

**CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE
REGIONALRAT TRENTINO - TIROLER ETSCHLAND**

**UFFICIO RESOCONTI CONSILIARI
AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE**

SEDUTA

83.

SITZUNG

15-11-1962

Presidente: ROSA

IV. LEGISLATURA - IV. LEGISLATURPERIODE

INDICE

- Disegno di legge n. 78 :**
« Modifica della denominazione del Comune di "Varna"- "Vahrn" in quella di "Varna all'Isarco"- "Vahrn am Eisack" »
pag. 3
- Disegno di legge n. 82 :**
« Norme per il finanziamento delle prestazioni per l'assistenza malattia ai pensionati iscritti alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano »
pag. 4
- Mozione dei consiglieri regionali Nardin, Nicolodi e Brugger riguardante la ferrovia Bolzano-Caldaro**
pag. 16
- Modifiche allo Statuto della Cassa di previdenza per i consiglieri regionali**
pag. 43

INHALTSANGABE

- Gesetzentwurf Nr. 78 :**
« Änderung der Benennung der Gemeinde "Varna"- "Vahrn" in der Provinz Bozen in "Varna all'Isarco"- "Vahrn am Eisack" »
Seite 3
- Gesetzentwurf Nr. 82 :**
« Bestimmungen zur Finanzierung der Krankenversicherungsleistungen an die bei den Wechselseitigen Landeskrankenkassen von Trient und Bozen eingetragenen Rentenbezieher »
Seite 4
- Beschlußantrag über die Eisenbahnlinie Bozen-Kaltern, eingereicht von den Regionalratsabgeordneten Nardin, Nicolodi und Brugger**
Seite 16
- Abänderungen zu dem Statut der Fürsorgekasse für die Regionalratsabgeordneten**
Seite 43

A CURA DELL'UFFICIO
RESOCONTI CONSILIARI

Ore 10.

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale.

MARZIANI (Segretario questore - D.C.):
(fa l'appello nominale).

PRESIDENTE: Lettura del processo verbale della seduta 9-11-1962.

MARZIANI (Segretario questore - D.C.):
(legge il processo verbale).

PRESIDENTE: Osservazioni sul verbale? Nessuna. Il verbale è approvato.

Punto 17 dell'Ordine del giorno: Disegno di legge n. 78: « *Modifica della denominazione del Comune di "Varna"-"Vahrn" in quella di "Varna all'Isarco"-"Vahrn am Eisack"* ».

La parola al relatore.

BERTORELLE (Assessore enti locali - D.C.): Il Consiglio comunale di Varna in provincia di Bolzano con deliberazione n. 2 del 26 aprile 1962, adottata ad unanimità dai 12 consiglieri presenti in seduta sui 15 assegnati al Comune, ha rilevato l'opportunità di avan-

zare domanda di modifica della denominazione del Comune in quella di « Varna all'Isarco » nel testo italiano ed in quella di « Vahrn am Eisack » nel testo tedesco onde evitare i frequenti disguidi postali per l'omonimia o la somiglianza fonetica o grafica con altri comuni o località sparsi per tutta l'Italia (es. *Vadena* in provincia di Bolzano; *Varna* in provincia di Firenze, quale frazione del Comune di Gambassi; *Barna* in provincia di Como, quale frazione del Comune di Bleggio; *Barne* in provincia di Aosta, quale frazione del Comune di Arnaz; *Verna* in provincia di Torino, quale frazione del Comune di Cugnano; *Verna* in provincia di Como, quale frazione del Comune di Rampognò Verna; *Farne* in provincia di Arezzo; ecc.).

Da vecchie stampe conservate presso la biblioteca di Novacella risulta che la denominazione proposta era già in uso intorno al 1750 dal che si desume che la originaria denominazione è quella invocata attualmente dal Consiglio comunale.

La Giunta provinciale di Bolzano in seduta 1° giugno 1962 ha espresso in merito parere favorevole.

Nel caso in esame sussiste la premessa di cui all'articolo 2 della legge regionale 7 novembre 1950 n. 16, per poter proporre al Consiglio regionale la modificazione della denominazione di che trattasi, senza dar luogo all'indi-

zione del referendum come previsto dall'ultimo comma del citato articolo.

In conseguenza di quanto sopra la Giunta regionale ha deliberato:

- di esprimere parere favorevole sulla domanda del Comune di Varna in provincia di Bolzano circa la modificazione della denominazione del Comune stesso in quella di « Varna all'Isarco » nel testo italiano e di « Vahrn am Eisack » nel testo tedesco.
- di proporre al Consiglio regionale che non si dia luogo al referendum a sensi dell'ultimo comma dell'art. 2 della legge regionale 7 novembre 1950, n. 16, avendo il Consiglio comunale interessato adottata la deliberazione di competenza con una maggioranza superiore ai 3/4 dei consiglieri assegnati al Comune;
- di approvare l'allegato disegno di legge regionale che unitamente alla relativa relazione viene inviato al Consiglio regionale per competenza.

DISEGNO DI LEGGE

Modifica della denominazione del Comune di « Varna » - « Vahrn » in provincia di Bolzano, in quella di « Varna all'Isarco » - « Vahrn am Eisack ».

Articolo unico

La denominazione del Comune di « Varna » - « Vahrn » in provincia di Bolzano, è modificata in quella di « Varna all'Isarco » nella forma italiana e « Vahrn am Eisack » in quella tedesca.

La presente legge sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione. È fatto obbligo a chiunque spetta di osservarla e di farla osservare come legge della Regione.

PRESIDENTE: La parola al Presidente della Commissione per la relazione.

NICOLODI (P.S.I.): Non sono il Presidente, sono un membro, l'unico presente. Comunque il disegno di legge è stato approvato all'unanimità dalla Commissione.

PRESIDENTE: Quindi non c'è la relazione scritta.

NICOLODI (P.S.I.): No.

PRESIDENTE: È aperta la discussione. Nessuno prende la parola? Pongo in votazione il passaggio alla discussione articolata, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Articolo unico

La denominazione del Comune di « Varna-Vahrn » in provincia di Bolzano è modificata in quella di « Varna all'Isarco » nella forma italiana e « Vahrn am Eisack » in quella tedesca.

Distribuire le schede per la votazione segreta.

(Segue votazione a scrutinio segreto)

Esito della votazione: votanti 26 - 23 sì, 2 schede bianche, 1 scheda nulla.

La legge è approvata. (*)

Punto 18 dell'Ordine del giorno: Disegno di legge n. 82: « *Norme per il finanziamento delle prestazioni per l'assistenza malattia ai pensionati iscritti alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano* ».

La parola al relatore.

(*) Vedi Appendice - pag. 47

MOLIGNONI (Assessore previdenza sociale e sanità - P.S.D.I.): Con la legge statale 31 dicembre 1961 n. 1443, sono state emanate norme che comportano una sostanziale riforma dell'assistenza obbligatoria per le malattie dei pensionati titolari di pensione d'invalidità, vecchiaia e superstiti, nonché dei loro familiari.

Infatti, a decorrere dal 1° gennaio 1964 il « Fondo per l'adeguamento delle pensioni e per l'assistenza malattia ai pensionati » riprenderà la denominazione di « Fondo per l'adeguamento delle pensioni », e, quindi, le funzioni allo stesso demandate dalla legge statale del 31 dicembre 1961, n. 1443.

A decorrere dalla predetta data, gli enti mutualistici, gestori dell'assicurazione obbligatoria contro le malattie ed incaricati « ope legis » della erogazione delle prestazioni assistenziali a favore dei pensionati e dei loro familiari, indicati nelle lettere a) b) e d) dell'art. 5 della legge statale 4 agosto 1955 n. 692, debbono provvedere a gestire direttamente la precitata assistenza obbligatoria e l'onere dell'assistenza stessa è posto a carico delle rispettive gestioni dell'assicurazione obbligatoria contro le malattie dei lavoratori in attività di servizio.

Per porre le gestioni anzidette in condizioni di fronteggiare tale onere la legge dispone, che si deve provvedere mediante l'applicazione di una aliquota addizionale ai contributi dovuti per l'assicurazione obbligatoria contro le malattie, la cui misura deve essere determinata con le stesse forme e modalità in vigore per la determinazione delle aliquote contributive alle quali si addiziona.

Inoltre, la precitata legge n. 1443 dispone che, per il periodo dal 1° settembre 1960 al 31 dicembre 1963, l'Istituto nazionale per l'assicurazione malattie (I.N.A.M.) e gli altri enti erogatori dell'assistenza obbligatoria per le malattie dei pensionati e loro familiari sono

tenuti a fronteggiare l'onere loro derivante dalle erogazioni della precitata assistenza, onere posto a carico del « Fondo per l'adeguamento delle pensioni e dell'assistenza malattia ai pensionati » a norma della legge 4 agosto 1955 n. 692, con le somme riscosse dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, per effetto dell'applicazione dell'aliquota dell'1,50 per cento delle retribuzioni, prevista al secondo comma dell'art. 1 del D.P.R. 2 febbraio 1960, n. 54, nonché delle aliquote dell'1,30 per cento e dello 0,20 per cento previste al secondo e terzo comma dell'art. 1 della legge n. 1443.

Entrambe le leggi statali del 4 agosto 1955, n. 692 e 31 dicembre 1961, n. 1443, non fanno alcun riferimento alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano, ricostituite con legge regionale 20-8-1954, n. 25 a sensi del disposto del secondo comma dell'art. 6 dello Statuto speciale Trentino-Alto Adige, approvato con legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 5.

Le precitate Casse mutue provinciali di malattia, enti di diritto pubblico hanno il compito di provvedere, nella propria circoscrizione territoriale, all'esercizio:

- a) dell'assicurazione obbligatoria per le malattie a favore dei lavoratori;
- b) dell'assicurazione facoltativa, individuale e collettiva, per le malattie;
- c) dei servizi assistenziali e previdenziali che, nelle altre provincie della Repubblica, sono gestiti dall'I.N.A.M.

L'esercizio delle predette attività previdenziali ed assistenziali avviene nei limiti fissati dalle leggi dello Stato.

Le ricostituite Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano, per il disposto dell'art. 38 del D.P.R. 30 giugno 1951, n. 574, concernente le norme di attuazione dello Statuto speciale, fruiscono delle potestà e delle

agevolazioni riconosciute dalle leggi dello Stato all'I.N.A.M.

La Casse in parola, quindi, assumono « ope legis » nel territorio della Regione Trentino-Alto Adige, l'esercizio di tutte le attività previdenziali ed assistenziali che l'I.N.A.M. espleta nelle altre province e, di conseguenza, provvedono direttamente alla riscossione dei contributi afferenti alle attività predette, così, come dispongono il primo, secondo e terzo comma dell'art. 17 della legge regionale 20 agosto 1954, n. 25.

Ne consegue, pertanto, la necessità che una apposita legge regionale, in analogia a quanto avvenuto in campo nazionale, disciplini la materia riguardante l'assistenza obbligatoria per le malattie dei pensionati della Regione Trentino-Alto Adige.

