministero dei trasporti e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, come dice la legge, ed in questo siamo perfettamente a posto;

non è che l'ordine del giorno che è stato presentato abbia fatto una scoperta col dire che si rivolgeva al Consiglio superiore dei lavori pubblici, autorevolissimo organo dello Stato, e del Ministero dei lavori pubblici. Ma l'argomento chiave è che mettiamo in pericolo lo stanziamento; bisognerebbe essere troppo ingenui per ammettere che non solo in questa circostanza calamitosa, dell'alluvione in Polesine, con tutti i guai che attraversa il Paese, bisognerebbe essere ingenui per ammettere che non fosse troppo facile ad un Ministero qualsiasi stornare una determinata somma, quando ci si presentasse a chiedere la trasformazione della legge. Perché, se si vuole entrare nel discorso stradale, bisogna proporre una nuova legge, dopo che questa a noi non fa comodo, dopo che per anni la nostra deputazione, ha insistito affinché questa legge ci fosse data. Che cosa ha fatto la nostra commissione? Ha preso atto del compito affidatole dal Consiglio regionale ed in numerose sedute ha esaminato i documenti che doveva presentare al Consiglio. Sopra il rapporto della Commissione dobbiamo esprimere un voto. Nella votazione del 18 luglio, questo fu il compito conferito. Mi sento tranquillissimo sulla bontà della causa che abbiamo difeso e sul dovere di respingere il presente ordine del giorno. Non vorrei mai che si avesse a dire che è stato tolto alla Regione, alla Provincia ed alla Valle di Non (che in questo caso avrà vantaggi particolari) uno stanziamento che rappresenta, per oggi e per il futuro, uno degli elementi più importanti dello sviluppo economico di tutta la Regione, della Provincia e di quella vallata.

UNTERRICHTER (D.C.): Ho preso atto dell'orientamento di tutti i gruppi, escluso quello della V.P. Ai rappresentanti che hanno parlato dico: Vi auguro che voi possiate dare al-

la Valle di Non una ferrovia a scartamento normale e che questa ferrovia non sia una passività per l'economia della Valle di Non, per l'economia della nostra Provincia e Regione. Vi faccio una raccomandazione: oltre che farvi diligenti nel reclamare dai signori Sindaci dei telegrammi di plauso per la costruzione della ferrovia, vi prego di parlare ai signori Sindaci perché diano le centinaia di milioni necessari se questa ferrovia vogliono realizzarla e perché i Sindaci si impegnino ad assumere la passività che comporterà questa costruzione.

PRESIDENTE: È posto ai voti l'ordine del giorno Unterrichter: 24 contrari, 15 favorevoli, 5 astenuti. L'ordine del giorno è respinto.

È posta ai voti la proposta della Commissione legislativa, cioè la relazione con la proposta contenuta nei due punti che ognuno ha presenti.

Es kommt der Vorschlag der gesetzgebenden Kommission zur Abstimmung. Wer damit einverstanden ist, möge bitte die Hand erheben.

Chi è d'accordo con la proposta della Commissione legislativa prego alzi la mano: 30 favorevoli, 1 contrario, 14 astenuti. La proposta della Commissione legislativa è approvata.

UNTERRICHTER (D.C.): Controprova Non corrispondono le cifre di quest'ultima votazione, perché sono 30 favorevoli, 14 astenuti 1 contrario. Sono 45.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Siamo 45!

BALISTA (D.C.): No, ne mancano!

PRESIDENTE: Sono assenti solo due persone; siamo in 44. Assenti sono Samuelli e Alberti. È uscito un voto di più?

CAMINITI (P.S.I.): Rifacciamola!

UNTERRICHTER (D.C.): D'accordo, va bene; che ve ne sia uno di più che si assume la responsabilità.

PRESIDENTE: È posta ai voti la proposta della Commissione: 29 favorevoli, 1 contrario, 14 astenuti.

Mi previene in questo momento un ordine del giorno firmato da Cristoforetti, Defant, Scotoni e Caproni.

