

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

## LXXVII.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 OTTOBRE 1952

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE	PAG.	PAG.
<b>Congedo:</b>	PAG.	
PRESIDENTE . . . . .	765	VERONESI, <i>Relatore</i> . . . . . 768, 770, 771, 776
<b>Comunicazione del Presidente:</b>		GIAVI . . . . . 769, 770, 771
PRESIDENTE . . . . .	765	MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per</i> <i>i trasporti</i> . . . . . 771, 775, 776, 777
<b>Per l'incidente ferroviario di Altavilla</b> <b>Vicentina:</b>		FERRANDI . . . . . 771, 776, 777
TOMBA . . . . . 766, 767		SANNICOLÒ . . . . . 773, 774, 775
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per</i> <i>i trasporti</i> . . . . . 766		VOLGGER . . . . . 774, 775
DUCCI . . . . . 766, 767		SALERNO . . . . . 775
VERONESI . . . . . 767		<b>Votazione segreta:</b>
FARINI . . . . . 767		PRESIDENTE . . . . . 778
PRESIDENTE . . . . . 767		
CARONITI . . . . . 767		
<b>Disegno di legge (Discussione e approva-</b> <b>zione):</b>		
Potenziamento della ferrovia Trento-Malè ( <i>Stralciato dal disegno di legge n. 3285:</i> <i>Potenziamento della ferrovia Trento-</i> <i>Malè e completamento delle ferrovie</i> <i>Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo</i> <i>diramazione Trapani, approvato dalla</i> <i>VII Commissione permanente del Sen-</i> <i>nato</i> ). (2825-bis) . . . . . 767		
<b>Proposta di legge (Discussione e non ap-</b> <b>provazione):</b>		
CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTO- ALTO ADIGE: Potenziamento della ferrovia Trento-Malè concessa all'indu- stria privata. (2924) . . . . . 767		
PRESIDENTE . . . . . 767, 769, 770, 773 774, 776, 777		

La seduta comincia alle 9,30.

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

**Congedo.**

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Borsellino.

**Comunicazione del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che per la discussione del disegno di legge n. 2825-bis gli onorevoli Lombardi Riccardo, Fittaioli Luciana, Giannini Olga e Vecchio Vaia Stella sono sostituiti, rispettivamente, dagli onorevoli Ferrandi, Corbi, Volgger e Sannicolò.

**Per l'incidente ferroviario di Altavilla Vicentina.**

TOMBA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, un'altra grave disgrazia, a breve distanza dall'incidente che commemorammo la settimana scorsa, è avvenuta nei pressi di Altavilla, sulla linea Vicenza-Verona. Il rapido Torino-Trieste, ad un passaggio a livello, ha investito un carretto carico di bombole di ossigeno. Non si sa quali siano le ragioni del disastro; comunque, come quasi sempre avviene in questi incidenti, chi ne sopporta le conseguenze, prima di tutti, è il personale di macchina. Nell'incidente hanno trovato la morte il macchinista, l'assistente e un ingegnere che si trovava sull'automotrice. I giornali riferiscono che la casellante è una assuntrice di 70 anni: non so se sia questa un'età nella quale si possa fare ancora l'assuntrice di un passaggio a livello, specialmente se manovrato a distanza; dicono anche che un carrettiere abbia alzato le sbarre. Comunque il fatto avvenuto è molto grave, per cui invito il sottosegretario a dare disposizioni perché sia intensificata la sorveglianza su coloro che con la negligenza potrebbero provocare delle disgrazie. Quella disciplina che esiste per il personale di macchina, il quale neppure ne avrebbe bisogno perché sa per esperienza che è il primo a pagare di persona, quella disciplina, dico, dovrebbe esistere ferrea anche per gli altri ferrovieri. Non voglio fare qui il processo a nessun ferroviere; ma se qualcuno di essi ha mancato, la Direzione generale ha il sacrosanto dovere di punirlo inesorabilmente perché questa rilassatezza assolutamente non deve continuare. Non so da che cosa essa dipenda, forse dai tempi; fatto sta che io constato che in quei servizi in cui non si corre un rischio personale c'è una rilassatezza che non si riscontra tra il personale di macchina.

Pertanto, mentre rivolgo un pensiero reverente alle vittime e prego il nostro Presidente di farsi interprete dei sentimenti della Commissione verso le famiglie dei caduti, invito il Ministro a voler provvedere per i primi bisogni delle famiglie stesse ed insieme ad evitare nella liquidazione delle pensioni eccessive lungaggini; ed inoltre, a dare disposizioni perché anche in quella categoria per la quale non c'è di mezzo, come ho già detto, il rischio personale, vi sia una disciplina ferrea, al fine di evitare il ripetersi di tali disastri.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi associo al pensiero così commosso e così addolorato dell'onorevole Tomba per questa nuova sciagura ferroviaria.

Posso assicurare lui e gli altri onorevoli membri della Commissione che il richiamo alla disciplina è stato costantemente fatto da parte della Direzione generale e degli organi del Ministero. Per quel che riguarda l'assistenza alle famiglie, il Ministero darà tutto quanto è nelle sue possibilità per aiutarle. In rapporto alle cause dell'incidente, le notizie pervenute al Ministero anche telefonicamente fino a qualche ora fa non hanno potuto dire nulla di preciso, perché ancora non è stato possibile accertare se il passaggio a livello era stato chiuso regolarmente e successivamente riaperto da coloro che erano passati o stavano passando; pare infatti che prima del carro carico di bombole di ossigeno e di altro materiale esplosivo sia passato un altro carro e che un terzo fosse in procinto di attraversare la linea ferrata quando avvenne il disastro.

Non posso dire se l'assuntrice del passaggio a livello abbia effettivamente 70 anni, però ho motivo di escluderlo, perché a quell'età l'Amministrazione non tiene in servizio nessuno, e tanto meno un'assuntrice.

DUCCI. Nell'associarmi a nome del gruppo socialista alle parole pronunziate dall'onorevole Tomba, credo che sia necessario tener presente il ripetersi troppo frequente di tali incidenti: a quello di Reggio Emilia avvenuto pochi giorni or sono, si deve aggiungere quest'altra gravissima sciagura; e purtroppo, come ha rilevato il collega Tomba, coloro che pagano di persona sono sempre i lavoratori. Io non so se si possano attribuire solamente a un rallentamento della disciplina le cause di questi disastri. Io penso che si debbano almeno in parte ricercare altrove. Infatti, quando uno è chiamato a pagare di persona, come giustamente si è fatto rilevare, la disciplina è imposta, prima che dal regolamento, dalla riflessione, per quel tale spirito di conservazione che è proprio di tutti gli uomini. Si presenta, piuttosto, la questione se gli apparati, i meccanismi, tutto il funzionamento della ferrovia sia all'altezza delle esigenze, abbia, cioè, quella modernità resa necessaria dalla velocità dei convogli, dal loro numero, e dai numerosissimi passaggi a livello. Quindi, penso che la Direzione delle ferrovie, oltre a richiamare alla stretta osservanza del regolamento, dovrebbe preoccuparsi di fare una verifica approfondita e sostituire tutto quel materiale che non dà più garanzia per la salvaguardia della vita umana.

Io non so se quella assuntrice abbia realmente 70 anni. Noto però che troppo spesso

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1952

il personale delle ferrovie è sottoposto ad orari e sforzi continuati. Bisogna tener presente che questi operai, capitecnici, macchinisti debbono sopportare una tensione tale che gli orari di lavoro dovrebbero essere ridotti e non prolungati come spesso avviene.

VERONESI. Ma questo non c'entra. In questo disastro non v'è responsabilità del personale viaggiante.

DUCCI. Noi constatiamo i fatti. Nel disastro di Reggio Emilia la colpa è andata a chi è andata. Adesso, in quest'altro gravissimo incidente, sembra si faccia ricadere su una donna di 70 anni. Non so se l'età riferita dai giornali sia esatta, ripeto; ma se fosse esatta sarebbe assai grave che un passaggio a livello fosse affidato a una donna così anziana.