A tale fine è stato predisposto l'allegato disegno di legge, il quale:

- con l'art. 1 stabilisce che le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano provvedano all'esercizio dell'assistenza obbligatoria per le malattie ai pensionati e loro familiari;
- con l'art. 2 determina le persone soggette all'assistenza obbligatoria per le malattie;
- con gli artt. 3, 4, 5 e 6 determinano le norme per la copertura degli oneri dell'assistenza predetta e l'obbligo dell'Istituto nazionale della previdenza sociale a versare alle Casse in parola le somme riscosse, nel periodo dal 1° settembre 1960 al 31 dicembre 1963, per il « Fondo per l'adeguamento delle pensioni e per l'assistenza malattia dei pensionati », per effetto dell'applicazione del contributo dell'1,50 per cento delle retribuzioni previste dal D.P.R. 2 febbraio 1960, numero 54, nonché dal contributo aggiuntivo dell'1,30 per cento e dell'addi-

zionale dello 0,20 per cento previsti dal secondo e dall'ultimo comma dell'art. 1 della legge statale 31 dicembre 1961, n. 1443. Si dispone, altresì, che l'Istituto nazionale della previdenza sociale è tenuto a versare alle Casse stesse, a titolo di anticipazione la somma di Lire 500 milioni, da recuperarsi mediante trattenute sui proventi realizzati mediante la applicazione dell'addizionale dello 0,20 per cento, in analogia a quanto dispone la legge statale n. 1443 a favore dell'I.N.A.M.;

- con l'art. 6 dispone che, a decorrere dal 1° gennaio 1964, l'onere dell'assistenza obbligatoria per le malattie dei pensionati è posto a carico dell'assicurazione obbligatoria per le malattie dei lavoratori in attività di servizio. Si determinano inoltre, i mezzi con i quali le Casse mutue provinciali di malattia debbono fronteggiare tale onere;
- con gli artt. 7, 8 e 9 precisa le prestazioni assistenziali alle quali hanno diritto i pensionati ed i loro familiari, stabilendo che le prestazioni stesse non possono essere inferiori — per entità, limiti e durata — a quelle previste dalla legge statale 4 agosto 1955, n. 692;
- con l'art. 10 dispone che fra le Casse mutue provinciali di malattia e l'Istituto nazionale della previdenza sociale si devono stipulare delle convenzioni intese a disciplinare i rispettivi rapporti riguardanti la erogazione delle prestazioni assistenziali ai pensionati per il periodo antecedente al 31 agosto 1960.

La Giunta regionale richiama la particolare attenzione dei Signori Consiglieri regionali sull'importanza e sulla inderogabile necessità del presente disegno di legge e, per ragioni esposte nella relazione, confida nella loro unanime adesione.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1

Le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano, provvedono, nella propria circoscrizione territoriale, all'esercizio dell'assistenza obbligatoria per le malattie ai pensionati, di cui al successivo art. 2, ed ai loro familiari.

Art. 2

Sono soggetti obbligatoriamente all'assistenza obbligatoria per le malattie dei pensionati i titolari di pensione d'invalidità, di vecchiaia ed i superstiti, sempre che l'assistenza stessa non spetti per altro titolo o in virtù di assicurazione obbligatoria propria o di altri membri della famiglia.

Art. 3

Per la copertura degli oneri dell'assistenza obbligatoria per le malattie alle persone di cui all'art. 2 della presente legge, relativo al periodo dal 1° settembre 1960 al 31 dicembre 1963, l'Istituto nazionale della previdenza sociale è tenuto a versare alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano le somme riscosse nella Regione Trentino-Alto Adige, per il Fondo adeguamento delle pensioni e per l'assistenza malattie ai pensionati, in virtù dell'applicazione del contributo dell'1,50 per cento delle retribuzioni previste dal D.P.R. 2 febbraio 1960, n. 54, e del contributo aggiuntivo dell'1,30 per cento previsto dal secondo comma dell'art. 1 della legge 31 dicembre 1961, n. 1443.

L'Istituto nazionale della previdenza sociale è tenuto, altresì a versare alle Casse mu-

tue provinciali di malattia di Trento e Bolzano le somme riscosse nella Regione Trentino-Alto Adige per effetto dell'applicazione dell'addizionale al contributo dello 0,20 per cento delle retribuzioni, destinata a fronteggiare la parte di onere non coperta per l'assistenza di malattia ai pensionati per il periodo anteriore al 31 dicembre 1961, previsto all'ultimo comma dell'art. 1 della legge 31 dicembre 1961, n. 1443.

Art. 4

L'Istituto nazionale della previdenza sociale è, inoltre tenuto a versare alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano, a titolo di anticipazione — senza oneri di interessi — la somma di Lire 500 milioni, che sarà recuperata mediante trattenute operate dallo stesso Istituto nazionale della previdenza sociale sui proventi di spettanza delle predette Casse mutue provinciali di malattia, realizzati mediante l'applicazione dell'addizionale dello 0,20 per cento di cui al secondo comma dello art. 3 della presente legge.

Art. 5

Le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano sono tenute a fronteggiare lo onere loro derivante dalla presente legge per la assistenza di malattia ai pensionati per il periodo dal 1° settembre 1960 al 31 dicembre 1963.

Nel caso che le normali entrate o le disponibilità di bilancio di pertinenza della gestione concernente l'assistenza per le malattie dei pensionati non consentano alle Casse stesse di fronteggiare l'onere loro derivante per la erogazione delle prestazioni relative alla predetta assistenza, si provvederà ad incrementare le entrate delle predette Casse, adeguando la misura

dei contributi all'onere dell'assistenza medesima.

Art. 6

A decorrere dal 1° gennaio 1964, l'onere dell'assistenza obbligatoria per la malattie dei pensionati è posto a carico della gestione dell'assicurazione obbligatoria per la malattie dei lavoratori in attività di servizio, affidata alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano.

Per porre la gestione anzidetta in condizioni di fronteggiare tale onere, si provvede mediante l'applicazione di una aliquota addizionale alla misura dei contributi dell'assicurazione obbligatoria per le malattie di cui all'art. 17 della legge regionale 20 agosto 1954, n. 25.

La misura della predetta aliquota percentuale è determinata con decreto del Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione della Giunta, entro il 31 dicembre 1963, su proposta dell'Assessore al quale è affidata la materia della previdenza sociale, in relazione al fabbisogno dell'assistenza obbligatoria per le malattie dei pensionati, sentito il Comitato di collegamento previsto dall'art. 24 della legge regionale 20 agosto 1954, n. 25.

Art. 7

L'assistenza di malattia alla quale hanno diritto i pensionati d'invalidità, di vecchiaia ed i superstiti, comprende le seguenti prestazioni:

- a) l'assistenza medico-chirurgica generica, ambulatoriale e domiciliare;
- b) l'assistenza medica specialistica;
- c) l'assistenza ostetrica e pediatrica;

- d) l'assistenza farmaceutica;
- e) l'assistenza ospedaliera;
- f) l'assistenza sanitaria integrativa.

Le prestazioni predette sono erogate ai pensionati, che prima del pensionamento risultavano assicurati presso le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano, nella misura e con le norme in vigore per gli assicurati dell'industria.

Tali prestazioni spettano, comunque, senza limiti di durata nei casi di malattie specifiche della vecchiaia, di cui al decreto ministeriale 21 dicembre 1956 e sue successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 8

Hanno diritto alle prestazioni sanitarie dell'assistenza per le malattie dei pensionati, i seguenti familiari conviventi ed a carico del titolare della pensione:

- a) la moglie, purché non separata legalmente per sua colpa;
- b) il marito permanentemente inabile al lavoro;
- c) i figli celibi e nubili legittimi, legittimati o naturali legalmente riconosciuti, i figli adottivi, gli affiliati, gli esposti regolarmente affidati e i figli nati da precedente matrimonio del coniuge, di età minore degli anni 18 o anche di età superiore se inabili al lavoro;
- d) i fratelli e le sorelle entro i limiti e alle condizioni previste per i figli;
- e) i genitori, purché abbiano superato 60 anni di età per il padre ed i 55 anni di età per la madre, e senza limiti di età permanentemente inabili al lavoro.

Art. 9

L'assistenza obbligatoria per le malattie ai pensionati e loro familiari non può comunque, essere inferiore — per quanto riguarda i soggetti assistibili, la entità delle singole prestazioni, i limiti e la durata, per la corresponsione delle prestazioni stesse — a quella prevista dalla legge 4 agosto 1955, n. 692 e sue successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 10

Le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano stipuleranno con l'Istituto nazionale della previdenza sociale apposite convenzioni intese a disciplinare i rispettivi rapporti riguardanti la erogazione dell'assistenza obbligatoria per le malattie dei pensionati e loro familiari effettuata dalle Casse stesse per il periodo dal 1° settembre 1955 al 31 agosto 1960.

PRESIDENTE: La parola al Presidente della Commissione. Siccome manca il Presidente, la parola al Vicepresidente.

VOLGGER (S.V.P.): La Commissione legislativa ha preso in esame il disegno di legge di cui sopra nella seduta dell'11 ottobre 1962.

Dopo aver ascoltato un'ampia relazione da parte dell'Assessore competente, dott. Molignoni, i signori Commissari hanno condiviso, senza riserve, l'opportunità di legiferare sulla materia, al fine di esercitare una specifica competenza e soprattutto per rivendicare i diritti che in questo campo la Regione del Trentino - Alto Adige ha acquisito.

La Commissione ha approvato all'unanimità il disegno di legge, apportando alcune modifiche, di cui sotto è cenno.

Si trasmette ora il provvedimento all'onorevole Consiglio regionale per la sua finale approvazione.

Testo proposto

Art. 2

Sano soggetti obbligatoriamente all'assistenza obbligatoria per le malattie dei pensionati i titolari di pensione di invalidità, di vecchiaia, ed i superstiti, sempre che l'assistenza stessa non spetti per altro titolo o in virtù di assicurazione obbligatoria propria o di altri membri della famiglia.

Testo della Commissione

Art. 2

Hanno diritto all'assistenza di malattia i titolari di pensione di invalidità, di vecchiaia . . .

Viene inoltre sostituita la dizione « assistenza obbligatoria per le malattie » con « assistenza di malattie », in tutti gli articoli tranne che nell'art. 1.

PRESIDENTE: Chi chiede la parola? La parola al cons. Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Così anticipo quello che potrei dire all'art. 2. Un rilievo che è stato fatto già in sede di Commissione, che ci ha portati poi all'impegno di ritenere ancora aperta la discussione per le eventuali modifiche all'art. 2 è questo: secondo il testo proposto dall'Assessorato, il titolare di pensione che abbia anche altri titoli ad avere l'assistenza, dovrebbe obbligatoriamente fruire solo dell'assistenza, in quanto pensionato; mentre si verificano casi numerosi di gente che ha più titoli per essere assistito, cioè come pensionato e come familiare di soggetto assicurato in linea diretta, cioè di lavoratore assicurato in linea diretta.

Le prestazioni dei vari istituti non sono identiche. Le prestazioni cioè che la Cassa di malattia dà in quanto uno è assicurato come pensionato, sono diverse dalle prestazioni che dà alla stessa persona, in quanto sia familiare di un assicurato diretto. Dico diverse, non dico superiori o inferiori, perché è una valutazione fra il resto non facile da fare, essendo da mettere in riscontro degli elementi eterogenei, anziché degli elementi ponderabili con lo stesso metro e con la stessa misura.

Se vi ricordate, e qui siamo in molti certamente a ricordarlo, quando fu discussa la legge per la ricostituzione delle Casse di malattia, questo discorso ci portò via moltissimo tempo e moltissime considerazioni, a proposito del confronto fra le prestazioni dell'INAM e le prestazioni che noi volevamo stabilire come obbligatorie da parte delle Casse, in quanto erano

due elenchi di voci, in parte identiche e in parte diverse, per cui una valutazione non poteva essere fatta puntualmente voce per voce, ma doveva essere fatta globalmente. La stessa cosa si viene a ripetere qui, per cui non si può dire che prenda di più come assicurato diretto o prenda meno come assicurato indiretto, cioè come familiare del lavoratore; ha un trattamento diverso. Allora bisognava vedere se conveniva al pensionato essere legato, inchiodato direi, alle prestazioni previste per i pensionati, o se non era più giusto lasciargli la facoltà di opzione. Questo come valutazione della condizione migliore; poi vedere se in diritto potevamo noi inchiodare il pensionato a determinate prestazioni. A me sembra che neanche in diritto lo si potesse fare, perché? Perché esiste una sentenza della Cassazione che dice esattamente il contrario. È una lunga vertenza nata intorno all'interpretazione dell'art. 1 della legge 4 agosto 1955, n. 692, che è passata dal Tribunale di prima istanza fino all'Appello e alla Cassazione e che è stata risolta a favore del pensionato. Anche l'INAM aveva detto, interpretando a modo suo l'art. 1 della legge 692, che il titolo al quale il pensionato si può riferire è quello di pensionato e solamente quello. La Magistratura è stata di contrario avviso, e sia nel Tribunale di merito, sia nella Cassazione, si è dato ragione al ricorrente, al pensionato, e si è stabilito questo principio.