ORDINE DEL GIORNO

« Il Consiglio regionale
udita la relazione della Commissione legislativa per l'industria, il commercio ed i trasporti.

risolve

di far proprio il progetto dettagliato di ricostruzione della Ferrovia Trento-Malé a scartamento normale, elaborato dagli egregi signori professor ingegner Zignoli e ingegner Baudracco, imputando la spesa al proprio bilancio per l'anno corrente e, ove occorra, per il 1952, e rifondendo alla Provincia di Trento le somme ad essa anticipate per tale titolo.

Hier heißt es: Nach Anhörung des Berichtes der gesetzgebenden Kommission für Industrie, Handel und Transportwesen beschließt der Regionalrat, ein Projekt über den Wiederaufbau der Trento-Malé-Bahn in Normalspur, von den Ing. Zignoli und Baudracco ausgearbeitet, sich anzueignen und die diesbezügliche Ausgabe im Haushaltsjahr 1952 vorzusehen, indem der Provinz Trient die bereits vorgestreckte Summe zurückgezahlt werden soll.

Secondo ORDINE DEL GIORNO firmato da Defant-Cristoforetti-Caminiti del seguente tenore:

« Il Consiglio regionale, nel mentre esprime alla Commissione legislativa per l'industria, il commercio e i trasporti il plauso per aver assolto in modo tanto economiabile il mandato ricevuto

d à m a n d a t o

alla Commissione stessa di seguire, attraverso i propri membri, il progetto di ricostruzione della ferrovia Trento-Malé a scartamento normale, per poter dare al Ministero trasporti e al Consiglio superiore dei lavori pubblici, tutti i chiarimenti che si rendessero necessari e che fossero richiesti, al fine di una sollecita approvazione tecnica del progetto stesso...

Der Regionalrat spricht der Kommission sein Lob aus für die Absolvierung ihrer Aufgabe und gibt weiters der Kommission den Auftrag, das Projekt über den Wiederaufbau der Trento-Malé-Bahn auf Normalspur weiter zu verfolgen, um dem Transportministerium und dem Hohen Rat für öffentliche Arbeiten jegliche Aufklärung, die sich in der weiteren Folge nötig erweisen sollte, zu geben, damit eine schnelle Erledigung des Projektes ermöglicht werde.

CRISTOFORETTI (M.S.I.): Ho presentato con alcuni colleghi questo ordine del giorno perché era prevedibile che la votazione sarebbe stata orientata nel modo nel quale si è orientata e definitivamente stabilita, ed anche i colleghi dei più opposti settori hanno confermato che la ricostruzione della Trento-Malé è un problema di interesse regionale e che quindi il Consiglio regionale deve dire la sua parola definitiva. Pertanto, siccome il Consiglio regionale si è espresso in questo momento con il voto favorevole alla ricostruzione della Trento-Malé con binario normale, esiste un pro-

getto per il quale il Consiglio provinciale di Trento ha già esposto un certo anticipo a coloro che lo hanno steso, chiediamo che il Consiglio regionale faccia suo questo progetto, assumendo di pagarlo e rifondendo alla Provincia la spesa già avuta e anticipata. Sarebbe assurdo che la Provincia partecipasse alle spese quando non avrà il merito e l'onore di consegnare il progetto di quest'opera realmente utile che si farà.

BALISTA (D.C.): Signori Consiglieri, ho preso atto di quest'ordine del giorno e faccio una dichiarazione ufficiale non soltanto come Consigliere regionale ma come Presidente della Giunta provinciale di Trento. Non posso aderire a quest'ordine del giorno perché il progetto è stato affidato al professor Zignoli, su mandato del Consiglio provinciale alla Giunta provinciale di Trento. L'ho detto ancora al professor Salvetti, in un recente colloquio, ed egli aveva condiviso questa mia opinione come corretta nella forma. Certamente, non appena questo progetto mi sarà ufficialmente consegnato (ciò che non è avvenuto fino a questo momento) io lo dimetto al Consiglio provinciale in modo che in una seduta urgente possa esprimersi. Per ragioni facilmente intuibili, soltanto il Consiglio provinciale di Trento potrà disporre di questo progetto, dopo che io avrò preso contatto con il progettista. Naturalmente non possiamo prendere decisioni senza il consenso della Giunta provinciale di Trento e del progettista al quale noi abbiamo dato il mandato di elaborare il progetto.