Quello che è certo, è che bisogna provvedere in una maniera sostanziale. Se c'è un rallentamento di disciplina, si stringano i freni; ma si indaghi anche se questi incidenti non dipendano, almeno in parte, oltre che da scarsa disciplina, anche dall'usura dei meccanismi che non rispondono più. Non facciamo una polemica sopra un caso doloroso. Ho preso la parola per associarmi alle parole dell'onorevole Tomba; ma ritenevo anche doveroso fare le osservazioni che ho fatto, per l'interesse di tutti, lavoratori e viaggiatori.

FARINI. Anche io mi associo alle parole di cordoglio per le vittime e di critica al fatto gravissimo che ha colpito anche ieri le ferrovie dello Stato. Non posso però associarmi alla parte del discorso dell'onorevole Tomba nella quale vuol fare ricadere sulla indisciplina dei ferrovieri la responsabilità del grave incidente. Giustamente il sottosegretario Mattarella ha rilevato che l'inchiesta non ha ancora stabilito da che parte sia la responsabilità. Però questo è certo: che gli impiegati delle ferrovie sono sottoposti a un lavoro eccessivo, a un numero di ore lavorative troppo elevato.

PRESIDENTE. Non mi sembra questa la sede per discutere su un problema del genere.

TOMBA. Mi si vuole attribuire un giudizio che io non ho espresso sulla condotta dei ferrovieri. Io distinguo tra le varie categorie. Ve ne sono alcune le quali non pagano di persona, non corrono rischio diretto come il personale di macchina. Mentre quest'ultimo è sottoposto a una disciplina ferrea che non sarebbe neppure necessaria perché esso è il primo a rischiare, questa disciplina per altre categorie non c'è. È provato ormai che il disastro di Reggio Emilia è stata la conseguenza di una inosservanza del regolamento. Coloro

che manovrano gli scambi, i passaggi a livello, debbono rendersi conto dell'importanza della manovra. Del resto le punizioni nelle ferrovie sono sempre esistite e debbono esistere appunto per richiamare all'ordine un ferroviere ogni volta che egli manca. Non possiamo affermare che i ferrovieri non mancano mai: tutti possiamo sbagliare; ma se sbaglia un impiegato nello scrivere, non fa altro che buttare la carta nel cestino; se invece sbaglia un ferroviere, succede un disastro.

CARONITI. Mi associo alle parole di cordoglio dei colleghi. Però, come tecnico, debbo far rilevare che questi inconvenienti si sono sempre verificati; anzi, in questo momento sono in numero notevolmente inferiore rispetto a dieci, quindici anni fa: le statistiche lo dimostrano. Essi non sono da attribuire né a scarso rendimento del personale né a indisciplina. Il personale ferroviario si può dire perfetto e adesso è veramente migliore che nel passato. Purtroppo inconvenienti del genere di quello lamentato succedono dappertutto, come gli incidenti stradali.

PRESIDENTE. Ritengo di accogliere, interpretando la vostra volontà, il voto formulato di mandare alle famiglie delle vittime l'espressione del cordoglio della Commissione, e, nello stesso tempo, di pregare il Ministro di fare quanto possibile per alleviare le conseguenze di questa disgrazia.

**Discussione del disegno di legge: Potenziamento della ferrovia Trento-Malè (2825-bis) e della proposta di legge d'iniziativa del Consiglio Regionale del Trentino-Alto Adige: Potenziamento della ferrovia Trento-Malè concessa all'industria privata. (2924)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Potenziamento della ferrovia Trento-Malè (Stralciato dal disegno di legge n. 2825: Potenziamento della Ferrovia Trento-Malè e completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione Trapani, approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) » e della proposta di legge di iniziativa del Consiglio Regionale del Trentino-Alto Adige: « Potenziamento della ferrovia Trento-Malè concessa all'industria privata ».

La IV Commissione, sul disegno di legge governativo, ha espresso parere favorevole a condizione che l'articolo 2 sia sostituito dal seguente:

« La somma di cui al precedente articolo sarà stanziata nello stato di previsione della

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1952

spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1952-53 sul capitolo 57.

Alla copertura della spesa sarà provveduto mediante corrispondente riduzione dello stanziamento sul capitolo 51 dello stato di previsione predetto, restando corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di cui all'articolo 1 della legge 17 gennaio 1951, n. 15, relativamente alla quota a carico dell'indicato esercizio finanziario ».

Sulla proposta del Consiglio Regionale del Trentino-Alto Adige la IV Commissione ha espresso, invece, allo stato, parere sfavorevole, non essendo indicati ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione i mezzi con cui far fronte alla maggiore spesa che il provvedimento comporta.

L'onorevole Veronesi, relatore, ha facoltà di riferire.

VERONESI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, abbiamo da esaminare due provvedimenti riguardanti lo stesso oggetto, e, cioè, il potenziamento della ferrovia Trento-Malè. I colleghi ricorderanno che la Commissione approvò l'anno scorso un provvedimento che aveva lo stesso titolo. Con esso si disponeva la spesa di 2 miliardi e 300 milioni per procedere al potenziamento tecnico ed economico della ferrovia Trento-Malè.

Il disegno e la proposta di legge ora al nostro esame si riallacciano a quel provvedimento, autorizzando un'ulteriore spesa in aggiunta a quella già deliberata. Il disegno di legge precisa la cifra in lire 454.600.000; la proposta di legge della Regione non precisa la cifra necessaria.

In che cosa differiscono le due proposte? Il disegno di legge presentato dal Ministro dei trasporti è una appendice alla legge già approvata (quella che stanziava 2300 milioni): autorizza la spesa di altri 454 milioni e 600 mila lire per il potenziamento della ferrovia e, per quanto riguarda la procedura da seguire per decidere sul « modo » del potenziamento, lascia impregiudicata ogni decisione che viene demandata al Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La proposta di legge della Regione, nel secondo comma dell'articolo 1, stabilisce che il potenziamento deve essere fatto adottando lo scartamento normale. La scelta dello scartamento viene quindi tolta al Ministro e all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, considerandola come *res judicata*.

Dal punto di vista tecnico, questa è la differenza sostanziale tra le due proposte.

Sembra necessario a questo punto dare qualche elemento per giudicare della necessità ed urgenza di addivenire al potenziamento della ferrovia Trento-Malè.

Essa fu aperta al traffico nel 1909. È lunga circa 60 chilometri, di cui circa 20 si stendono nella valle dell'Adige, a nord di Trento, fino a Mezzocorona. Lungo questi 20 chilometri praticamente essa svolge il servizio di una tranvia suburbana, toccando tutti i paesi e le frazioni, con un movimento giornaliero di 3500 persone.

La parte rimanente percorre la valle del Noce fino a Malè. Di questi 60 chilometri ben 43 sono su sede stradale. Il raggio minimo delle curve è di 35 metri, la pendenza massima è del 53 per mille. La velocità oraria è di 18 chilometri per i treni accelerati, e di 22 per i diretti. In diverse tratte, date le condizioni del binario, la linea deve essere percorsa a 6 chilometri all'ora. Dal 1918 non sono stati eseguiti lavori di notevole entità sulla linea, salvo un riordino generale compiuto nel 1936. Dal 1936 continuò l'invecchiamento con un aggravamento notevolissimo durante la guerra. Il materiale rotabile è in servizio dal 1909 (data di apertura della linea)!

È comprensibile che una linea in queste condizioni presentasse nel dopoguerra disavanzi crescenti: 14 milioni nel 1946, 21 milioni nel 1947, 34 milioni nel 1948, 26 milioni nel 1949, 24 milioni nel 1950, 37 milioni nel 1951. Il numero dei dipendenti passò dai 210 del 1945 ai 179 attuali.