Questo è il dispositivo della sentenza della Cassazione: « In virtù dell'art. 1 della legge 4 agosto 1955, n. 692, i titolari di pensioni o di rendite ai quali l'assistenza di malattia spetta per altro titolo o in virtù di assicurazione obbligatoria propria o di altri membri della famiglia », — quindi ipotizza tre diverse figure: il pensionato della previdenza sociale che fa capo all'INAM, il pensionato della previdenza sociale padre, per esempio, di un lavoratore che lo

ha a carico il pensionato di altri istituti mutualistici, come la mutua coltivatori diretti od altro —, « conservano pur sempre, qualora il trattamento in base a diverse disposizioni sia meno vantaggioso, il diritto di usufruire delle prestazioni che la legge suddetta accorda direttamente ai pensionati ed ai loro familiari ivi elencati ».

Quindi praticamente per risolvere il problema senza equivoci, ci è parso che si doveva stabilire il diritto permanente di opzione per il trattamento più favorevole. Ci penserà il pensionato poi a fare i suoi calcoli e la sua scelta. Potrà fare una valutazione giusta, potrà fare una valutazione sbagliata, comunque è cosa che spetta a lui. E allora abbiamo predisposto per l'art. 2, e è l'unico articolo mi pare sul quale sono rimasti appunto dei dubbi, salvo modifiche che abbiamo già suggerito in Commissione, abbiamo predisposto un emendamento, che ora passo alla Presidenza e che suona così: dopo la parola « superstiti » dire: « Se la predetta assistenza spetta per altro titolo o in virtù di assicurazione obbligatoria propria o di altri membri della famiglia, è in facoltà del titolare di pensione di optare per il trattamento più favorevole ».

PRESIDENTE: Nessun altro prende la parola? La parola all'Assessore.

MOLIGNONI (Assessore previdenza sociale e sanità - P.S.D.I.): Soltanto per dire che sono perfettamente d'accordo e la Giunta è d'accordo sull'emendamento proposto dal collega Raffaelli. Se ne era parlato in Commissione, avevamo lasciato sospeso l'articolo con lo impegno appunto, da parte dei colleghi Raffaelli e Nicolodi, di predisporre un emendamento. Qualcosa del genere avevo predisposto anch'io, nel caso che ci dovessero essere delle

contraddizioni. Mi pare che il testo così emendato, come proposto dal collega Raffaelli, vada benissimo, e lasci appunto aperto il tema dell'opzione che, anche in omaggio a un principio generale, dobbiamo, secondo il nostro avviso, rispettare. Ci è di conforto la sentenza della Corte di Cassazione e mi pare veramente che così l'art. 2 sia completo e non dia più luogo ad alcuna discussione.

Per cui siamo senz'altro di avviso di accettare l'emendamento all'art. 2.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Wahlmüller.

WAHLMÜLLER (S.V.P.): Ich glaube, auch von seiten der Kommissionsmitglieder wird keine Schwierigkeit bestehen, diesen Text anzunehmen. Es ist in der Diskussion in der Kommission über diesen Artikel längere Zeit diskutiert worden und er ist dann mit dem Vorbehalt angenommen worden, daß in dieser Hinsicht eine Änderung durchgeführt werden kann. Die vom Kollegen Raffaelli vorgeschlagene Änderung scheint hier günstig und ich glaube, wir können sie auch in dieser Formulierung annehmen.

(Credo che anche i membri della commissione non avranno nessuna difficoltà ad accettare questo testo. L'articolo è stato discusso a lungo in sede di commissione ed è stato poi accettato con la riserva di apportarvi poi qualche emendamento. Quello proposto dal cons. Raffaelli sembra opportuno e credo che lo si possa accettare nella sua formulazione attuale.)

PRESIDENTE: La parola al consigliere Nicolodi.

NICOLODI (P.S.I.): Vorrei aggiungere ancora qualche cosa a quello che ha detto Raffaelli. Nella Commissione affari generali io

avevo sollevato delle perplessità anche sugli art. 7 e 8, perplessità che ritengo riproporre qui, non so se verranno accettate dall'Assessore, per presentare gli emendamenti. All'art. 7, secondo comma, si dice: « Le prestazioni predette sono erogate ai pensionati, che prima del pensionamento risultino assicurati presso le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano ». Ora io faccio un esempio, se un pensionato che ha sempre vissuto e pagato i suoi contributi all'INAM di Verona si trasferisce nella Regione Trentino-Alto Adige perché ha i parenti qui, non essendo egli stato assicurato presso le Casse mutue di Trento e di Bolzano, ha diritto ad essere assistito dalle Casse mutue di Trento e di Bolzano, in quanto la legge fa obbligo che l'assistenza venga data dove c'è il luogo di residenza? Non lo so.

Pertanto io proponevo che venissero sopresse le parole: « che prima del pensionamento risultavano assicurati presso le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano », per non mettere la condizione di essere stati assicurati presso le Casse mutue provinciali di malattia. E questo anche perché la sentenza di Cassazione dice che possono usufruire dell'assistenza ai pensionati anche i coltivatori diretti, anche gli artigiani ecc., che non erano stati assistiti preventivamente da parte delle Casse mutue provinciali. Quindi io questa limitazione penserei che si potrebbe toglierla.

All'art. 8 si fa di nuovo la casistica di chi ha diritto all'assistenza sanitaria per le malattie dei pensionati.

Dato che all'art. 7 si dice « nella misura e con le norme in vigore per gli assicurati dell'industria », mi sembrerebbe molto più semplice, senza fare una nuova casistica, richiamarsi semplicemente al regolamento della legge 20-8-1954, n. 25, e cioè agli artt. 23, 24, 25, 26 e 26 bis del regolamento di esecu-

zione di quella legge, senza ripetere tutta la casistica di chi ha diritto alla pensione.

Da un confronto fatto mi pare che la casistica prevista agli artt. 23, 24, 25, 26 e 26 bis del predetto regolamento è più estensiva che non quella prevista nel disegno di legge che stiamo discutendo.

Non so se l'Assessore vorrà accettare questi suggerimenti che io avevo già fatto in sede di Commissione e che mi sono permesso di riproporre qui.

PRESIDENTE: La parola all'Assessore.

MOLIGNONI (Assessore previdenza sociale e sanità - P.S.D.I.): Soltanto per rispondere al collega Nicolodi sui due problemi che lui ha proposti. Anzitutto per quanto riguarda il primo quesito posto dal collega Nicolodi io vorrei dire che noi con questa legge intendiamo in sostanza recepire la legge nazionale, perché la legge nazionale ha disattesi quelli che sono i sacrosanti diritti delle Casse di malattia di Trento e di Bolzano, che sono state ricostituite regolarmente, con legge approvata dal Governo, ma purtroppo in tutte le circostanze, vedi ad esempio il caso tubercolosi che non è ancora definito, vedi questo dei pensionati ed altri casi, vengono letteralmente dimenticate nel momento in cui si legifera in sede nazionale. Ora io debbo dire al collega Nicolodi per quanto riguarda il primo punto, che noi non possiamo modificare la disposizione dell'art. 2 della legge nazionale, la quale dice: « Istituto nazionale per l'assicurazione contro le malattie per i pensionati che prima del pensionamento risultavano assistiti dall'istituto medesimo », vale a dire il requisito *sine qua non* per la assistenza è il competente istituto, dal quale erano assistiti all'atto del pensionamento. Per cui, introducendo quel particolare aspetto proposto dal collega Nicolodi, noi an-

dremo certamente contro un sicuro rifiuto, perché non è più una recezione della legge nella sua sostanza, ma è una modifica della legge stessa.

Per quanto riguarda invece la casistica dell'art. 8 alla quale fa cenno, io direi che non è superflua per due motivi: anzitutto perché la legge non dovrebbe mai richiamarsi ad un regolamento, ma dovrebbe precisare tutti quelli che sono i dettati della legge stessa, e poi c'è un ampliamento nei confronti della nostra legge, perché contempla anche l'assistenza sanitaria integrativa, che è appunto tolta dalle norme regolamentari, e per questo abbiamo dovuto inserirla al gran completo. Quindi non nuoce certamente l'averlo fatto, anzi direi che rappresenta una specificazione che è quasi necessaria.

Ora, a meno che il collega Nicolodi non intenda insistere, io penserei di lasciare così intatte le disposizioni come le abbiamo viste in Commissione, senza portare modifiche ulteriori che rappresenterebbero riserve, che potrebbero agire negativamente sull'eventuale accettazione del progetto di legge.

Quindi pregherei, se Nicolodi è d'accordo, di modificare sì l'art. 2 come abbiamo detto poc'anzi, perché lì si ravvisa veramente la opportunità, anzi direi la necessità, di questa modifica, e di lasciare gli altri intatti.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Nicolodi.

NICOLODI (P.S.I.): Senz'altro per lo art. 8 non insisto. L'art. 7 mi sembra restrittivo e possiamo allora dire: « le prestazioni predette sono erogate ai pensionati, in base all'art. 2 della legge ecc. ecc. », dato che si tratta di recepire una legge nazionale. Possiamo dire « le prestazioni predette sono erogate ai pensionati che risultavano assicurati come

previsto dall'art. x della legge nazionale ». È troppo restrittivo, perché devono essere stati assicurati veramente proprio e soltanto dalle Casse mutue provinciali di malattia. In caso di trasferimento di persone in Regione, e quindi non assicurate presso le Casse mutue provinciali, come dice specificatamente la legge di Trento e di Bolzano, non si potrebbe avere l'assistenza a Bolzano o a Trento, perché l'INAM non c'è qui. Non vorrei che casi del genere nascessero, e che uno si trovasse poi senza poter avere l'assistenza prevista.

Se è una legge che recepiamo, diciamo: le prestazioni sono erogate a chi prima del pensionamento risultava assicurato in base all'art. 2 della legge 692 ecc., così comprendiamo lo INAM, le Casse ammalati e tutto il resto.

PRESIDENTE: Nessun altro prende la parola? È chiusa la discussione generale, faccio la proposta per il passaggio alla discussione articolata, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Art. 1

Le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano, provvedono, nella propria circoscrizione territoriale, all'esercizio dell'assistenza obbligatoria per le malattie ai pensionati, di cui al successivo art. 2 ed ai loro familiari.

Nessuno prende la parola? È posto in votazione l'art. 1, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Art. 2

Hanno diritto all'assistenza di malattia i titolari di pensione di invalidità, di vecchiaia,

ed i superstiti, sempre che l'assistenza stessa non spetti per altro titolo o in virtù di assicurazione obbligatoria propria o di altri membri della famiglia.

Alla seconda parte di questo articolo è proposto un emendamento: dopo la parola «superstiti» fare un punto, sopprimere il resto e sostituirlo col testo che segue. « Se la predetta assistenza spetta per altro titolo o in virtù di assicurazione obbligatoria propria o di altri membri della famiglia, è in facoltà del titolare di pensione di optare per il trattamento più favorevole ».