E con questa dichiarazione io affermo che per oggi voterò contro quest'ordine del giorno.

PRESIDENTE: Per chiarire, prima di dare la parola a Salvetti, che la cosa va fatta di concerto con la Provincia di Trento.

BALISTA (D.C.): Lei può fare quello che vuole.

PRESIDENTE: Io possiedo una lettera, in cui il Ministro per i trasporti chiede il Progetto al Consiglio regionale; è firmata dal Ministro.

BALISTA (D.C.): Io non lo do!

PRESIDENTE: (*legge la lettera*). Volevo solo leggere la lettura diretta al Consiglio e per conoscenza alla Giunta regionale e all'Ispettorato della motorizzazione per il Trentino e l'Alto Adige.

BALISTA (D.C.): Non mi riguarda.

SALVETTI (P.S.I.): Volevo rilevare semplicemente che il primo è uno di quegli ordini del giorno che sembrano superflui. È proprio come ha detto il Presidente del Consiglio nel secondo punto delle proposte fatte dalla Commissione. Mi pare che, avendo accettato a larghissima maggioranza la proposta della Commissione, sia implicito ed esplicito che c'è il vincolo per cui il progetto deve andare al suo destino. Il secondo ordine del giorno invece è molto importante dal punto di vista che vorrei chiamare procedurale. Ripeto quello che ha già detto il Presidente di Trento e la Regione. Il Presidente Balista si è riferito al mio colloquio, ma Balista poteva aggiungere di più e dire che per me l'unica forma corretta vera era un'altra; né la Regione né la Provincia: era la società Trento-Malé la vera titolare che avrebbe dovuto presentare all'esame il progetto. Ho fatto personalmente la proposta che la Trento-Malé faccia suo con carattere di urgenza questo progetto, questo elaborato con il nostro parere di Consiglio regionale. La mia proposta, effet-

tuata al consiglio di amministrazione della Trento-Malé, di cui faccio parte, non ha avuto sufficiente accoglimento. Comunque ho sostenuto e sostengo che il progetto appartiene alla Provincia perché è avvenuta l'approvazione del Consiglio provinciale, e la Giunta, sia pure con remore lo ha portato a termine. In questo momento anche se erro, parlando nella duplice e triplice veste di consigliere della Trento-Malé della Provincia e della Regione, vorrei fare un caldo appello al Presidente Balista ed al suo gruppo, di guardarsi bene dal creare su questo terreno, un dissenso che potrebbe avere gravissime conseguenze. Ha detto che ci sono state delle spese: vengano rimborsate; questo era nell'ordine del buon senso; ma volere su questa forma di paternità del progetto insistere su un dualismo, lo riterrei foriero di deprecabilissime conseguenze. Anche dal punto di vista pratico, per me è essenziale che sul tavolo del Consiglio superiore dei lavori pubblici giunga il progetto della normale.

SCOTONI (P.C.I.): Se il progetto lo assume la Regione, paga la Regione il progettista. D'altra parte esercita la sua competenza e presenta un progetto a nome suo; mi sembra anche logico che a pagarlo sia la Regione. Effettivamente non trovo giusto l'atteggiamento assunto dal Presidente della Giunta provinciale di Trento. Intanto, Presidente Balista, questo richiamo al Consiglio . . .

BALISTA (D.C.): Quando vi fa comodo!

SCOTONI (P.C.I.): . . . che viene solo adesso; finora non era patrimonio della Giunta provinciale; ai colleghi della provincia di Bolzano dovrò dire che, esattamente per la tesi sostenuta dal Presidente della Giunta provinciale di Trento, egli non ha mai sentito il bi-

sogno, il dovere, l'opportunità, dite come volete, di portare la questione al Consiglio provinciale.

BALISTA (D.C.): Se non c'è ancora il progetto . . .