Nessun dubbio sulla necessità di « rinnovarsi o morire ». Quanto al morire, cioè alla soppressione della linea, la soluzione stradale fu scartata per varie considerazioni: caratteristiche della linea, traffico suburbano di Trento; sicché nel provvedimento del 2 aprile 1951 da noi approvato si parla espressamente di potenziamento della ferrovia. L'unica alternativa consiste nella scelta dello scartamento. Saggiamente tale scelta preliminare, insieme all'esame del tracciato, dei manufatti e del materiale rotabile, fu lasciata, nel provvedimento approvato, al Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il Consiglio superiore fece un lunghissimo e dettagliato esame della questione, avendo a disposizione: un progetto completo di ridotta fornito dalla società concessionaria; un progetto completo di normale fornito dalla società concessionaria; un progetto

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1952

parziale di normale per il tratto Malè-Mezzocorona, con inserimento a Mezzocorona nella linea del Brennero, fatto redigere dalla Regione; l'esame critico e la rielaborazione dei detti progetti fatta dall'ispettore generale superiore, Perrone, delle ferrovie dello Stato; uno studio fatto dal senatore Corbellini.

In seno al Consiglio superiore riferì sulla controversa questione, eccezionalmente, una commissione di sei membri, tutte persone altamente qualificate e scevre di pregiudizi.

Come era da prevedere, questi tecnici specializzati, che si occuparono del problema, arrivarono a conclusioni quantitativamente diverse. Tuttavia, sui due quesiti fondamentali: costo della trasformazione e bilancio economico della ferrovia trasformata, le conclusioni, pur essendo — ripeto — quantitativamente discordi, concordano nel giudicare: 1°) più elevato il costo di trasformazione con la scelta dello scartamento normale (la differenza oscilla tra i 300 e i 1.200 milioni, salvo se si voglia arrivare fino a Trento in sede propria, nel qual caso si arriva a 2.300 milioni in più); 2°) peggiore il bilancio di esercizio della normale in confronto a quello della ridotta (passivo per cifre variabili tra i 15-20 e i 120 milioni annui, mentre il bilancio della ridotta avrebbe un leggero avanzo, da zero a 5 milioni).

Ripeto che su queste due conclusioni qualitative tutti sono concordi, sia i fautori della ridotta (la Società), sia i fautori della normale, sia l'ispettore del Ministero dei trasporti, sia il senatore Corbellini, sia il Consiglio superiore. Le conclusioni del Consiglio (che ha visto e confrontato tutti gli studi) circa l'esercizio sono: un attivo di 5 milioni per la ridotta; un passivo di 58 milioni per la normale.

Ma come mai, diranno i generici, la regola che è da preferirsi la normale alla ridotta questa volta non va? Si risponde da parte dei tecnici che alla regola vi possono essere eccezioni: 1°) quando il traffico viaggiatori sia piuttosto elevato rispetto al traffico merci ed abbia caratteristiche di traffico suburbano; 2°) quando vi siano particolari condizioni topografiche e climatiche. Queste particolari condizioni esistono nella Trento-Malè. Gli stessi sostenitori della normale riescono a rendere più basso il costo di trasformazione e migliore il risultato dell'esercizio, solo spezzando la linea a Mezzocorona: cioè, la società concessionaria avrebbe linea propria a scartamento normale da Malè a Mezzocorona, inserendosi lì nella linea del Brennero delle ferrovie dello Stato per arrivare fino a Trento e

istituendo, inoltre, un servizio automobilistico parallelo tra Trento e Mezzocorona per sopprimere alla insufficienza della normale nei 20 chilometri tra Trento e Mezzocorona. Con quali conseguenze di carattere tecnico? In primo luogo, di inserire dodici coppie giornaliere di treni locali nella grande linea del Brennero, la circolazione dei quali è necessariamente subordinata alle esigenze della linea principale; in secondo luogo, di portare un intenso traffico automobilistico (si pensi che ci sono giornalmente in media 3.500 viaggiatori tra Trento e Lavis) sulla strada statale del Brennero già ora insufficiente al traffico.

In queste condizioni, proprio quali commisari della Commissione trasporti (e quindi senza preoccuparci di ciò di cui pure dobbiamo preoccuparci, e cioè, della mancanza di copertura per una spesa eccedente i 2 miliardi e 754 milioni e 600 mila lire) mi sembrerebbe un gesto di insipienza e di presunzione inserire nella legge il comma proposto dalla Regione con cui, mettendo in non cale gli studi e la competenza di una dozzina di tecnici, si prescrive un particolare modo di potenziamento.

Concludo, perciò, invitando la Commissione ad approvare il disegno di legge governativo, con la modifica dell'articolo 2, per rendere operante anche il provvedimento approvato e permettere, senza ulteriori indugi, l'inizio dei lavori.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**GIACCI.** Per caso, io intervenni per primo quando si discusse la prima legge, con una considerazione di carattere generale sulla opportunità di non costruire ferrovie a scartamento ridotto, le quali comportano la necessità di trasbordi. Questo mio intervento ha fatto sì che da tutte le parti interessate mi siano pervenute notizie; quindi, sono dovuto entrare in contatto con i sostenitori dell'una e dell'altra tesi: anche ieri ho riparlato della cosa con una commissione. Ho potuto in tal modo formarmi una idea un poco più approfondita di quella che non avessi all'inizio. Mi permetto adesso di esporre alla Commissione i nuovi elementi che sono venuti a mia conoscenza, anche a maggior conforto della decisione che la Commissione vorrà prendere.

Io non credo che daremmo prova di insipienza in questa particolare circostanza se trascurassimo il parere di quei tecnici di cui il relatore ha fatto cenno, perché anche la Regione è stata confortata dal parere di tecnici altrettanto valenti. La questione è se la ferrovia debba essere ricostruita a scarta-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1952

mento ridotto o a scartamento normale; è pacifico che, per non accrescere il costo della ferrovia, se si dovesse preferire la tesi dello scartamento normale, la ferrovia dovrebbe limitarsi al tratto Malè-Mezzocorona. Gli argomenti che si adducono, oltre quelli di carattere generale, a favore dello scartamento normale, mi sembrano validi e fondati, e controbattibili anche sono alcuni rilievi che si possono fare a questa tesi. Si potrebbe dire, forse, da parte dei tecnici che hanno preso in esame il progetto, che la ferrovia è adibita al trasporto dei passeggeri e delle merci e che il tratto attivo della ferrovia — su questo punto richiamo la vostra particolare attenzione — è proprio quello che dovrebbe scomparire ed essere sostituito dal servizio automobilistico, cioè il tratto Trento-Mezzocorona dove la ferrovia funziona da tranvia suburbana. Senonché le merci che possono essere trasportate dalla ferrovia sono soprattutto i prodotti ortofrutticoli, abbondanti nella zona. Attualmente, tali prodotti non vanno in ferrovia perché i produttori per le difficoltà di carico derivanti dallo scartamento ridotto, per la scarsa capacità dei singoli vagoni e soprattutto per la necessità dei trasbordi, non hanno interesse ad avviare tutta questa corrente potenziale di traffico sulla ferrovia. Non è possibile, quindi, dare un giudizio tenendo presenti soltanto, come ha fatto il Consiglio dei lavori pubblici, le attuali correnti di traffico.

VERONESI, *Relatore*. Sono state tenute presenti non solo le attuali correnti di traffico, ma anche quelle potenziali.

GIAVI. Si è detto: tanto si trasporta ora, poco di più si potrebbe trasportare poi. Ma lo scopo di chi sostiene la ferrovia a scartamento normale è proprio quello di aprire una nuova via di traffico, di assicurare a questa esportazione di frutta all'interno e all'estero, fino a Innsbruck e Monaco, un nuovo mezzo di trasporto più economico di quello che oggi si è costretti ad usare: gli autocarri. Domani si potrebbero usare anche i vagoni frigoriferi e caricare i prodotti direttamente sul luogo di produzione. Per queste ragioni tutti gli ortofrutticoltori, a quanto mi risulta, si sono schierati per la ricostruzione della ferrovia a scartamento normale.