Chi chiede la parola sull'art. e sull'emendamento? Nessuno chiede la parola, pongo in votazione l'emendamento, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Pongo in votazione l'articolo così emendato, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Art. 3

Per la copertura degli oneri dell'assistenza obbligatoria per le malattie alle persone di cui all'art. 2 della presente legge, relativo al periodo dal 1° settembre 1960 al 31 dicembre 1963, l'Istituto nazionale della previdenza sociale è tenuto a versare alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano le somme riscosse nella Regione Trentino-Alto Adige, per il Fondo adeguamento delle pensioni e per l'assistenza malattie ai pensionati, in virtù dell'applicazione del contributo dell'1.50 per cento delle retribuzioni previste dal D.P.R. 2 febbraio 1960, n. 54, e del contributo aggiuntivo dell'1.30 per cento previsto dal secondo comma dell'art. 1 della legge 31 dicembre 1961, n. 1443.

L'Istituto nazionale della previdenza sociale è tenuto, altresì a versare alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano le somme riscosse nella Regione Trentino-Alto Adige per effetto dell'applicazione dell'addizionale al contributo dello 0.20 per cento delle retribuzioni, destinata a fronteggiare la parte di onere non coperta per l'assistenza di malattia ai pensionati per il periodo anteriore al 31 dicembre 1961, previsto all'ultimo comma dell'art. 1 della legge 31 dicembre 1961, n. 1443.

In questo articolo, come negli articoli che seguono, la dizione « assistenza obbligatoria per le malattie » viene cambiata con « assistenza di malattia », secondo la proposta della commissione.

È posto in votazione l'art. 3, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Art. 4

L'Istituto nazionale della previdenza sociale è, inoltre, tenuto a versare alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano, a titolo di anticipazione — senza oneri di interessi — la somma di lire 500 milioni, che sarà recuperata mediante trattenute, operate dallo stesso Istituto nazionale della previdenza sociale, sui proventi di spettanza delle predette Casse mutue provinciali di malattia, realizzati mediante la applicazione dell'addizionale dello 0,20 per cento di cui al secondo comma dell'art. 3 della presente legge.

Nessuno prende la parola? È posto in votazione l'art. 4, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Art. 5

Le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano sono tenute a fronteggiare l'onere loro derivante dalla presente legge per l'assistenza di malattia ai pensionati per il periodo dal 1° settembre 1960 al 31 dicembre 1963.

Nel caso che le normali entrate o le disponibilità di bilancio di pertinenza della gestione concernente l'assistenza di malattia dei pensionati non consentano alle Casse stesse di fronteggiare l'onere loro derivante per l'erogazione delle prestazioni relative alla predetta assistenza, si provvederà ad incrementare le entrate delle precitate Casse, adeguando la misura dei contributi all'onere dell'assistenza medesima.

È posto in votazione l'art. 5, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Art. 6

A decorrere dal 1° gennaio 1964, l'onere dell'assistenza di malattia dei pensionati è posto a carico della gestione dell'assicurazione di malattia dei lavoratori in attività di servizio, affidata alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano.

Per porre la gestione anzidetta in condizioni di fronteggiare tale onere, si provvede mediante l'applicazione di una aliquota addizionale alla misura dei contributi dell'assicurazione di malattia di cui all'art. 17 della legge regionale 20 agosto 1954, n. 25.

La misura della predetta aliquota percentuale è determinata con decreto del Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione della Giunta, entro il 31 dicembre 1963, su proposta dell'Assessore alla previdenza so-

ciale, in relazione al fabbisogno dell'assistenza di malattia dei pensionati, sentito il Comitato di collegamento previsto dall'art. 24 della legge regionale 20 agosto 1954, n. 25.

L'art. 6 è posto in votazione, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Art. 7

L'assistenza di malattia alla quale hanno diritto i pensionati di invalidità, di vecchiaia ed i superstiti, comprende le seguenti prestazioni:

- a) l'assistenza medico-chirurgica generica, ambulatoriale e domiciliare;*
- b) l'assistenza medica specialistica;*
- c) l'assistenza ostetrica e pediatrica;*
- d) l'assistenza farmaceutica;*
- e) l'assistenza ospedaliera;*
- f) l'assistenza sanitaria integrativa.*

Le prestazioni predette sono erogate ai pensionati, che prima del pensionamento risultavano assicurati presso le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano, nella misura e con le norme in vigore per gli assicurati dell'industria.

Tali prestazioni spettano, comunque, senza limiti di durata nei casi di malattie specifiche della vecchiaia, di cui al decreto ministeriale 21 dicembre 1956 e sue successive modificazioni ed integrazioni.

È posto in votazione l'art. 7, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Art. 8

Hanno diritto alle prestazioni sanitarie dell'assistenza di malattia dei pensionati, i seguenti familiari conviventi ed a carico del titolare della pensione:

- a) la moglie, purché non separata legalmente per sua colpa;
- b) il marito permanentemente inabile al lavoro;
- c) i figli celibi e nubili legittimi, legittimati o naturali legalmente riconosciuti, i figli adottivi, gli affiliati, gli esposti regolarmente affidati e i figli nati da precedente matrimonio del coniuge, di età minore degli anni 18 o anche di età superiore se inabili al lavoro;
- d) i fratelli e le sorelle entro i limiti e alle condizioni previste per i figli;
- e) i genitori, purché abbiano superato 60 anni di età per il padre ed i 55 anni di età per la madre, e senza limiti di età permanentemente inabili al lavoro.

Nessuno prende la parola? L'art. 8 è posto in votazione, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Art. 9

L'assistenza di malattia ai pensionati e loro familiari non può comunque essere inferiore — per quanto riguarda i soggetti assistibili, la entità delle singole prestazioni, i limiti e la durata, per la corresponsione delle prestazioni stesse — a quella prevista dalla legge 4 agosto 1955, n. 692 e sue successive modificazioni ed integrazioni.

È posto in votazione l'art. 9, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Art. 10

Le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e Bolzano stipuleranno con l'Istituto nazionale della previdenza sociale apposite convenzioni intese a disciplinare i rispettivi rap-

porti riguardanti la erogazione dell'assistenza di malattia dei pensionati e loro familiari effettuata dalle Casse stesse per il periodo dal 1° settembre 1955 al 31 agosto 1960.

L'Assessore fa presente che c'è un errore materiale. È stato presentato un emendamento che sostituisce le due date con queste: «dal 1° settembre 1960 al 31 dicembre 1963».

Pongo in votazione l'emendamento, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Pongo in votazione l'articolo, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano: unanimità.

Nessuno prende la parola per dichiarazione di voto?

Prego distribuire le schede per la votazione a scrutinio segreto.

(Segue votazione a scrutinio segreto).

Esito della votazione: votanti 30, 27 favorevoli, 3 schede bianche.

La legge è approvata (*).

Punto 19 dell'Ordine del giorno: *Mozione dei consiglieri regionali Nardin, Nicolodi e Brugger riguardante la ferrovia Bolzano-Caldaro.*

La leggo:

**IL CONSIGLIO REGIONALE DEL TREN-
TINO-ALTO ADIGE,**

a conoscenza del parere espresso in data 17 luglio 1962 dalla Commissione interministeriale per l'ammodernamento dei pubblici servizi relativamente alla soppressione del servizio passeggeri sulla ferrovia Bolzano - Caldaro;

in considerazione della necessità che tale

(*) Vedi Appendice - pag. 48

servizio in futuro debba essere mantenuto in una zona in crescente sviluppo urbano, economico e turistico e del fatto che la rete stradale nel tratto Bolzano-Bassa Atesina è assolutamente inadeguata per un regolare servizio automobilistico passeggeri sostitutivo di quello ferroviario;

d e l i b e r a

di impegnare la Giunta a svolgere attiva azione presso l'on. Ministro dei Trasporti al fine di richiedere il pronto riesame del problema e, soprattutto, lo studio e la realizzazione di un piano di ammodernamento della ferrovia Bolzano-Caldaro in collaborazione con l'Amministrazione regionale, con la Provincia di Bolzano e con le amministrazioni comunali di Appiano e Caldaro.

È aperta la discussione. La parola al cons. Nardin.

NARDIN (P.C.I.): Penso che bisognerà fare un po' di storia attorno a questo problema, e la storia incomincia dal giorno in cui il Consiglio regionale, precisamente in data 23 aprile 1958, ebbe a discutere ed approvare una mozione su questo tema, mozione che suonava così:

« Il Consiglio regionale del Trentino-Alto Adige,

viste le comunicazioni del 24 gennaio 1958, n. 51, della direzione della ferrovia transatesina, secondo le quali la citata società ha l'intenzione di chiedere al Ministero dei trasporti, ai sensi della legge 2 agosto 1952, n. 1221, l'autorizzazione di sostituire a titolo di esperimento alcune copie di treni con un servizio automobilistico, onde addivenire, qualora l'esperimento avesse esito favorevole, ad una

sostituzione totale del servizio ferroviario per i viaggiatori, con un servizio automobilistico per il tratto Bolzano-S. Antonio, con la promessa per l'ulteriore mantenimento del servizio ferroviario merci;

considerata l'importanza economica e sociale della linea ferroviaria Bolzano-Caldaro, sia per il servizio viaggiatori, progressivo annuale aumento, da 300.000 viaggiatori dell'anteguerra a circa 800.000 attuali di cui il 50% operai, impiegati e studenti, sia per il servizio merci di circa 3.000 vagoni all'anno;

considerato che l'introduzione di un servizio automobilistico porterebbe tra breve all'inelluttabile inasprimento delle attuali tariffe ferroviarie, con tutte le dolorose conseguenze per la popolazione, con riferimento alle precedenti delibere del 9 dicembre 1955, approvate in comune dai consigli comunali di Appiano e di Caldaro, agli esposti del 20 maggio 1952 e del 17 marzo 1956, presentati dai comuni alle competenti autorità, e alle interrogazioni e mozioni presentate dal Consiglio regionale il 6 e il 29 dicembre 1955, nonché alla assemblea di tutte le autorità e rappresentanti politici, sociali ed economici dei comuni dell'oltre Adige, che ebbe luogo il 28 febbraio 1958 ad Appiano e che ha approvato all'unanimità la risoluzione allegata;

presa inoltre in esame la situazione della ferrovia Ora-Predazzo, della quale si prospetta pure lo smantellimento e dove si sono già effettuate delle sostituzioni di treni con autocorriere, ed esaminata in proposito la relazione che i comuni della zona interessata hanno trasmesso al Ministero dei trasporti e le altre autorità;

ritenute valide le ragioni sulla base delle quali le accennate amministrazioni comunali ritengono di grande utilità il mantenimento della linea ferroviaria in parola, con richiamo

all'art. 4 n. 14 dello Statuto di autonomia della Regione Trentino-Alto Adige, che stabilisce ineccepibilmente la competenza della Regione sulle materie dei trasporti e delle comunicazioni di interesse regionale;

considerate le prestazioni dovute dalle ferrovie dello Stato in base all'art. 10 e le trattative condotte in merito tra Regione e Stato;

delibera in via d'urgenza:

1) di usare e difendere energicamente le competenze spettantegli in base all'art. 4, n. 14, dello Statuto di autonomia;

2) di incaricare la Giunta regionale di intraprendere immediatamente tutti i passi presso le competenti autorità statali, per evitare la sostituzione o trasformazione, anche solo parziale, della linea Bolzano-Caldaro, nonché di quella Ora-Predazzo;

3) di incaricare la Giunta regionale di regolare immediatamente con le competenti autorità centrali la modernizzazione delle linee Bolzano-Caldaro e Ora-Predazzo in tutte le loro parti, ai sensi degli art. 1, punto b,) e seguenti della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e di assicurare il finanziamento della stessa ai sensi dell'art. 10 dello Statuto di autonomia, in base all'esempio della soluzione trovata per la linea Trento-Malé». Questa mozione proposta dai cons. Dalsass, Pupp, Schatz, Nicolussi Leck, Unterrichter, è stata approvata in data 23 aprile 1958 dal Consiglio regionale.