SCOTONI (P.C.I.): Fino ad oggi la questione della ferrovia non è mai stata portata dalla Giunta; è stata sollevata dal consigliere Vinante a proposito della discussione del bilancio; il consigliere Vinante in quel momento non sapeva di smuovere la valanga che c'è stata. Credeva di fare un'innocente domanda, un po' come quando ho firmato quest'ordine del giorno credevo solo di far passare alcuni milioni dalla Regione alla Provincia. Oggi si sente questa necessità di portare l'oggetto in Consiglio provinciale e mi sembra che la si senta non più per senso di rispetto nei confronti del Consiglio stesso, ma per senso di insofferenza verso la decisione del Consiglio regionale. In fondo, questa proposta, non tende a valorizzare il Consiglio provinciale di Trento, ma ad eludere un voto del Consiglio regionale. Inoltre non so nemmeno fino a che punto l'esecutivo della Provincia di Trento abbia il diritto di negare questo progetto in quanto, da quando, il 7-11-1949, il Consiglio provinciale si è occupato per la prima volta, con un ordine del giorno, di quest'argomento, ha affidato alla commissione un preciso mandato di prendere immediatamente contatto con l'autorità competente (*legge l'ordine del giorno*). Successivamente venne votato un altro ordine del giorno dove si riconosceva nella soluzione normale la soluzione più idonea e si dava mandato alla Giunta di predisporre il progetto, perché evidentemente non era la Commissione quella che poteva commissionare il progetto; ma con ordine del giorno votato il 7 novembre 49 il

Consiglio aveva affidato alla Commissione questo compito e non l'ha mai tolto.

BALISTA (D.C.): È stato tolto l'incarico!

SCOTONI (P.C.I.): Non mi risulta. Quindi, se formalmente il progetto può sembrare di proprietà della Giunta, credo che a disporre potrebbero anche essere i componenti di quella tale Commissione, specialmente quando ci si trova di fronte a quella precisa lettera ufficiale indirizzata al Consiglio regionale. Perciò vorrei pregare il Presidente della Giunta provinciale di Trento di non affannarsi troppo per la competenza del Consiglio provinciale, e per il prestigio dello stesso; avremo modo di interessarci in Consiglio provinciale su tante altre questioni, che invece finora non sono state dibattute, ma sulle quali cercheremo di avere un maggior rispetto del Consiglio provinciale.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND): La questione sollevata da questo ordine del giorno assume un carattere notevole per parecchi aspetti. Uno di questi aspetti, che nell'ultima seduta veniva contestato dall'avvocato Balista, è questo: il professor Zignoli già nel settembre 1950 rilasciava un atto di procura all'ingegner Baudracco, nell'atto di associarlo a sé con il compito, non di fare qualche lavoro, come diceva l'avvocato Balista stamattina, ma di eseguire tutti i rilievi per il progetto. Qui è il testo della procura, che, se occorre, può essere letto. Questa procura veniva a saldare la collaborazione del professor Zignoli con l'ingegner Baudracco, che diventava l'esecutore materiale del progetto, sia perché aveva l'opportunità di trovarsi in questa zona, che per lunghissima esperienza che ha della linea della Valle di Non, come di tutte le

linee della Regione. Con quella procura il professor Zignoli diceva, nel medesimo tempo, che pregava la Giunta provinciale di rifondere, di volta in volta, all'ingegner Baudracco le note di spesa che egli avrebbe presentate. Difatti l'ingegner Baudracco presentò delle note che vennero saldate fino all'aprile di quest'anno 1951. Dopo il mese di aprile, per quanto l'ingegner Baudracco abbia anticipato di tasca sua oltre 1 milione di lire, non venne mai rifiuto dalla Provincia di Trento. È stato detto in questa sede (e io ho risposto che non è vero) che la causa di questo ritardato pagamento è la Corte dei Conti. Non è vero, non è affatto vero. Intanto l'ultima nota da saldarsi è del mese di aprile 1951. La Corte dei Conti è entrata in funzione l'11 agosto di quest'anno; quindi c'era tutto il tempo perché le note fossero regolarmente saldate. Tuttavia quando venne affacciata, dopo i mesi che vanno dall'aprile all'agosto, la difficoltà della Corte dei Conti, io parlai con quell'eccellente e competentissimo uomo che è il consigliere Amatucci, gli esposi come avvenivano in precedenza, in base alla procura lasciata dall'ingegner Zignoli, i pagamenti all'ingegner Baudracco, ed egli mi disse: « Quando l'Ufficio tecnico della Provincia abbia messo la sua firma per la congruità delle note presentate, la Provincia può pagare ». La nota della primavera venne sottoposta all'ufficio tecnico della Provincia, il quale stabilì la congruità dei prezzi; ciò nonostante, la nota non è stata pagata e l'ingegner Baudracco ha anticipato oltre un milione di tasca sua, come dissi. Questo è un particolare che giustifica perfettamente quanto è sopravvenuto a dire il consigliere Defant riguardo non solo, alla proprietà intellettuale e letteraria che appartiene all'autore indiscutibilmente; gli apparterebbe a maggior ragione perché c'è stato questo ritardo enorme del pagamento di