I sindaci della valle del Noce, poi, hanno richiamato l'attenzione sulle esigenze di carattere turistico della valle stessa. Si ritiene — e io credo a ragione — che la scarsa affluenza di turisti nella valle, che pure avrebbe molte possibilità, sia determinata dalle difficoltà di comunicazioni. Voi sapete che il problema

delle comunicazioni è essenziale per la vita turistica delle nostre regioni, e noi lo stiamo risolvendo dappertutto con lo stesso identico criterio. Ora, il fatto che si debba fare il trasbordo, che la ferrovia abbia una velocità limitata — e limitata rimarrà se la ferrovia si ricostruisce a scartamento ridotto — induce la gente a scegliere altre località, mortificando l'avvenire turistico della zona. Voi sapete che cosa significa poter andare direttamente in una determinata zona, senza dover fare trasbordi, per chi si reca a trovare la famiglia il sabato: sono piccole cose, che, però, divengono essenziali per lo sviluppo turistico di una zona.

PRESIDENTE. Vorrei porre dinanzi a voi il problema nei limiti in cui noi dobbiamo discuterlo, perché altrimenti temo che non ne verremo mai a capo.

Noi abbiamo votato la legge 2 aprile 1951, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 9 maggio 1951, la quale, come diceva il relatore, è la base dell'attuale disegno di legge governativo il quale non fa che incrementare dal punto di vista finanziario la spesa necessaria. A questo disegno di legge si è aggiunta la proposta di legge del Consiglio regionale, la quale non è un emendamento all'attuale disegno di legge governativo, ma alla legge già pubblicata e già in vigore, perché in sostanza la differenza tra quella e la proposta di legge del Consiglio regionale consiste nel fatto che la proposta di legge stabilisce senz'altro che la ferrovia deve essere ricostruita a scartamento normale, mentre la legge del 9 maggio 1951 non compromette il problema. In quella legge, infatti, non si stabilisce né lo scartamento normale, né lo scartamento ridotto, ma c'è una delega di ordine tecnico amministrativo: si dice che è autorizzato il potenziamento tecnico economico della ferrovia Trento-Malè concessa all'industria privata mediante la trasformazione degli impianti, «secondo il progetto da approvarsi dal Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici». Vale a dire che da parte del Parlamento si è deliberato che questo potenziamento si deve fare; ma, per quanto riguarda la parte di ordine tecnico, si è delegato il Ministro dei trasporti, sentito il parere degli organi tecnici, a stabilire se esso debba essere fatto in un senso oppure nell'altro.

Io parlo per inquadrare la discussione: tutti abbiamo ricevuto memoriali sullo scartamento normale e sullo scartamento ridotto; fasci di telegrammi dei sindaci, della Confederazione del lavoro, dei sindacati liberi, che chiedono tutti che quest'opera si faccia, anche per combattere la disoccupazione.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1952

Ora, il disegno di legge governativo lascia impregiudicata la questione.

Quanto alla proposta di legge, approvarla — sempre che sia possibile superare il voto contrario della IV Commissione — sarebbe come dire (non so in sede di quale emendamento) che la legge 2 aprile 1952 viene sostituita da questa nuova legge, la quale non delega più il Ministro dei trasporti e il Ministro dei lavori pubblici per la parte che rispettivamente li riguarda, ma senz'altro stabilisce che la ferrovia deve essere ricostruita a scartamento normale.

Anche dal punto di vista procedurale, mi pare che la proposta di legge, così come è, non possa essere esaminata, non solo perché non è indicata la copertura — come si rileva nel parere espresso dalla IV Commissione — ma anche perché la spesa, all'articolo 4, è lasciata in bianco.

Ritengo perciò che noi oggi, come VIII Commissione, dobbiamo cercare che questi denari messi a disposizione non vadano perduti, ma siano acquisiti all'esecuzione dell'opera. Successivamente, se non vogliamo proprio modificare la legge già approvata, pubblicata ed esecutiva, potremmo limitarci a richiamare l'attenzione degli organi tecnici dei Trasporti e del Consiglio superiore dei lavori pubblici sull'opportunità di tener presente, in sede di esecuzione, i voti che sono stati espressi, in modo che gli organi deliberanti in esecuzione della legge già votata agiscano con la massima attenzione e il massimo scrupolo.

Quanto alla tesi della ricostruzione a scartamento normale, so perfettamente, onorevole Giavi, che in questo caso ci sarebbero da tener presenti circa seimila vagoni di frutta. Tutto questo è stato già esaminato in sede di conto economico nello studio della trasformazione. Tutti gli esami che sono stati fatti dal Consiglio superiore ed anche il nuovo esame fatto recentemente dal Ministero e provocato da me hanno tenuto presente tutti e due i corni del dilemma, hanno, cioè, fatto il calcolo economico dell'una e dell'altra soluzione.

Noi possiamo anche chiedere un'ulteriore esame del problema; in ogni caso, il disegno di legge non pregiudica la questione, mentre acquisisce all'esecuzione dell'opera un ulteriore stanziamento di notevole entità che permetterà la realizzazione del lavoro nella forma che sarà ritenuta migliore.

GIAVI. Per me la questione è anche più semplice. Ad un certo momento ci si do-

manda di stanziare ancora mezzo miliardo: è ovvio che, per deliberare lo stanziamento, dobbiamo essere convinti che il denaro sia bene impiegato. È pertanto necessaria una indagine preliminare.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questa se mai si sarebbe dovuta fare prima di approvare la legge 2 aprile 1951. Ma, è evidente, il Ministero proponente l'aveva fatta.

GIAVI. Se allora ci fu un errore per deficienza di informazioni da parte nostra, è questa una buona occasione per correggerlo.

Comunque, non avrei nulla in contrario a chiedere un riesame della questione, lasciando la delega al Governo.

Farò solo un altro rilievo. L'osservazione dell'onorevole Veronesi che il tratto attivo della ferrovia è proprio quello che scomparirebbe con la trasformazione a scartamento normale non ha grande importanza, perché si tratta di integrare il servizio ferroviario con un servizio automobilistico; di conseguenza, il bilancio dell'esercizio della ferrovia deve essere fatto considerando anche quello che sarà il gettito del servizio automobilistico.

VERONESI, *Relatore*. È stato calcolato.

GIAVI. E bisogna anche considerare l'incremento che verrebbe sicuramente al traffico merci sul tratto Malè-Mezzocorona.

VERONESI, *Relatore*. I tecnici hanno tenuto conto anche dell'aumento potenziale.

GIAVI. Se si trattasse anche solo di tremila o quattromila vagoni, ritengo che l'esercizio andrebbe al pareggio. Se i vagoni fossero seimila, sarebbe senz'altro attivo.

Prima di spendere dei miliardi col dubbio molto fondato di spenderli male, mi pare sia il caso di pensarci bene. Io sarei ben lieto di lasciare la delega al Governo se l'onorevole sottosegretario ci assicurasse che gli organi tecnici non avranno nel riesaminare la questione quel complesso di inibizione derivante dal fatto di aver già esposto un parere.

VERONESI, *Relatore*. Ciò vuol dire fare un appunto gravissimo a un organo tecnico.

GIAVI. Ma succede sempre così.

FERRANDI. Desidero presentare ed illustrare un ordine del giorno che mi lusingo possa raccogliere i consensi di tutti.

C'è una legge che ha stanziato 2 miliardi e 300 milioni; un altro disegno di legge propone ora lo stanziamento di una ulteriore somma di 454 milioni e 600 mila lire. La preoccupazione prima che noi, deputati trentini di tutti i partiti, abbiamo, è che questi 454 milioni e 600 mila lire non si volatilizzino: l'indugio ci preoccupa. È per questo che noi

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1952

chiediamo, se la Commissione non crede di poter accettare il criterio suggerito dalla Regione, che almeno si metta la parola fine per quanto riguarda l'approvazione dello stanziamento.