La prima osservazione che nasce è questa: che la Regione, convocata a Roma per esprimere un proprio parere in seno alla Commissione interministeriale per l'ammodernamento dei pubblici servizi di trasporto, doveva, prima di assumere attraverso l'Assessore Salvadori una qualsiasi posizione in merito, interpellare, a mio parere, il Consiglio regionale,

trattandosi sì di un atto amministrativo e come tale di esclusiva competenza della amministrazione regionale, ma trattandosi anche di un atto, così come si è verificato poi, che sostanzialmente e formalmente contravveniva a quella che era stata una direttiva del Consiglio attraverso la mozione testé citata. Pertanto la Giunta, che è sempre così solerte nell'assicurare per certi settori la continuità degli impegni con il passato o con le passate Giunte, in tale circostanza doveva interpellare il Consiglio nel senso di dire: la situazione prospettataci a Roma è la seguente, il Consiglio ebbe anni fa ad approvare questo indirizzo, mettiamo in discussione la posizione che la Giunta intende assumere in seno alla Commissione interministeriale per l'ammodernamento dei servizi pubblici di trasporto.

Questa era una posizione corretta che invece la Giunta regionale non ha inteso osservare. Ed è stato dopo questa presa di posizione della Giunta regionale attraverso l'Assessore Salvadori, che logicamente le popolazioni interessate, le amministrazioni interessate e anche altri settori della provincia di Bolzano, nuovamente si sono poste in allarme e in agitazione.

È stata per questa ragione che i colleghi Nicolodi e Brugger, insieme al sottoscritto, hanno presentato la mozione che stiamo discutendo.

Dopo questa osservazione preliminare che ho inteso fare, e che inficia da molti punti di vista il parere espresso dal rappresentante della Giunta regionale in quella famosa Commissione, in quanto è in contrasto evidente con una decisione e un indirizzo dato dal Consiglio regionale non molti anni fa, ed essendosi maturata una situazione che anziché togliere argomenti alla soluzione prospettata da noi nella mozione ne aggiunge altri, bisognerà fare un

esame abbastanza serio di tutto questo problema. E in questo senso, a mio parere, seppure per sommi capi: questa ferrovia, è necessaria o non è necessaria? Poi potremo vedere il problema della competenza, il problema anche finanziario. È necessaria o non è necessaria, come si presenta oggi la zona, le necessità di quella zona e lo sviluppo futuro della stessa? Io arrivo a dire che se c'è una ferrovia necessaria in tutta la nostra Regione, è particolarmente questa. Se vogliamo considerare lo sviluppo di questa zona, uno sviluppo che ormai dal punto di vista economico ed urbano anche, sta assumendo proporzioni notevoli, che si legano in primo luogo alla continua espansione degli abitanti della zona d'oltr'Adige, cioè elementi che lavorano nella città di Bolzano soprattutto e che naturalmente abitano in queste zone. Cioè si nota nelle strettoie della politica urbanistica, e per quanto attiene all'edilizia popolare e all'edilizia in genere nella città di Bolzano, si nota che uno degli sfoghi principali va verso il Comune di Laives e verso la zona d'oltr'Adige.

Non occorre essere dei profeti per dire che nel giro di pochi anni questa zona dal punto di vista urbano, sarà notevolmente, forse radicalmente modificata. Prima considerazione.

Seconda considerazione: interesse turistico in questa zona, interesse crescente. Un primo interesse è derivato dalla fama di questa zona dal punto di vista agricolo, cioè la cosiddetta « strada del vino » non è un espediente propagandistico o elettoralistico relativo a quella zona; « la strada del vino » è una realizzazione, e speriamo venga portata a termine quanto prima negli anni prossimi, che però nasce dall'esistenza di una delle migliori zone di Europa dal punto di vista frutticolo e viticolo. Cioè non sempre è dato di vedere l'agricoltura

come un elemento di richiamo turistico nel nostro paese. In quella zona invece l'agricoltura è un fortissimo richiamo turistico, ed è quasi, insieme ad alcune plaghe del fondovalle altoatesino, uno dei richiami di fondo. Qual è il turista, sia proveniente dal sud che dal nord, che non ama visitare le celebrate zone del vino tale o del vino tal'altro, o le celebrate zone frutticole dell'Alto Adige? La zona di Caldaro e la zona di oltr'Adige offrono quanto di meglio a questo riguardo. Ecco un primo elemento di richiamo turistico. Poi abbiamo le bellezze naturali, date dalla esistenza di una serie di castelli, il Museo del vino e altre cose; abbiamo il collegamento con la Val di Non, soprattutto con la Mendola, e il collegamento, quando la strada sarà completata, con il Trentino, eludendo la attuale arteria nazionale.

Perché faccio questo ragionamento? Perché è evidente che col procedere dei tempi questo richiamo turistico aumenterà, insieme all'espansione urbana, il traffico in tutta questa vasta zona.

Terzo elemento: la rete stradale. Noi abbiamo avuto cognizione più che altro degli auspici relativi all'ammodernamento di tutta la rete stradale in quella zona, soprattutto nel tratto Bolzano-Appiano e Caldaro, ma, direi, Bolzano-Appiano in particolar modo.

Ora, l'ammodernamento di quella rete stradale è indispensabile, perché così non si può andare avanti, basta pensare al passaggio a livello di Ponte Adige, le strettoie ormai tradizionali di tutta quella arteria nazionale. L'aumento continuo del traffico in alcuni mesi dell'anno, specie nei mesi del turismo. L'ammodernamento si impone da sé, esista o non esista la ferrovia; ma anche quando sarà realizzato quanto è negli auspici del Ministero dei trasporti, auspici che naturalmente sono indirizzati al Ministero dei lavori pubblici, per la

parte di sua competenza a questo riguardo, anche quando saranno realizzati questi auspici, è evidente che con l'incremento naturale del traffico, sia per quanto riguarda la popolazione in crescente aumento che abiterà in questa zona d'oltr'Adige e che dovrà spostarsi frequentemente nel corso della giornata da Bolzano ai paesi dell'oltr'Adige, sia per il crescente naturale incremento turistico e crescente naturale traffico di carattere economico, è evidente che non basterà questo ammodernamento della rete stradale e che una parte notevole, logicamente la parte più povera del movimento, dovrà gravitare sulla ferrovia.

Quindi, seppure per sommi capi, da un esame di questo genere, ecco venir fuori la particolare necessità di questa arteria ferroviaria. In alcune zone si può consentire con lo smantellamento dei rami secchi, a parte il fatto che bisognerebbe avere una misura uguale per tutti, e non sto qui a richiamare il clamoroso esempio della Trento-Malé, perché ormai siamo stufi persino di pensare a questo problema.

Ma possiamo essere consenzienti sul taglio del ramo secco che si chiama Val Gardena, probabile anche quello della Valle Aurina, probabile dico, e anche da altri parti. Ma questo particolarmente impone una revisione dell'automatico « sì » quasi, dato dal rappresentante della Regione in sede di Commissione ministeriale. Questo è un punto fermo nel nostro esame, deve essere un punto fermo.

E adesso passiamo a vedere il problema che noi prospettiamo con la nostra mozione. Se accettiamo questa impostazione, relativa alla particolare importanza di questa arteria ferroviaria, sia pure vista in collegamento col necessario ammodernamento della rete stradale, che peraltro già da oggi si deve dichiarare insufficiente alle esigenze attuali e future del

traffico, dobbiamo pensare quindi a una sola soluzione: quella del mantenimento di questa ferrovia, ma attraverso un processo di ammodernamento. Processo di ammodernamento che si impone logicamente anche per dar luogo a una maggiore sicurezza dell'impianto, processo di ammodernamento che si impone logicamente anche perché i tempi corrono in questo senso.

Ora, è possibile ignorare queste esigenze e non condurre tutta un'azione che non sia quella della partecipazione più o meno spontanea, più o meno passiva, del rappresentante della Giunta regionale in questa Commissione interministeriale? Dobbiamo condurre un'azione per convincere, sulla scorta di dati di fatto e di previsioni, effettivamente il Ministero, intanto a soprassedere alla soppressione, a dar luogo lo stesso da parte del Ministero dei lavori pubblici, A.N.A.S., all'ammodernamento di tutta la rete stradale, ma anche a dar luogo a un esame di questa azione di ammodernamento dell'attuale ferrovia, appunto vista nella sua utilità futura a favore di tutta la zona. Quindi, se noi accettiamo il fatto che, come dicevo prima, questa ferrovia è particolarmente necessaria per il futuro, noi dobbiamo essere conseguenti a ciò e batterci per una revisione delle decisioni romane e per indurre il Governo a rivedere il tutto, compiendo un esame dettagliato della possibilità di ammodernamento, e quindi, di fronte a fatti nuovi che possono essere presentati e di fronte soprattutto alla necessità più che all'utilità di questa ferrovia, dar luogo a quanto si richiede, cioè uno studio di progetto di ammodernamento e conseguentemente la realizzazione di questo progetto. Una cosa devo lamentare, che da parte della Giunta regionale sarebbe stato bene non soltanto investire il Consiglio regionale su questo tema, dato il precedente che ho richiamato

all'inizio di questo mio intervento, ma anche collegarsi più accuratamente con quelle amministrazioni che hanno sempre dibattuto il problema, particolarmente i Comuni di Appiano e di Caldaro, e vedere meglio in loco tutto questo, non esclusa anche la possibilità di consorzicare in un domani il Comune di Appiano e di Caldaro insieme a qualche altro Comune, eventualmente anche della stessa Val di Non, se ci fosse la necessità, per sfruttare una concessione da assegnare a una società consorziale tra le amministrazioni, che dia mano essa stessa ad un'opera di ammodernamento. Tutte queste possibilità sono state esaminate preventivamente prima di andare a Roma? Sembra di no, anche a leggere una lettera che il dr. Salvadori ha inviato in data 20 agosto 1962 al Comitato promotore contro la soppressione della ferrovia transatesina.

Ora, per tutte queste questioni sommariamente richiamate per introdurre un discorso in questa sede, io penso che il minimo che possiamo fare è approvare questa mozione, mozione che appunto propone nel suo dispositivo finale un'attiva azione nei confronti del Ministero dei trasporti al fine di chiedere il riesame, e soprattutto la elaborazione di uno studio relativo all'ammodernamento della ferrovia di Bolzano-Caldaro.

Non è escluso nel frattempo un esame da parte nostra, da prospettare eventualmente a Roma, circa la possibilità di assumere noi la competenza di questo servizio ferroviario, e in questo senso collegarci con una possibile iniziativa consorziale tra alcune amministrazioni locali, allo scopo di assegnare loro la concessione, togliendola alla società che attualmente gestisce la ferrovia, a meno che questa società non intenda ammodernare la stessa, con il precipuo scopo di assicurare, attraverso questa nuova società di enti locali, quel processo di

mantenimento e di modernizzazione soprattutto della ferrovia, che assicuri in questa zona il mantenimento di questa importante opera.