spesa, da lui anticipate. Il Progetto nel frattempo è stato portato a termine e, in base alla richiesta del Ministero dei trasporti, è depositato con le firme del professor Zignoli e dell'ingegner Baudracco, insieme a tutti i testi che il Ministero ha richiesto. Ecco l'elenco di tali documenti (*Legge*). La proposta Zignoli è di non introdurre la trazione elettrica; vogliamo tuttavia presentare un completo elaborato anche su questo, e l'elaborato si trova nell'elenco, ed è a firma del professor Zignoli. Vi è, infine la relazione geologica del consulente, dottor Terner. È qui il momento di dire quello che non ho voluto dire prima perché la discussione era già lunghissima: Quella relazione Zignoli a cui si è fatto tanto allusione è una relazione, né completa né definitiva, tanto è vero che la lettera in data 22 novembre 51 diretta all'avvocato Balista dice espressamente che questa relazione deve essere completata.

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND): Sì, posso anche leggerla; interessante è dire che qui si riserva di inviare un'aggiunta che farà parte integrante di essa, perché l'ingegner Zignoli, d'accordo con l'ingegner Baudracco, ha proposto che si inserissero i progetti di dettaglio qui uniti con l'elaborato di alcuni punti dove il professor Zignoli ha ritenuto, da colloqui avuti con l'ingegner Baudracco, che fosse utile presentare delle varianti per taluni particolari della linea che, nel complesso dei documenti prodotti, si trovano già elaborati e compiuti nei lucidi come il progetto completo. Quindi i documenti richiesti dal Ministero sono tutti approntati con la firma degli autori.

BALISTA (D.C.): A chi deve consegnare il progetto Baudracco? Legga a chi deve consegnare il progetto!

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND): Lo deciderà il Consiglio!

BALISTA (D.C.): Legga la lettera. Quella non si legge?

MENAPACE (vice-Presidente del Consiglio regionale - IND): Lo so che si poteva portare il progetto in Consiglio provinciale, per tentare se si poteva svaloriare qualche cosa, con una votazione che non avrebbe avuto il significato che doveva avere. I denari della Provincia o della Regione sono unici; prenderli dal Consiglio regionale per darli al Consiglio provinciale è come prenderli da una tasca e metterli nell'altra. Quindi, proporre il Consiglio regionale di rifondere alla Provincia quello che ha già versato e di assumere le spese ulteriori, è cosa che, dal punto di vista della spesa del pubblico denaro, non intacca in nessun punto quello che è il rispetto del pubblico denaro.

Ma sotto l'aspetto della votazione avvenuta poco fa, la consegna che è già avvenuta con il consenso degli autori ci assicura che il Presidente del Consiglio regionale può presentare il progetto e tutti gli elaborati al Ministero che li ha richiesti.

CAMINITI (P.S.I.): A questo punto vorrei fare una domanda: A chi spettava, sotto il piano giuridico e amministrativo, il compito di ordinare un progetto per l'esecuzione di lavori che avrebbero dovuto trasformare la esistente ferrovia della Valle di Non? Siamo nel campo delle spese che vanno sostenute dalle pubbliche amministrazioni e che devono avere un riscontro preciso nell'interesse pubblico, perché diversamente ciascuno mi potrebbe dire « chiunque abbia un interesse può ordinare un progetto ». Ma bisogna vedere se quest'interesse corrisponde agli interessi pubblici, ci sia

anche una rispondenza di competenza, cioè che l'organo che ordina questo determinato lavoro abbia la competenza di decidere in merito al lavoro stesso. Diversamente è una spesa superflua fatta a titolo di studio e non mi sembra che sia la più idonea nei confronti delle pubbliche amministrazioni.