Premesso questo, sento anche il bisogno di dire, interpretando i sentimenti del mio gruppo ed anche di estranei, che la decisione preannunciata con la legge in discussione circa lo scartamento turba fortemente larga parte della popolazione trentina e, in specie, delle valli interessate. Perché è errato dire che, approvando *sic et simpliciter* la legge in esame, non viene compromessa la soluzione del problema per quanto riguarda lo scartamento. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il suo parere. Di tale parere autorevolissimo, come è autorevole l'organo che lo ha emanato, la relazione al disegno di legge fa cenno; si preannuncia che i lavori saranno iniziati sulla base di un progetto che prevede la ricostruzione della linea a scartamento ridotto. Certo — ed anche gli incompetenti possono rendersi conto della esattezza di questa affermazione — nemmeno un colpo di piccone può essere dato se prima non si sa se la ferrovia debba essere ricostruita a scartamento normale o ridotto.

Quindi, ci sono due punti pacifici: primo, l'urgenza di acquisire al potenziamento questa nuova somma; secondo, l'affermazione che approvando *sic et simpliciter* il disegno di legge in esame, approveremmo lo scartamento ridotto. E questo non credo sia giusto. Io non presumo di avere argomenti per contraddire l'opinione dell'onorevole Veronesi che è un tecnico, o almeno è molto più tecnico di quanto io non sia e in condizione di rendersi conto di tutti gli aspetti tecnici di un problema di questa natura. Ma è certo che, nonostante tutti gli errori di stesura, di impostazione tecnico-giuridica dello schema mandato dalla Regione, nonostante la stranezza di quello spazio bianco, ci turba fortemente il pensiero il fatto che se quest'oggi ricostruiamo la ferrovia a scartamento ridotto, certo in un prossimo domani la nostra deliberazione sarà motivo di rimprovero per chi l'ha presa e per chi le ha dato attuazione. Se è proprio impossibile ricostruire la ferrovia a scartamento normale, almeno cerchiamo, per quanto è possibile senza perdere tempo (e tempo non si perde perché questa legge, una volta approvata da noi, dovrà tornare al Senato perché è stata stralciata dal suo complesso e quindi dovrà essere riesaminata dall'altro ramo del Parlamento), di far approfondire dal Governo il problema con il

sussidio dei pareri discordi in quanto non siano stati ancora ascoltati e compiutamente valutati.

Per esempio, l'onorevole Veronesi ha riferito l'opinione di alcuni tecnici, che, cioè, dodici coppie di treni non potrebbero viaggiare sulla tratta Mezzocorona-Trento, in sede di linea delle ferrovie dello Stato, quindi di linea nazionale, senza essere sottoposti al pericolo di ritardi per la precedenza che in ogni momento sarebbe concessa ai treni della grande linea Brennero-Trento-Verona. Tuttavia, si assicura da parte di altri tecnici qualificatissimi, che, senza turbare sia pure minimamente il traffico dei treni viaggiatori e merci nel tratto Brennero-Bolzano-Trento, possono essere introdotti treni, uno ogni otto minuti, nel tratto Mezzocorona Trento.

Io credo che anche voi possiate essere a conoscenza di elementi che potrebbero smentire gli informatori del relatore e del sottosegretario.

C'è anche il problema se possa essere sostituito il tram attuale che tocca i paesetti, le frazioni, i piccoli abitati, nel breve tratto Mezzocorona-Trento, con un servizio automobilistico. Che questo possa avvenire, è sicuro; e non credo che porti danno al bilancio di esercizio delle ferrovie. L'onorevole Mattarella sa che il traffico nel Trentino è tale che c'è posto per molte corriere. Comunque, se il servizio è già soddisfatto da linee automobilistiche, non c'è niente da fare; per quanto non è soddisfatto, certamente sarebbe attiva la gestione di una linea automobilistica da Mezzocorona e Trento.

Né mi pare che siano prive di considerazione le ragioni esposte dall'onorevole Giavi.

Infine, ci troviamo di fronte a una proposta di legge venuta dal Consiglio regionale, in una situazione di diritto costituzionale per cui si potrebbe dubitare della competenza del Parlamento nazionale e del Governo. Vi è una competenza prevista dallo statuto della Regione per quanto attiene ai mezzi di comunicazione: l'articolo 4, punto 14, conferisce alla Regione in modo inequivocabile la competenza circa le comunicazioni e i trasporti di interesse regionale.

Quindi ora, come giustamente osservava il nostro Presidente, si tratta di approvare gli stanziamenti. Sono denari che dà lo Stato. I trentini rispondono che spettano loro in compenso di rinuncie fatte a favore dello Stato e che, quindi, non è un regalo. Questo sia chiaro per la Commissione. Trattandosi però di uno stanziamento che fa la finanza statale, esso deve essere approvato in questa sede. Ma la

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1952

scelta tra scartamento normale e scartamento ridotto si potrebbe fondatamente sostenere che spetta al Consiglio regionale, non al potere centrale. Comunque il Consiglio regionale si è espresso con una maggioranza notevole, in modo inequivocabile, fino a tradurre in una proposta di legge, per la presentazione della quale aveva statutaria competenza, il suo voto a favore dello scartamento normale. E il Consiglio regionale, o quella maggioranza di esso che sostiene che la linea deve ricostruirsi a scartamento normale, continua ad affermare che sono sfuggiti al Consiglio superiore dei lavori pubblici degli elementi tecnici tali che potrebbero far mutare il pensiero di quell'altissimo organo tecnico.

L'onorevole Sannicolò è in possesso della copia di una lettera raccomandata inviata in data 29 settembre al Ministro dal Consiglio regionale, la quale non ha avuto risposta. In essa, in sostanza, si invitava il Ministro a riflettere ancora sulla questione e si portavano in succinto delle ragioni, che potrebbero da altri essere sviluppate, a favore dello scartamento normale e in contrasto con la tesi che oggi la maggioranza di questa Commissione, attraverso la relazione dell'onorevole Veronesi, sostiene. In fondo, in quella lettera si chiedeva che il problema della Trento-Malè venisse posto sullo stesso piano sul quale sono stati posti i problemi di altre ferrovie regionali a scartamento ridotto, quando il Ministro ha nominato una speciale Commissione, appunto per il rammodernamento delle ferrovie.

Ebbene, onorevoli colleghi, noi riaffermiamo la nostra convinzione che è urgente approvare lo stanziamento: siamo qui per votarlo; ma chiediamo anche che il Ministero si impegni a riesaminare il problema.

E, ripeto, non si perde del tempo, perché, se la legge 2825-bis deve andare al Senato, c'è tutto il tempo necessario per fare quanto si chiede con il seguente ordine del giorno:

« La VIII Commissione permanente (Trasporti), mentre approva il disegno di legge n. 2825-bis che stabilisce lo stanziamento di altre lire 454.600.000 per il potenziamento della ferrovia Trento-Malè, invita il Ministro dei trasporti a non emanare provvedimenti che determinino la scelta tra la ricostruzione della ferrovia a scartamento normale o a scartamento ridotto, prima di aver udito i rappresentanti del Consiglio regionale della regione Trentino-Alto Adige che si è pronunciata per lo scartamento normale, e prima di aver sottoposto i pareri e i dati che saranno forniti dai rappresentanti della Regione agli organi tecnici ministeriali (compresa la speciale commissione

nominata dal Ministro per il rammodernamento delle ferrovie), per un immediato riesame del problema ».

L'ordine del giorno porta, oltre la mia firma, quella dell'onorevole Sannicolò.

PRESIDENTE. Siccome c'è stato un accenno da parte del collega Ferrandi ad una lettera che è stata mandata al Ministro dal Consiglio regionale, debbo chiarire che fui proprio io a consigliare ai rappresentanti del Consiglio regionale, quando essi si rivolsero a me, di fare una richiesta al Ministro, osservando che ci troviamo di fronte a un disegno di legge di iniziativa governativa e di competenza del Ministro dei trasporti. Mi impegnai anche a parlare della questione con il Ministro; ed effettivamente ho parlato con il ministro Malvestiti, il quale, ricevuta la lettera, ha incaricato i suoi uffici di un riesame in base agli argomenti che erano stati portati. E sono stati forniti degli elementi i quali in sostanza sono stati riassunti dal relatore Veronesi.