È il minimo che possiamo fare approvare questa mozione, cioè sbloccare la situazione bloccata dalla decisione della Commissione, favorita purtroppo anche dal consenso, sia pure in via subordinata, ci consta, del rappresentante dell'amministrazione regionale; sbloccare la situazione nel senso richiesto da questa mozione, e assicurare, sia pure attraverso una lunga, faticosa strada, irta di ostacoli, assicurare una nuova impostazione e una diversa realizzazione del problema, che noi riteniamo, come è stato ritenuto anni fa dal Consiglio regionale, di lodevole importanza economica e sociale.

PRESIDENTE: Qualcuno prende ancora la parola? La parola al cons. Nicolodi.

NICOLODI (P.S.I.): È sottinteso che, avendo firmato io la mozione assieme al collega Nardin e Brugger, sono d'accordo perché questa mozione venga approvata.

Il collega Nardin ha illustrato, mi sembra assai efficacemente, quali sono i motivi che ci hanno indotto a presentare questa mozione, cioè motivi di carattere di sviluppo economico della zona, di interesse turistico e della insufficiente viabilità. Ora, uno dei motivi per cui si vuole smantellare la ferrovia Bolzano-Caldaro, è quello del suo scarso reddito. Si dice che la ferrovia renda poco, ma l'hanno anche costretta a rendere poco per le altissime tariffe che l'attuale società, che gestisce la ferrovia Bolzano-Caldaro, applica. Infatti ai commercianti di frutta, alle cantine sociali e alle cantine private di Caldaro, il trasporto di un vagone di merce costa di più per il tratto di 12 Km, cioè da Caldaro a Ponte Adige, che non per il

tratto Ponte Adige-Brennero. Quindi è pacifico che se così stanno le tariffe, i gruppi economici della zona d'oltr'Adige preferiscono trasportare fino alla stazione ferroviaria di Ponte Adige i loro prodotti e caricarli direttamente sulle ferrovie dello Stato e non pagare i prezzi esosi che richiede la società gestitrice.

Io avevo presenziato anche al convegno tenuto dall'Unità generale di Fiemme a Cavalese nel mese di agosto alla presenza del signor Assessore, riguardante lo smantellamento della ferrovia Ora-Predazzo, e noi tutti siamo d'accordo di camminare coi tempi, tuttavia mi pare che un raffronto fra la Ora-Predazzo e la Bolzano-Caldaro non si possa fare, in quanto la Bolzano-Caldaro è una ferrovia a scartamento normale con la sua stazione finale, a Bolzano, nella stazione delle ferrovie dello Stato.

Del resto se noi confrontiamo anche il numero dei passeggeri e il totale delle tonnellate di materiali trasportati dall'una o dall'altra ferrovia, vediamo la grandissima differenza. Nel 1961 la Bolzano-Caldaro ha trasportato 503.068 passeggeri; ha trasportato 9.063 tonnellate di merci; 40.000 tonnellate di bagagli. Ha fatto un incasso per tariffa passeggeri di 57.490.040 lire; per bagagli di 442.005 lire; per trasporto merci di 6.938.500 lire; totale movimento veicoli, n. 2.786; bagagli e merci, totale in tonnellate 9.104; incasso globale viaggiatori, merci e bagagli, 64.870.545 lire. Queste cifre del 1961 ci dicono che questa ferrovia ha ancora un suo valore.

Si tratta, a mio avviso, di procedere ad una trasformazione che è senz'altro meno costosa di certe altre, a cui ha accennato il collega Nardin, e che sono costate un sacco di miliardi.

Ora, io non so quanto verrebbe a costare una trasformazione per la Bolzano-Caldaro, ma

certamente molto meno di quello che è costata altrove.

A Caldaro quasi tutti gli anni, nei mesi di settembre-ottobre, arriva dall'Olanda, direttamente alla stazione di Caldaro, un'automotrice di turisti olandesi, e bisogna vedere quanto è grande l'entusiasmo. Penso che poter trasformare il trasposto in automotrici tra Bolzano e Caldaro sarebbe una cosa molto efficace.

L'Assessore competente dovrebbe rivedere un po' la posizione che ha assunto in sede di Commissione interministeriale nello scorso luglio, se non vado errato, e adoperarsi in modo che la ferrovia Bolzano-Caldaro rimanga ed eventualmente che le ferrovie dello Stato l'assumano in gestione diretta.

Io ho avuto qualche approccio con degli ispettori generali, e mi hanno detto che se c'è un'azione di massa, una azione globale fra Regione, Provincia e Comuni interessati, non sarebbe improbabile che le ferrovie dello Stato assumano la gestione direttamente.

Quindi penso che dobbiamo fare di tutto per mantenere il tronco Bolzano-Caldaro, tronco che ha ancora necessità di sopravvivere, tronco che è indispensabile per lo sviluppo economico di quella zona, che è poi il retroterra di Bolzano.

La ferrovia è una necessità vitale per quei paesi.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Brugger.

BRUGGER (S.V.P.): Zu Beginn meiner Ausführungen möchte ich klären, daß ich die Unterschrift unter diesen Beschlußantrag nicht im Namen der Fraktion, die ich vertrete, gesetzt habe, sondern als Regionalratsabgeordneter, und zwar habe ich die Unterschrift unter Berücksichtigung der Tagesordnung gesetzt, welche am 28. Februar 1958 unter einer großen

Beteiligung von örtlichen und auch öffentlichen Vertretern abgestimmt wurde. Wenn wir heute über dieses Thema anlässlich dieses Beschlußantrages zu diskutieren beginnen, dürfte es vielleicht nicht von Nachteil sein, daß wir uns dieser Tagesordnung von damals noch wenigstens im großen und ganzen erinnern und sie uns noch einmal ins Gedächtnis zurückrufen. Ich möchte sie deswegen — mir liegt sie in italienischer Fassung vor — noch einmal kurz in den wesentlichen Punkten zur Verlesung bringen, um dann daraus schließen zu können, was getan werden konnte und was in Erfüllung dieser Tagesordnung eventuell nicht möglich gewesen ist, sowie was man eventuell noch anstreben könnte. Zur Tagesordnung waren anwesend: I sindaci ed i consiglieri comunali di Appiano e Caldaro, i rappresentanti di tutti i partiti politici della zona, dei Consorzi agricoli, della Unione agricoltori, delle Associazioni pro loco, degli esportatori di frutta e di vino, della Camera di commercio, dell'Unione commercianti, dell'Associazione artigiani, dei sindacati, della Camera di lavoro, del KVV, ACLI, dell'Associazione spedizionieri, del Consorzio cantine agricole cooperative, dell'Unione commercianti vini all'ingrosso, dell'Associazione cooperativa frutticoltori, dell'Unione frutta, del Consorzio dei Comuni della Provincia ed alla gradita presenza del signor Presidente della Giunta provinciale, Ing. Pupp, del vice Assessore regionale Dr. Baron von Unterrichter, dell'Assessore provinciale Dr. Schatz, del vice Assessore provinciale Dr. Dalsass, dei consiglieri regionali Arbanasich, Dr. Molignoni, Nardin, Dr. Nicolussi, riunitisi ad Appiano il giorno 28 febbraio 1958 per esaminare il problema della Ferrovia transatesina. Ich glaube, daß die Verlesung der Prämissen nicht erforderlich ist, wohl aber das, was damals verlangt worden ist: Alle diejenigen, die ich vorher genannt habe, verlangen: « che l'onorevole Ministero dei

trasporti respinga per le ragioni indicate nella parte che motiva l'eventuale domanda della Società Ferroviaria Elettrica Transatesina intesa ad ottenere la sostituzione parziale o provvisoria o totale dell'attuale servizio ferroviario viaggiatori con un servizio automobilistico, che un'apposita Commissione tecnica da nominarsi dal Consiglio regionale esamini la situazione del traffico in rapporto alle condizioni obiettive e principalmente alla sistemazione organica adeguata e funzionale della strada Bolzano-Appiano-Caldaro, che l'onorevole Ministero dei trasporti in analogia con quanto disposto a favore della Trento-Malé provveda all'ammodernamento della Ferrovia Transatesina ai sensi della lettera B dell'art. 1 della Legge 2-8-1952, n. 1221, anche tenuto conto degli obblighi assunti in relazione alla esenzione di cui all'ultimo capoverso dell'art. 10 della Legge costituzionale 26-2-1948, n. 5, che la Giunta regionale e particolarmente l'Assessorato regionale dei trasporti intervengano presso la Società concessionaria e presso i competenti organi centrali a sostegno delle richieste sopra formulate, che in caso di mancato accoglimento delle richieste di cui sopra l'esercizio ferroviario venga concesso in forma consorziale alla Provincia ed ai due Comuni Appiano e Caldaro a norma dell'art. 14 primo comma ecc. ecc., previa dichiarazione di pubblica utilità e relativi provvedimenti a norma della Legge regionale 17-5-1956, n. 7 ». Meines Dafürhaltens ist es erforderlich, daß man über diese damalige Tagesordnung einen kurzen Rechenschaftsbericht gibt und in diesem Sinne habe ich versucht, auch dann, nachdem ich bereits den Beschlußantrag unterzeichnet hatte, mit dem jetzt zuständigen Assessor irgendwie Verbindung zu nehmen, um zu erfahren, was im Zuge dieser Tagesordnung, die unter einer sehr großen Beteiligung verabschiedet worden ist, geschehen ist. Dabei ist mir wohl zum Bewußtsein gekom-

men, daß die Aufgabe, welche der Regionalassessor übernommen hat, nicht eine sehr leichte gewesen ist, weil er sich ja hier mit den Ministerien in Rom unterhalten mußte und weil bei der Lösung der Frage der Überetscherbahn und der Transportmöglichkeiten ins Überetsch nicht ein Ministerium allein, sondern zwei Ministerien zuständig sind. Es heißt nämlich in dieser Tagesordnung, daß man alles tun müsse, um auch den Transport von Personen durch Autobus sicherzustellen. Und diese Sicherstellung kann nur zum wesentlichen Teile über das Ministerium für öffentliche Arbeiten erfolgen, indem die verschiedenen Engpässe, die heute einen Verkehr mit Autobus sehr stark behelligen, beseitigt werden. Es handelt sich hier um die Bahnüberführung und die Brücke über die Etsch in Sigmundskron; es handelt sich um die Erweiterung und Begradigung der Straße bis Eppan, denn die Straße bis Eppan ist Straße der ANAS und dann — das ist vielleicht in dieser gesamten Diskussion etwas untergegangen — setzt die Straße von Eppan bis Kaltern als Provinzstraße fort. Die Provinz hat bereits inzwischen einige Arbeiten an dieser Straße vorgenommen, jedoch sollte die Straße so hergerichtet, so ausgebaut werden, daß ein ständiger Verkehr mit Autobus ohne Reibung sichergestellt wird. Dann müßte diese Maßnahme bzw. diese Verbesserung der Straße bis über Kaltern hinaus erfolgen und damit müßte auch das Ministerium für öffentliche Arbeiten, bzw. die zuständige Stelle dafür Sorge tragen, daß der Provinz soviel Geldmittel durch eine Sondermaßnahme zur Verfügung gestellt werden, damit auch die Provinzstraße zwischen Eppan und Kaltern entsprechend ausgebaut und instandgesetzt werden kann. Soviel ich erfahren konnte, besteht gute Aussicht, daß die Überetscherbahn als Bahn zum Warentransport aufrecht erhalten bleibt. Mir wurde mitgeteilt, daß sie dazu auch ausgebaut werden