Ora qui i titolari potevano essere tre. È stato detto: la società, l'impresa che gestisce il servizio, mi dispiace di non essere d'accordo con Salvetti su questo, perché la società è una concessionaria di servizio, ma noi dobbiamo distinguere quella che è l'esecuzione del servizio da quello che è invece l'impianto di servizio che appartiene quindi ad una categoria diversa di aventi diritto. La società come concessionaria poteva, appunto perché tale, presentare anche molti progetti, ma non ne aveva il dovere, il compito, in relazione al problema che noi stiamo esaminando, il problema di natura amministrativa: La provincia: che cos'è la Provincia nel caso in specie? È solo l'azionista della società. Come azionista della società va trattata alla stessa stregua o quasi, perché anche in questo caso la Provincia è interessata nell'andamento dei servizi, ma per quanto invece concerne la struttura dell'impianto, l'unico titolare che si può interessare è solo quello che ha concluso con lo Stato, le trattative attraverso le quali i 2 miliardi e 300 milioni sono stati erogati, che è quindi titolare di diritto di queste trattative, che ha rinunciato ad una partita, del caso a 60 milioni, per avere in contropartita i 2 miliardi e 300 milioni: la Regione. L'entrata sull'energia elettrica è un'entrata regionale e non è di pertinenza del bilancio della Provincia. Quindi mi sembra lapalissiano che l'unico organo che ha il compito di ordinare questi progetti è la Regione. Invece c'è stata la Provincia, ed allora di fronte a che cosa ci troviamo?

Da una parte di fronte ad un atto di incompetenza compiuto dalla Provincia, che può essere sanato perché fra l'altro questo atto giuridicamente non è concluso, in quanto la Provincia ha ordinato, ma non ha acquistato, non ha ancora pagato. Quindi siamo in quel periodo di incertezza in cui da una parte vi sarà una surroga di altro organismo; si può rinunciare. La Provincia, tutto sommato, che cosa fa? Rinuncia all'ordinazione di questo progetto che non era di sua competenza, guadagnandoci le spese che doveva pagare, e che non ha ancora pagato agli esecutori del progetto. La Regione si surroga alla Provincia a Balista e Rosa che sono più competenti di me in questioni di diritto, sanno che la surrogazione è un istituto; avvocati sono anche Odorizzi e Benedikter — di avvocati ve n'è forse troppi qui dentro — e sanno benissimo che la surrogazione non è un'invenzione nata in questa sede; esiste anche nel diritto privato, e non vedo perché non si debba adottare nel diritto pubblico, ove si tratta di sanare un atto di incompetenza. La Provincia insiste che il rapporto è stato fra essa e Zignoli e pretende che Zignoli, che questo professore, le consegna quel progetto che essa ha ordinato. Che cosa fa di questo progetto? Lo dà alla Regione, la quale non chiede altro, in questo momento, e dice di più: te lo paghiamo pure. Se lo tiene la Provincia, che cosa ne fa? Paga a vuoto quei milioni che il progetto costa! Signori mi sembra che la difesa gelosa che ha fatto l'avvocato Balista di questo pupillo, rappresentato dal progetto, non abbia fondamenti; non so come si possa giustificare e non credo — mi rifiuto di credere — che l'avvocato Balista pensi di voler ostacolare quella che era stata una decisione del Consiglio regionale. Dico che mi rifiuto di pensarlo. Quindi probabilmente l'avvocato Balista era attaccato ad un atto del Consiglio provinciale e ne