C'è un altro punto che deve essere esaminato attentamente e sul quale non si è fermato nessuno. Questa ricostruzione si inserisce nella legge votata dal Parlamento sul potenziamento delle ferrotranvie nel nostro paese; e nel piano economico è previsto il contributo dello Stato. Voi sapete che il disegno di legge ha due parti: la rivalutazione della sovvenzione di esercizio, che anche la Trento-Malè verrebbe ad avere, ed un contributo dello Stato in percentuale sulla spesa. Ora, se la linea dovesse essere ricostruita a scartamento normale, nel qual caso il chilometraggio verrebbe ridotto a 38 chilometri, considerando il massimo che la legge sul potenziamento stabilisce (600 mila lire a chilometro), arriveremmo a un contributo di 22 milioni e 800 mila lire, che non pareggerebbe il disavanzo. Quindi, se nella ricostruzione a scartamento normale — per la quale gli uffici tecnici prevedono una cifra superiore di 1900 milioni — per il costo di esercizio non fosse sufficiente la legge esistente ma fosse necessaria una cifra maggiore di sussidio chilometrico, dovremmo necessariamente fare un'altra legge che modificasse l'ordine del contributo dello Stato.

Io credo che in sostanza sull'orientamento di chiedere al Ministro un ulteriore esame del problema non ci siano grandi contrasti.

SANNICOLÒ. Avrei poco da dire se l'ordine del giorno Ferrandi venisse accolto.

Se l'ordine del giorno non venisse accolto, dovrei sottolineare quello che ha detto l'ono-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1952

revole Ferrandi, che, cioè, approvando questa legge, in sostanza si approva lo scartamento ridotto. È quindi evidente la necessità di una discussione approfondita, prima di approvare la legge, per vedere i vantaggi e gli svantaggi delle due soluzioni. Tralascero, però, questa parte per non far perdere tempo alla Commissione. Siamo tutti d'accordo che il problema è urgente. Il disaccordo esiste soltanto circa la soluzione da dare ad esso. Desidero rilevare che a favore della tesi normalista si sono pronunciati vari organi, enti e personalità; ricorderò i voti dei trentatré comuni della val di Non e, in testa a tutti, il voto del Consiglio provinciale di Trento e quello del Consiglio regionale del Trentino-Alto Adige. Inoltre il collega Ferrandi ha accennato a un diritto che la Regione ha su questa materia. Questo diritto è effettivo, per cui escludere la Regione persino da un esame in sede tecnica sarebbe grave offesa all'autonomia regionale. Lo stesso relatore sulla proposta di legge della Regione davanti alla IV Commissione, l'onorevole Troisi, dichiarò che in sede di formulazione dello statuto della Regione altoatesina, l'Ente regione rinunciò alla percezione dei contributi derivanti dalla ferrovia suddetta, e lo Stato si impegnò a sostenere le spese del potenziamento e della ricostruzione della medesima strada ferrata. Ammise perciò che questo è un impegno preso dallo Stato in corrispettivo di una rinuncia fatta dalla Regione. L'oggetto della rinuncia, però, non è indicato esattamente: lo Stato si è impegnato a potenziare la ferrovia in quanto la Regione ha rinunciato all'imposta sull'energia elettrica prodotta nella Regione.

Mi pare proprio che per effetto del citato articolo 4, punto 14, spetti alla Regione decidere sull'una o l'altra soluzione. Qui le cose sono andate come sono andate. Noi non insistiamo per un emendamento; però vorremmo che questo voto, anche in omaggio all'autonomia regionale, venisse accolto dalla Commissione.

PRESIDENTE. I pareri sono tanto diversi che proprio in questi giorni ho parlato con dei trentini, persone anche autorevoli, che hanno sostenuto un'altra tesi, quella di non farne assolutamente nulla perché si può provvedere con i trasporti automobilistici. Quindi, sono in gioco tre tesi.

SANNICOLÒ. Io mi riferivo a questo diritto della Regione per appoggiare l'ordine del giorno; perché se è vero, come è vero, che lo Stato ha contratto questo impegno di potenziare la ferrovia, il potenziamento deve

essere fatto in maniera tale che sia effettivamente un potenziamento. Si parla di differenza di spesa tra una soluzione e l'altra. Io faccio queste osservazioni; la prima è di carattere generale: la differenza di spesa va presa in considerazione fino a un certo punto perché c'è l'impegno generico di potenziamento. In secondo luogo, bisogna raffrontare la spesa all'economia che fa lo Stato con i diritti ai quali la Regione rinuncia, perché può darsi che anche una maggiore spesa rientri in questi diritti capitalizzati della Regione. In terzo luogo, lo stesso onorevole Veronesi, riferendo i pareri delle commissioni tecniche, ha detto che per qualcuno la differenza si aggira sui 300 o 400 milioni. È evidente che di fronte a una variazione così lieve, che raggiunge appena il 10 per cento della spesa, la soluzione normalista si impone.

VOLGGER. Onorevoli colleghi, anche io, come deputato della Regione, ho qualche interesse a prendere la parola e a esprimere la mia opinione, la quale corrisponderebbe esattamente a quella espressa dall'onorevole Jerivolino quando fu approvata la prima legge: di trasformare, cioè, l'attuale servizio ferroviario in servizio su strada.

Ma ormai non possiamo più tornare indietro. C'è una legge e noi non vogliamo abrogarla. Io sono pienamente d'accordo sulla urgenza di risolvere il problema. Ma accanto alla necessità di far presto c'è anche la necessità di fare un'opera veramente buona. Io, come deputato di Bolzano, dovrei essere ridottista per una ragione ovvia. Gli esportatori di frutta, gli albergatori di Bolzano rilevano che se si ricostruisce la ferrovia a scartamento normale per il tratto Mezzocorona-Malè la concorrenza sarà molto più sentita che non adesso. Per quale ragione? È detto nella relazione ministeriale che le valli di Non e di Sole «rappresentano la parte più cospicua dell'economia trentina in modo particolare per l'esportazione e per il collocamento su tutto il mercato nazionale (bisognava aggiungere: «e internazionale») dell'alta produzione di frutta che rappresenta la più pregiata produzione pomologica nazionale». Veramente, sarebbe da discutere se sia più pregiata della produzione di Bolzano.

Nella val Venosta, nella valle dell'Adige si arriva e si parte dai magazzini con i vagoni frigoriferi. Ora, la valle di Non e la valle del Sole, finché ci sarà la ferrovia a scartamento ridotto, saranno sì concorrenti per la esportazione della frutta, ma la concorrenza non sarà molto sentita: quando una valle non ha mezzi di trasporto adeguati ai tempi

moderni, resta sempre un po' indietro nella concorrenza. La stessa cosa avviene anche per il turismo, poiché tutti vogliono fare viaggi diretti, nessuno vuole cambiare treno.

Ci sarebbe da fare un'altra osservazione. Il Ministro non si è impegnato soltanto per il potenziamento della Trento-Malè...

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Ministro aveva assunto un impegno generico verso la Regione.

VOLGGER. Ha parlato della Trento-Malè, ha parlato della ferrovia della val Pusteria, ha parlato della Merano-Malles, della Brunico-Campo Tures, e via dicendo; ma le centrali elettriche più importanti per le ferrovie dello Stato, fino a prova contraria, sono nell'Alto Adige.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La più importante è quella di Larderello.