soll. Dies ist eine Mitteilung, wenn sie vom zuständigen Assessor bestätigt wird, welche doch immerhin einen kleinen Lichtblick in dieser großen Auseinandersetzung bedeuten würde. Denn wenn die Strecke für den Warenverkehr, entsprechend ausgebaut wird, bestünde wenigstens die Möglichkeit, daß im Falle von künftigen Schwierigkeiten des Transportes von Personen mit Autobus doch in kurzer Zeit auch der Personenverkehr bei einer funktionierenden Strecke wiederum eingeführt werden könnte. Wir wissen ja aus der Vergangenheit, daß entweder durch Streiks oder durch Schwierigkeiten mit dem Treibstoffbenzin gelegentlich der regelmäßige Personentransport per Achse, also mit Autobus, gefährdeter und größerer Unsicherheit unterlegen ist als der Personentransport mit Bahn. Wenn wenigstens für die Zukunft Vorkehrung getroffen würde, daß, falls man den Personentransport auf der Bahn nicht mehr durchsetzen könnte, wenigstens die Möglichkeit für Härtefälle verbleiben würde. Besonders schwierig und zeitraubend dürfte es sein, daß die Straßenverhältnisse so hergerichtet und ausgebaut werden können, damit ein äquivalenter Verkehr mit Autobus den Personentransport gewährleisten könnte. Meines Dafürhaltens dürfte bei dieser unklaren Lage noch wenigstens ein Zeitraum von 8 bis 10 Jahren vergehen, bis die Straßenverhältnisse in das Überetsch hinaus so sind, daß man mit ruhigem Gewissen sagen kann, jetzt kann der Autobusdienst den Personentransport per Bahn eventuell ersetzen. In dieser Zeit aber müßte seitens der Vertreter des Regionalausschusses alles unternommen werden, daß der Personentransport mit der Überetscherbahn keine Behelligung erfährt, sondern im Gegenteil, daß möglichst bald mit dem Ausbau der Linie zum besseren Warenverkehr begonnen werde, aber gleichzeitig auch die Sicherstellung gegeben wird, daß der Personen-

verkehr so lange aufrechterhalten bleibt, bis eine klare Gewähr des Ersatzes durch die Autobuslinien bei entsprechendem Ausbau der Straßen gegeben ist. Dies, wenn es keine Möglichkeit geben sollte, den Personentransport mit der Überetscherbahn auf dauernde Sicht zu gewährleisten. Ich weiß nicht, was unternommen wurde und vielleicht kann uns der Herr Assessor darüber Auskunft geben, um zu erreichen, daß die Überetscherbahn eventuell von den Staatsbahnen übernommen werden könnte. Vielleicht kann in dieser Hinsicht eine Aufklärung seitens des Regionalassessors gegeben werden, weil mir vorkommt, daß ein solcher Versuch vielleicht günstig wäre. Wenn die Gewähr gegeben ist, daß der Personentransport weiterhin funktioniert und wenn dazu die Bahnlinie ausgebaut werden soll, glaube ich wird es nicht schwer oder nicht unmöglich sein zu erreichen, daß der Personentransport auf dieser Linie so lange ungehindert oder ohne Hemmungen aufrecht bleibt, bis der Ersatz über die Staatsstraße bzw. Provinzstraße zu einem ordentlichen Personentransport möglich sein wird. Ich muß dazu noch eine Schwierigkeit für den Autotransport mitteilen, daß, auch wenn alle Voraussetzungen geschaffen sind, sowohl was den Straßenbau, als auch was den Autobusdienst betrifft, zu bestimmten Zeiten eine sehr große Zahl an Passagieren anfällt, wie schon Abg. Nardin ausgeführt hatte. Zwischen 7 und 8 Uhr morgens ist nämlich mit einem regelmäßigen Transport von wenigstens 700 bis 800 Personen zu rechnen, wie mir auch der Bürgermeister von Kaltern bestätigt hat. Um diese Personen transportieren zu können, müßte gleichzeitig eine größere Zahl von Autobussen zur Verfügung gestellt werden. Der richtige oder normale Transport in dieses dicht besiedelte Gebiet über die Autobuslinien stellt eine sehr schwierige Lösung dar. Es muß dann auch unbedingt erreicht werden — und

ich glaube, in diesem Sinne wurden bereits Zusicherungen erreicht —, daß die Tarife des Autobustransportes nicht höher sein dürften als die der Bahn. Soviel mir gesagt wurde, sind hier schon verbindliche Zusagen gegeben worden, aber man müßte diese Zusagen irgendwie schriftlich sichern und es nicht nur bei den Zusagen bewandt sein lassen, denn die Autobusverkehrsgesellschaften sind auch auf Gewinn ausgerichtet und wenn hier Vereinbarungen getroffen werden, die kündbar sind, bzw. die Klauseln enthalten, welche einen Ausweg bieten, wird man sicherlich im Laufe der Zeit versuchen, hier auf die Erhöhung der Tarife zu drücken. Auch auf dieser Ebene ist meines Dafürhaltens eine Sicherheit unbedingt zu schaffen. Schließlich würde ich im Zuge dieses Beschlußantrages noch anregen, daß sich die Regionalbehörde mit den örtlichen Vertretern ins Einvernehmen setz, daß — und dies ist auch aus den Ausführungen von Herrn Nicolodi, glaube ich, hervorgegangen — sich das zuständige Mitglied des Regionalausschusses irgendein Komitee von örtlichen Vertretern schafft, mit denen zusammen es dann versucht, die Frage einer bestmöglichen Regelung zuzuführen, so daß die betroffene Bevölkerung durch diese teilweise Einschränkung des Personentransportes auch ihre Interessen begründet an zuständigen Stellen vortragen kann. Ich würde also im Zusammenhang mit diesem Beschlußantrage anregen, daß man ein Komitee aus Vertretern der interessierten Gemeinden und des Landes bei der weiteren Regelung dieser Frage einsetzen möge, damit eine rege Fühlungnahme mit den an der Frage interessierten Kreisen sichergestellt ist.

(Prima di questa mia dichiarazione vorrei chiarire che non ho posto la mia firma sotto la mozione a nome del gruppo che rappresento ma soltanto in qualità di consigliere regiona-

le e tenuto conto dell'ordine del giorno del 28 febbraio 1958, concordato con la partecipazione di rappresentanti locali e di enti pubblici. Se oggi si discute il tema proposto dalla presente mozione sarà utile ricordare almeno per sommi capi quell'ordine del giorno e richiamarlo alla memoria. Lo vorrei leggere ora nei suoi punti essenziali — ho qui la redazione italiana — per constatare soprattutto quanto si è potuto fare e quanto invece non è stato fatto, come pure quello che è ancora possibile fare. All'ordine del giorno hanno preso parte: i sindaci ed i consiglieri comunali di Appiano e Caldaro, i rappresentanti di tutti i partiti politici della zona, dei Consorzi agricoli, dell'Unione agricoltori, delle Associazioni pro loco, degli esportatori di frutta e vino, della Camera di commercio, dell'Unione commercianti, dell'Associazione artigiani, dei sindacati, della Camera del lavoro, del KVW, ACLI, dell'Associazione spedizionieri, del Consorzio cantine agricole cooperative, dell'Unione commercianti vini all'ingrosso, dell'Associazione cooperativa frutticoltori, dell'Unione frutta, del consorzio dei comuni della provincia ed alla gradita presenza del signor presidente della Giunta provinciale, ing. Pupp, del vice-Assessore regionale dott. barone de Unterrichter, dell'Assessore provinciale dott. Schatz, del vice-Assessore provinciale dott. Dalsass, dei consiglieri regionali Arbanasich, dott. Mognoni, Nardin, dott. Nicolussi, riunitisi ad Appiano il giorno 28 febbraio 1958 per esaminare il problema della ferrovia transatesina. Credo che non occorra dar lettura delle premesse ma soltanto delle richieste avanzate allora: tutti i presenti sopra elencati fanno richiesta « che lo onorevole Ministero dei trasporti respinga, per le ragioni indicate nella parte che motiva, la eventuale domanda della Società Ferroviaria Elettrica Transatesina intesa ad ottenere la so-

stituzione parziale o provvisoria o totale dell'attuale servizio ferroviario viaggiatori con un servizio automobilistico, che un'apposita commissione tecnica da nominarsi dal Consiglio regionale esamini la situazione del traffico in rapporto alle condizioni obiettive e principalmente alla sistemazione organica adeguata e funzionale della strada Bolzano-Appiano-Caldaro, che l'onorevole Ministero dei trasporti in analogia con quanto disposto a favore della Trento - Malé provveda all'ammodernamento della Ferrovia Transatesina ai sensi della lettera B dell'art. 1 della legge 2-8-1952 n. 1221, anche tenuto conto degli obblighi assunti in relazione alla esenzione di cui all'ultimo capoverso dell'art. 10 della legge costituzionale 26-2-1948, n. 5, che la Giunta regionale e particolarmente l'Assessorato regionale dei trasporti intervengano presso la società concessionaria e presso i competenti organi centrali a sostegno delle richieste sopra formulate. Quinto, che in caso di mancato accoglimento delle richieste di cui sopra l'esercizio ferroviario venga concesso in forma consorziale alla Provincia ed ai due comuni di Appiano e Caldaro a norma dell'art. 14 primo comma ecc. ecc. previa dichiarazione di pubblica utilità e relativi provvedimenti a norma della legge regionale 17 maggio 1956, n. 7 ». A parer mio qui necessita un breve resoconto ed ho cercato perciò, dopo aver firmato la mozione, di mettermi in contatto con l'Assessore competente per sapere che cosa si è fatto in seguito a quell'ordine del giorno compilato con tanto numerosa partecipazione. Sono del tutto consapevole che il compito assunto dall'Assessore era tutt'altro che facile perché egli ha dovuto discutere con i Ministeri a Roma; oltretutto la soluzione del problema della Transatesina e dei trasporti in quella zona dipende non da un solo Ministero ma da due. L'ordine del giorno in og-

getto dice infatti che bisogna fare tutto il possibile per assicurare anche il trasporto viaggiatori a mezzo autobus e ciò può avvenire soltanto attraverso il Ministero per i lavori pubblici in quanto dovrebbero essere eliminate le diverse strettoie che impastoiano seriamente il traffico. Oltre a ciò bisogna fare qualcosa per il passaggio a livello ed il ponte di Ponte all'Adige, bisogna allargare e rettificare la strada fino ad Appiano, fin dove questa è competenza dell'A.N.A.S., ed infine — questo è un po' passato in seconda linea nel corso della discussione — proseguire con la provinciale fino a Caldaro. La Provincia ha eseguito alcuni lavori ma si dovrebbe affrontare una radicale trasformazione del tratto Appiano-Caldaro ed oltre per adattarlo ad un regolare traffico di autobus; il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe intervenire con un contributo straordinario per mettere la Provincia in grado di attuare tali migliorie. Da quanto mi risulta esistono buone prospettive che la Transatesina rimanga in funzione per il trasporto merci; mi è stato comunicato che si provvederà anche ad una corrispondente sistemazione e se tale notizia potesse avere una conferma dall'Assessore, essa costituirebbe un raggio di luce nel buio di questo contrasto. Sistemando ed accomodando la linea per il traffico merci resterà sempre la possibilità di ripristinarvi anche il traffico viaggiatori nel caso che i trasporti con gli autobus si dimostrassero troppo difficili. Sappiamo per esperienza che un regolare trasporto passeggeri a mezzo autobus è soggetto a maggiori rischi che quello ferroviario, a causa di scioperi o di difficoltà nell'approvvigionamento del combustibile. Bisognerebbe però almeno prendere misure perché la possibilità di un trasporto ferroviario viaggiatori, nel caso che l'attuale non si possa assolutamente mantenere, sia almeno garantita in casi di emergenza. Parti-

colari difficoltà e grandi perdite di tempo dovrebbe presentare la trasformazione ed il miglioramento delle condizioni stradali fino a permettere un traffico equivalente a quello ferroviario per il trasporto passeggeri. Credo che avremo ancora 8 o 10 anni di questa intricata situazione finché le condizioni stradali per il collegamento con l'Oltradige non saranno tali da poter affermare con coscienza che il servizio di autobus è effettivamente in grado di sostituire quello per ferrovia; durante questo periodo i rappresentanti della Giunta regionale dovrebbero fare tutto il possibile per evitare che il trasporto viaggiatori con la Transatesina sia sospeso e per garantire anzi una migliore sistemazione della linea per i trasporti merci. Contemporaneamente dovrebbero ottenere la assicurazione che il traffico passeggeri sarà mantenuto finché non si garantirà assolutamente che le condizioni stradali potranno farlo sostituire validamente da quello automobilistico, e questo solo se non esistesse alcuna possibilità di mantenere il servizio viaggiatori sulla linea esistente. Non sono al corrente delle iniziative prese, e forse l'Assessore ci può informare al riguardo, per far sì che la Transatesina possa passare in gestione alle Ferrovie dello Stato; mi sembra che un tentativo di tal genere potrebbe avere un esito positivo. Una volta garantita la continuazione del traffico passeggeri ed assicurata la sistemazione della linea, credo che non sarà né impossibile né difficile mantenere il servizio viaggiatori fino a quando il servizio autobus sulla statale e sulla provinciale permetterà un regolare ed adeguato trasporto persone. Per quest'ultimo c'è ancora una difficoltà: anche con la sistemazione della strada e dei servizi automobilistici rimane sempre l'ingente traffico passeggeri, come ha già detto il cons. Nardin, fra le sette e le otto la mattina; sono almeno 700-800 persone, come il sindaco

di Caldaro mi ha confermato. Per un tale trasporto occorre contemporaneamente un grande numero di pullman.