ha voluto difendere la consistenza aggiungendo che desidera che questa decisione venga presa dal Consiglio provinciale e poi dal Consiglio regionale. Caro Balista, su questo potrei anche darti ragione, però ti dico che il Consiglio provinciale non ha altra via di uscita che riconoscere la propria incompetenza e a demandare alla Regione di compiere questo atto della surrogazione. E poiché, non è per colpa mia, il Consiglio regionale si forma della fusione o confusione dei due Consigli provinciali, vogliamo essere così formalisti di volere, ad ogni costo andare prima, per ragioni soltanto di forma, a sottoporre l'argomento al Consiglio provinciale per poi riportarlo al Consiglio regionale? Primo punto. Secondo punto; Non credete voi, e siete in molti che vi siete preoccupati del ritardo, non credete che questo ritardo che comporterà necessariamente di demandare al Consiglio provinciale di pronunciarsi sulla questione, qualcuno potrebbe ritenere che fosse fatto solo per manovra dilatoria? Non credete che, dato che lo stesso Consiglio provinciale siete voi, non credete di poter prendere adesso questa decisione, accettando i fatti che emergono da tutta la situazione: che l'unico titolare di diritto è la Regione, ed alla Regione va demandato il compito di occuparsi della parte amministrativa e tecnica di questo argomento. Io credo di aver chiarito ampiamente l'intero problema e voglio sperare che l'ordine del giorno (con questo chiarimento d'intenzione che voleva offendere la competenza di nessuno) possa essere accolto.

BALISTA (D.C.): Forse sono stato frainteso; ho l'impressione; perché non si è capito il motivo del mio intervento. Io, naturalmente, devo seguire un certo metodo e prego i Consiglieri regionali e provinciali di darmene atto. Il professor Zignoli è stato incaricato con una

delibera non di organo incompetente; è stata incaricata la Giunta provinciale con regolare delibera del Consiglio provinciale di far stendere un progetto per la normale, dal professor Zignoli. Andiamo avanti: il progetto Zignoli che protraggo — caro Scotoni — a me non è stato consegnato e avevo detto ripetute volte in sede di Consiglio provinciale che il Consiglio sarebbe stato convocato in apposita seduta per la Trento-Malé, non appena pervenuto il progetto con la relazione. Viceversa ho sentito qui che questo progetto è stato presentato alla Commissione, che a sua volta aveva dato incarico di presentare il progetto stesso al Consiglio. Il dottor Menapace, nella lettera da lui preletta, che è una copia di una lettera a me pervenuta dal professor Zignoli, non ha richiamato il Consiglio sul fatto che il professor Zignoli scrive all'ingegner Baudracco di voler procedere con tutta l'urgenza possibile alla consegna del progetto a mie mani. Questo non lo dice. Però io lo faccio rilevare. Evidentemente, io, come faccio a trascurare questo fatto? La proprietà del progetto e della relazione è di Zignoli con Baudracco. La Provincia non ha nessun rapporto, perché anche i pagamenti e anticipi fatti sin qui sono stati fatti per conto del professor Zignoli: La questione del nostro rapporto col professor Zignoli: io ho intese col professor Zignoli delle quali non ho da

rendere edotta l'assemblea. Questa è una partita che vedrà la Giunta provinciale di Trento. Non voglio assumere responsabilità personali. Io non sono un privato. È inutile parlare di surroghe e non surroghe: è un ente pubblico. Quindi c'è stata una delibera: non confondiamo Provincia con Regione. Io desidero che il Consiglio provinciale deliberi tutto ciò che vuole.

Ho detto anche a Salvetti, che il nostro progetto vada a Roma attraverso la Trento-Malé o la Giunta regionale, in qualunque modo, a me non interessa. È evidente che se noi abbiamo fatto fare il progetto, di questo progetto, intendiamo servirci; quindi non si dubiti che si vogliano frapporre degli ostacoli. Sarebbe assurdo. Quindi, detto questo, Caminiti stesso dice che forse dal punto di vista economico ho ragione; non forse; ho perfettamente ragione; non occorre che si riconvochi il Consiglio regionale per questa ulteriore procedura; ce la sbrigheremo molto più in fretta; trasmetteremo gli atti, come decide il Consiglio; la liquidazione dei conti è partita che potremo discutere in altra sede.

PRESIDENTE: La discussione continua domani alle ore 9.15.

(Ore 18.20)