VOLGGER. Ad ogni modo, noi desidereremmo che anche nella provincia di Bolzano venissero potenziate delle linee, come la Brunico-Campo Tures, la Chiusa-Plan di val Gardena, ecc. C'è un po' d'attrito col Ministero, che ha erogato quasi tre miliardi per il potenziamento di una ferrovia nel Trentino, mentre finora non ha stanziato nulla per il potenziamento delle ferrovie locali. Ma nessuno di noi penserebbe a ricostruire la Brunico-Campo Tures e la Chiusa-Plan a scartamento ridotto. Noi rinunceremmo piuttosto alla ricostruzione. Noi non facciamo delle osservazioni per la distribuzione di questi fondi, erogati in base a quella nota rinuncia fatta dalla Regione, e non ci dichiariamo ridottisti, per avere dei vantaggi particolari per l'esportazione e per il turismo, perché le popolazioni della val di Non e della val di Sole si sono rivolte anche a noi per chiederci di aiutarle affinché venga fatta un'opera adeguata.

Io sono convinto che spendere tre miliardi per la ricostruzione di una ferrovia a scartamento ridotto non significhi fare un'opera buona, ma fare un'opera che tra venti, trenta anni, ci sarà rimproverata da quelle popolazioni. Io non m'intendo di cose tecniche, ma non credo che in altri paesi si costruirebbe oggi una ferrovia a scartamento ridotto.

Per questo io voterò l'ordine del giorno dell'onorevole Ferrandi, e sono convinto che, dopo un nuovo esame di tutta la questione, il Ministero arriverà alla conclusione che si può potenziare la Trento-Malè soltanto facendo lo scartamento normale, anche se gli esportatori e gli albergatori della provincia di Bolzano ne avranno un danno.

SANNICOLO'. La produzione frutticola nella val di Non e nella val di Sole è in continuo aumento. Dai 240 carri annui del 1919, siamo arrivati a 5.000 carri annui. I piccoli artigiani, gli esercenti, gli artigiani della val di Sole ritirano normalmente le merci, pagando secondo i listini che danno la merce franca alle stazioni delle ferrovie dello Stato. Avere lo scartamento normale vuol dire ridurre le spese di acquisto delle merci, che vengono rivendute sul luogo.

SALERNO. Dopo la proposta e i riconoscimenti dell'onorevole Ferrandi, credo che siamo arrivati ad un punto di convergenza, per cui la legge possa essere varata. Ritengo però che la proposta Ferrandi dovrebbe contenersi in limiti più concreti, più pratici, e, diciamo anche, meno dilatori. Se si allarga eccessivamente tutto quello che è il campo delle riserve, si potrebbe rendere inefficiente la legge. Tanto più che, come abbiamo tutti appreso, questa non è la legge fondamentale, ma l'integrazione a una legge che è stata votata e a proposito della quale furono avanzate le stesse richieste che adesso sono state ripetute.

Ricordo, infatti, che in quell'occasione ci fu un ordine del giorno dell'onorevole Borsellino, con cui si invocava che nell'esame tecnico della questione fosse data la precedenza a tutto ciò che aveva carattere di scartamento normale.

Io ritengo che, allo stato, ci sia una specie di presunzione; che non trova però rispondenza nella realtà, quella, cioè, che sia già deciso lo scartamento ridotto. Questo non è esatto. C'è solo il parere di un organo importantissimo, ma nessuna decisione al riguardo. Ora, se quello che si vuole ottenere è che tutto quanto la Regione ha detto e può dire debba essere tenuto presente quando si dovrà decidere questa questione, ritengo che la proposta dell'onorevole Ferrandi possa essere approvata, purché contenuta in limiti più concreti. Naturalmente bisogna approvare la legge, perché se non c'è la legge non si può far niente; ma bisogna anche invitare il Governo, o per meglio dire il Ministro dei trasporti, a tener presente tutto quello che è stato fino a questo momento formulato e presentato dalla Regione, e a sentire gli organi regionali che potranno meglio di chiunque altro illustrare la situazione. Ma se vogliamo sviare tutta l'indagine su commissioni, che non hanno neppure la competenza specifica di pronunciarsi, allargheremo il campo delle indagini, ma ritarderemo l'opera che riteniamo indispensabile ed urgente.

Propongo perciò, insieme ai colleghi Mazza e Monticelli, di modificare l'ordine

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1952

del giorno dell'onorevole Ferrandi in questi termini:

« L'VIII Commissione approva il disegno di legge n. 2825-*bis* per il potenziamento della ferrovia Trento-Malè e invita il Ministro dei trasporti ad esaminare, nel determinare la scelta tra la ricostruzione della ferrovia a scartamento ridotto o a scartamento normale, i rilievi fatti dai rappresentanti del Consiglio regionale, e a non prendere alcuna decisione in merito prima di aver sentito i rappresentanti del Consiglio stesso entro i termini di quindici giorni da oggi e interpellato i propri organi tecnici ».

Così mi pare che abbiamo incluso tutti i coefficienti a disposizione di chi deve decidere.

Oltre questo, non mi pare che si possa fare altro allo stato delle cose, a meno che non vogliamo rinviare tutto indefinitamente.

FERRANDI. Sono pienamente d'accordo che si stabilisca un termine di tempo, che potrà essere di 15 o di 20 giorni, un termine insomma che si possa ritenere ragionevolmente sufficiente. Insisterei, però, perché tra gli organi ministeriali sia compresa anche la commissione per il rammodernamento delle linee ferroviarie.

PRESIDENTE. La commissione che il collega Ferrandi ricorda è una commissione che non ha competenza in questa materia. Quella commissione ha l'incarico di esaminare il potenziamento e il rammodernamento delle ferro-tramvie nell'ambito della legge generale per le ferrovie in concessione. Questa, invece, è una legge speciale. Qui lo Stato interviene per il totale della spesa, mentre là lo stato interviene con un contributo del 50 per cento.

FERRANDI. Va bene. Accetto la eliminazione di quell'organo, e mi pare allora che tutte le difficoltà vengano ad essere superate. Se qualcuno qui fosse animato dalla triste convinzione che il Consiglio superiore dei lavori pubblici o altri organi non possono rendersi convinti della buone ragioni, sarebbe inutile fare il riesame.

Però, insisto sul resto della formulazione dell'ordine del giorno, che praticamente coincide con l'ordine del giorno Salerno. Vorrei che ci fosse un invito al Governo a un riesame in sede tecnica del problema, dopo l'apporto completo, organico, di tutto ciò che il Consiglio regionale crede di poter dire, a ragione o a torto.

Io, però, insisterei per il termine di 30 giorni, perché questa legge dovrà tornare al Senato e non sarà quindi tempo perduto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

VERONESI, *Relatore*. Debbo rispondere ad alcune osservazioni circa le possibilità di trasporto delle frutta. Io non ho dettagliato, ma il piano di rammodernamento prevede l'utilizzazione, come si è fatto in Svizzera, di carrelli trasportatori, che trasportano sul ridotto il vagono del normale a velocità commerciale. Fatto il conto di quanti ne possono viaggiare, da Malè a Mezzocorona possono viaggiare 2.500 vagoni all'anno. Questo dovrebbe tranquillizzare. Quanto poi all'affermazione che attualmente vengono esportati 5.000 vagoni di frutta, faccio rilevare che, secondo i dati della camera di commercio di Trento, la produzione nella provincia di Trento è di 728 mila quintali e la produzione delle valli di Non e di Sole è di 276 mila quintali. Per portare tutta questa produzione sui vagoni, occorrono 1.540 carri.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'ordine del giorno Salerno, con il termine fissato in quindici giorni.

FERRANDI. Fidando nella celerità del Ministro e dei suoi organi tecnici, accettiamo anche noi il termine di 15 giorni.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non entro nell'esame del merito, anche perché, arrivati a questo punto, non mi pare che sia il caso di riaccendere la polemica. Debbo però con tutta lealtà dichiarare che, come diceva l'onorevole Salerno, il Ministero non ha preso ancora alcuna determinazione; ma con altrettanta lealtà debbo dichiarare che il Ministero ha un suo orientamento verso lo scartamento ridotto. E ciò non soltanto per il problema della spesa, che pure ha un peso notevole, non soltanto per il deficit di esercizio, che la soluzione a scartamento ordinario comporterebbe, ma soprattutto in considerazione del fatto che lo scartamento ordinario, così come è previsto, con l'innesto della ferrovia a Mezzocorona, verrebbe a sottrarre la ferrovia ai comuni della valle per una lunghezza di circa venti chilometri. Cosa che è stata ritenuta molto grave anche dai sostenitori dello scartamento ordinario, tanto che essi prevedono fin da questo momento la necessità di una integrazione automobilistica.

Nessuna difficoltà ad assumere comunque l'impegno di un ulteriore esame, dato che le considerazioni pro e contro sono varie e notevoli. Io preferisco, allo stato, non entrarvi. Posso quindi accettare l'ordine del giorno

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1952

proposto dagli onorevoli Salerno, Monticelli e Mazza, che si avvicina alla formulazione di quello dell'onorevole Ferrandi, purché sia fissato il termine di 15 giorni, che riteniamo sufficiente per acquisire tutti gli eventuali nuovi elementi e per sentire i rappresentanti del Consiglio regionale. Il riesame e la decisione verranno evidentemente dopo. Il Ministero si sforzerà, come è ovvio, di arrivare alla soluzione migliore, dopo aver fatto tutti gli accertamenti; ma il termine di 15 giorni è più che sufficiente per acquisire tutti gli elementi che il Consiglio regionale riterrà di sottoporli.

Il problema della commissione proposta dall'onorevole Ferrandi, lo tralascio, perché mi pare che sia già superato. E non avrei che da ripetere quello che ha detto il Presidente, che cioè la commissione prevista dalla legge sul rammodernamento non avrebbe, per altro, neanche competenza in questa materia.

**PRESIDENTE.** Abbiamo due ordini del giorno, quello Salerno e quello Ferrandi. Non vedo praticamente quale differenza ci sia tra i due, se facciamo questione di sostanza. Noi sentiamo tutti che ci possono essere delle ragioni buone da una parte come dall'altra, perché ci sono elementi che in un certo momento fanno prevalere una tesi, altri che ne fanno prevalere un'altra. Insomma, si tratta di questioni che, per poterle decidere, bisogna vederle in senso panoramico; non si può considerare solo un aspetto di questo problema; bisogna esaminare l'interesse economico delle popolazioni, l'interesse sociale, ecc.

La Commissione desidera che, prima di deliberare tra scartamento ridotto o normale, siano interpellati sia i rappresentanti della Regione, sia gli organi tecnici, e siano esaminati tutti gli elementi (ci sono degli elaborati notevoli) a sostegno dell'una tesi e dell'altra.

Quando il Ministro avrà preso una deliberazione, i rappresentanti di quella Regione potranno chiedergli ragione della sua deliberazione. Siamo quindi di fronte alla responsabilità di un organo di governo.

**FERRANDI.** I due ordini del giorno sono identici, ma il mio è precedente, quindi si deve votare su di questo.

**PRESIDENTE.** Debbo far osservare che se mettessi ai voti l'ordine del giorno Ferrandi, per averlo egli presentato prima, e venisse respinto, non potrei più mettere in votazione l'ordine del giorno Salerno, perché questo dice le stesse cose di quello. Quindi, necessariamente, occorre fondere i due ordini del giorno, perché la materia è identica.

C'è però questo: che a un certo momento è stato presentato un secondo ordine del giorno, il quale, in confronto del primo, era differente sia nella sostanza, sia nella procedura; nella sostanza perché evitava gli organi della commissione nominata nel primo ordine del giorno, nella procedura, perché ad una generica parola di « immediato » sostituiva un termine fisso di quindici giorni. Le modificazioni sono state accettate dal presentatore del primo ordine del giorno e ci troviamo ora dinanzi a due ordini del giorno che non hanno nessuna differenza. Io non posso fare a meno di operare un coordinamento, a meno di metterli in votazione tutti e due insieme!

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Faccio presente che, anche se venisse respinto l'ordine del giorno, sentirei ugualmente l'opportunità che il Ministero attenda ed esamini i nuovi eventuali rilievi.

**PRESIDENTE.** Per conciliare le cose, l'ordine del giorno Salerno figurerà come ordine del giorno Ferrandi, Sannicolò, Salerno, Mazza, Monticelli.

**FERRANDI.** Sta bene. Comunque, tengo a far presente che né l'onorevole Sannicolò né io discutevamo perché il nostro nome figurasse prima degli altri: sottolineavamo soltanto le differenze che ritenevamo esistere fra i due ordini del giorno.

**PRESIDENTE.** Pongo allora in votazione il seguente ordine del giorno firmato dagli onorevoli Ferrandi, Sannicolò, Salerno, Mazza e Monticelli:

« L'VIII Commissione approva il disegno di legge n. 2825-bis per il potenziamento della ferrovia Trento-Malè e invita il Ministro dei trasporti ad esaminare, nel determinare la scelta tra la ricostruzione della ferrovia a scartamento ridotto o a scartamento normale, i rilievi fatti dai rappresentanti del Consiglio regionale, e a non prendere alcuna decisione in merito prima di aver sentito i rappresentanti del Consiglio stesso entro i termini di quindici giorni da oggi e interpellato i propri organi tecnici ».

(È approvato).

Con questa votazione si intende che la Commissione abbia deciso il non passaggio agli articoli della proposta di legge del Consiglio regionale del Trentino-Alto Adige.

Se non vi sono osservazioni, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1952

Passiamo allora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2825-bis:

Do lettura dell'articolo 1:

« Il limite massimo di lire 2.300 milioni stabilito dall'articolo 2 della legge 2 aprile 1951, n. 294, per il corrispettivo di concessione relativo alle opere di trasformazione della sede e degli impianti della ferrovia Trento-Malè, è elevato a lire 2.754.600.000.

È autorizzata la maggiore spesa di lire 454.600.000.

È data facoltà ai Ministri per i trasporti e per il tesoro, una volta determinato con proprio decreto il definitivo corrispettivo da assentire, di effettuare pagamenti per opere effettivamente eseguite, anche in pendenza della stipula dell'atto previsto dall'articolo 2 della legge 2 aprile 1951, n. 294.

Detti pagamenti potranno essere fatti a misura della esecuzione dei relativi lavori, in rapporto all'ammontare totale della spesa ritenuta ammissibile, in base a certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un cinquantesimo della somma anzidetta e con la trattenuta di un decimo da liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione totale dei lavori medesimi».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« La somma di cui al precedente articolo sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52 sul capitolo 57-bis.

Alla copertura della spesa sarà provveduto mediante corrispondente riduzione dello stanziamento sul capitolo 51 del predetto stato di previsione.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio ».

La Commissione finanze e tesoro suggerisce di sostituirlo con il seguente:

« La somma di cui al precedente articolo sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1952-53 sul capitolo 57.

Alla copertura della spesa sarà provveduto mediante corrispondente riduzione dello stanziamento sul capitolo 51 dello stato di previsione predetto, restando corrispondentemente ridotta la autorizzazione di cui all'articolo 1 della legge 17 gennaio 1951, n. 15, relativamente alla quota a carico dell'indicato esercizio finanziario ».

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo ora letto, accettato dal relatore.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato subito a scrutinio segreto.

### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del seguente disegno di legge:

« Potenziamento della ferrovia Trento-Malè ». (2825-bis):

Presenti e votanti . . . . .	37
Maggioranza . . . . .	19
Voti favorevoli . . . . .	36
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbi, Bertazzoni, Cara, Caroniti, Colasanto, De Martino Alberto, Ducci, Farinet, Farini, Ferrandi, Giavi, Imperiale, Jervolino Angelo Raffaele, Maniera, Mazza, Momoli, Monterisi, Monticelli, Nicotra Maria, Olivero, Petrucci, Sala, Salerno, Salvatore, Sannicolò, Semeraro Santo, Serbandini, Sica, Spoleti, Suraci, Terranova Raffaele, Tomba, Tommasi, Veronesi, Viola, Volgger.

È in congedo:

Borsellino.

La seduta termina alle 11,30.