Il problema dei trasporti normali a mezzo autobus è di difficile soluzione in questa zona densamente popolata: bisogna anche ottenere assolutamente — e ci sono state già date assicurazioni in questo senso — che le tariffe degli autobus non siano superiori a quelle ferroviarie. Sembra che ci siano impegnative promesse in questo senso ma forse sarebbe meglio avere un impegno scritto anziché quello morale soltanto, dato che le imprese automobilistiche operano di solito in loro vantaggio. Se ci si accontenta di impegni denunziabili o contenenti clausole che offrano una scappatoia, giungerà senz'altro il momento in cui le imprese tenteranno di aumentare le tariffe. Anche in questo campo bisognerà perciò cercare di raggiungere risultati sicuri e vorrei raccomandare al Consiglio regionale di mettersi in contatto coi rappresentanti locali ed all'Assessore competente — mi sembra che anche le dichiarazioni del consigliere Nicolodi abbiano avuto lo stesso contenuto — di affiancarsi una specie di comitato di rappresentanti locali, cercando insieme con questo di arrivare alla migliore soluzione perché le popolazioni interessate a questa limitazione del servizio passeggeri possano far valere direttamente i loro diritti. In relazione a questa mozione proporrei dunque di impostare la soluzione del problema con una maggiore collaborazione del comitato dei rappresentanti dei comuni interessati e della Provincia affinché sia garantita una presa di contatto attiva con gli ambienti interessati alla questione.)

PRESIDENTE: Nessun altro prende la parola? La parola al cons. Ziller.

ZILLER (D.C.): Mi pare che sulla opportunità di un efficiente servizio per il trasporto

di viaggiatori e di merci nella zona di Caldaro-Appiano, nessuno discuta e credo che effettivamente tutti gli sforzi compiuti, sia dai comitati locali, quanto dall'amministrazione provinciale, quanto dall'amministrazione regionale, tendano effettivamente non soltanto ad assicurare, ma a rendere più efficiente il servizio trasporti per quella zona. Non va per altro dimenticato che guardando con realismo la questione, i pareri espressi dalla Giunta regionale e anche dalla Giunta provinciale di Bolzano, tendevano a che effettivamente si potesse raggiungere un più efficiente servizio per il trasporto dei viaggiatori, tenuto conto della situazione in cui realmente si viene a trovare quella zona, con una ferrovia cioè che è stata per molti anni trascurata, una ferrovia che non ha evidentemente il materiale rotabile in efficienza, per cui non soltanto il trasporto è reso carente, ma qualche volta, vorrei aggiungere, è pericoloso, e tenuto conto che i servizi d'autobus non sono tali oggi da poter garantire un efficiente servizio per il trasporto di viaggiatori. L'amministrazione della Provincia ha pensato che bisogna risolvere radicalmente il problema, e lo si risolve radicalmente soltanto se lo si affronta alla base, lontano da qualsiasi forma che non abbia un congiungimento con la realtà; con quel che praticamente può essere attuato, ed ha pertanto suggerito —, e io qui devo essere grato all'amministrazione regionale che ha anche fatto proprie le argomentazioni della Giunta provinciale, argomentazione che sono state portate, mi consta, in sede romana e calorosamente sostenute dall'Assessore ai trasporti, dr. Salvadori —, ha suggerito che bisogna risolvere il problema in via radicale, nel senso che o si rafforza definitivamente la ferrovia o si rende il sistema di viabilità tale da poter veramente corrispondere alle necessità di trasporto in quella zona.

Noi non possiamo dimenticare che, accan-

to al trasporto di viaggiatori, esiste una quantità di merce, per la presenza cospicua di impianti per la conservazione della frutta, rispettivamente di un grandissimo numero di cantine sociali e di cantine private, esiste, dicevo, una esigenza insopprimibile per il trasporto di merci che comporta la necessità della presenza di una ferrovia. Accanto a questa esigenza però, esiste un impedimento che evidentemente ritarda anche le possibilità di trasporto ove potesse continuare ad esistere la ferrovia, per il fatto che a un certo momento la ferrovia si innesta sulle rotaie della ferrovia dello Stato Bolzano-Malles, e noi sappiamo che purtroppo la ferrovia Caldaro-Appiano-Bolzano, è subordinata alla possibilità del passaggio dei treni per Merano per la Val Venosta, cosicché non solo si effettuano moltissimi ritardi quando i treni delle ferrovie dello Stato hanno dei ritardi, ma è assolutamente impossibile qualche volta innestare un maggior numero di servizi di trasporto ferroviario, proprio perché la linea è talmente carica che non consente un rafforzamento nel trasporto ferroviario. Dinanzi a questa realtà la Giunta provinciale di Bolzano ha espresso un parere che il Consiglio conosce, e cioè quello che non si possa pensare alla soppressione della ferrovia, fino a tanto che non saranno presi dei provvedimenti per quanto concerne un miglioramento radicale nei servizi stradali.

Si è fatto presente che, attraverso un più efficiente servizio stradale di trasporto, si potrebbe servire zone che oggi la ferrovia come tale non serve. Per esempio, è molto più vicino a S. Paolo un trasporto con automobili che non quello della ferrovia, che serve più che altro S. Michele-Appiano; così pure sappiamo che la zona di Cornaiano è altrettanto tagliata fuori. Si è osservato allora che, rendendo efficiente il servizio stradale, tenuto conto che la distanza

è veramente relativa, si debba dare la precedenza al servizio automobilistico.

La Giunta provinciale ha espresso un parere circostanziato e ragionato, e quando la Giunta dice che non si può pensare in nessun caso alla soppressione del servizio per il trasporto di merci, che non si può pensare alla eliminazione della funicolare Caldaro-Mendola, credo che abbia bene meditato la cosa e che abbia quindi ritenuto opportuno affrontare il problema con molto realismo e dire che se la strada da Ponte Adige ad Appiano, che è dello Stato, e se quella da Appiano a Caldaro saranno opportunamente e sostanzialmente modificate, allora si può senz'altro pensare anche ad una sostituzione del servizio ferroviario del trasporto viaggiatori.

Mi pare che, attraverso le informazioni che si sono avute per l'intervento dell'Assessore regionale presso i competenti Ministeri ed in particolare presso il Ministero dei trasporti, si possa tranquillamente dire che è bene restar fermi sulle proposte fatte dalla Giunta regionale e dalla Giunta provinciale che sono fondate su argomenti solidi, piuttosto che voler insistere, attraverso la mozione che oggi si sta discutendo, nel dire che deve essere sì rafforzato il servizio viaggiatori, ma che si vuol mantenere l'una e l'altra cosa.

Noi sappiamo che il Ministero dei trasporti è decisamente contrario alle ferrovie secondarie, quando queste si dimostrano stabilmente passive, e insistendo nel voler conservare anche la ferrovia per il trasporto dei viaggiatori, corriamo il rischio di non poterci imporre neanche presso il Ministero dei lavori pubblici, affinché questi provveda alla necessaria sistemazione delle strade, all'allargamento dei ponti e alla creazione dei passaggi a livello, in maniera da evitare gli incroci e le lunghe attese. Il nostro gruppo è senz'altro perché la ferrovia ri-

manga in vita fino a tanto che non si sarà provveduto a queste opere sostanziali che consentono a quella zona un più intenso traffico per quel che realmente è nelle esigenze della zona stessa, ma è anche altrettanto realista nel dire che se noi non poniamo un solo problema, probabilmente non risolveremo né l'uno né l'altro, e sappiamo che non risolvendo né l'uno né l'altro dei problemi il traffico attuale ne soffre enormemente. Quindi credo che noi non potremo approvare questa mozione, perché è virtualmente superata dai fatti e non ci sentiamo di poterla approvare, sapendo che l'impostazione così come l'ha data la Regione e come l'ha data la Provincia di Bolzano, sia quella più idonea veramente a tutelare gli interessi di quella zona.

Sottolineo che è fondamentale il miglioramento e la conservazione della funicolare Caldaro-Mendola, per un complesso di rapporti che esistono tra la zona d'oltr'Adige e la Val di Non, sia per quanto riguarda ragioni di lavoro che per quanto concerne il movimento turistico. E siamo anche dell'avviso che assolutamente rimanga il trasporto merci ferroviario tra Bolzano e Caldaro, trasporto che se viene limitato alle sole merci potrà essere più sciolto; e siamo del parere che ove si addivenisse alla soppressione del servizio ferroviario, il costo dei trasporti, cioè le tariffe per il servizio automobilistico non abbiano ad essere superiori alle tariffe di oggi della ferrovia. Mi pare che, così impostata la cosa, convenga battere la strada che la Giunta regionale e anche la Giunta provinciale di Bolzano hanno infilato e che si faccia ogni sforzo affinché il servizio ferroviario trasporto viaggiatori e merci rimanga, fino a tanto che non saranno allestiti quei servizi, e non sarà rafforzato il tronco stradale, onde garantire un servizio migliore per tutta la zona.

PRESIDENTE: Nessun altro prende la parola? La parola all'Assessore.

SALVADORI (Assessore lavori pubblici e trasporti - D.C.): Mi pare che su questo problema debba essere innanzitutto richiamata l'attenzione del Consiglio su una cosa, che nel momento in cui una ferrovia o rispettivamente una linea automobilistica venisse a godere di contributi dello Stato per il pareggio della gestione, da quel momento quella ferrovia o quella linea, anche se interamente ricadente nel territorio della Regione e quindi di per sé ex Statuto di autonomia sottoposta alla Regione che ha competenza primaria in materia di trasporti di interesse regionale, da quel momento la linea stessa sfugge alla competenza della Regione e va a ricadere sotto la competenza dello Stato.

Quindi sia chiaro che in questo momento noi stiamo discutendo su un problema che non è un problema di competenza della Regione, ma è problema di competenza dello Stato. Perciò noi possiamo andare a discutere, possiamo andare a trattare, possiamo andare a sollecitare, possiamo andare a raccomandare, possiamo far pressioni, e forti di molte argomentazioni, possiamo richiedere e così via, ma tutto qui, perché si tratta, come ripeto, di un tema che è sfuggito alla competenza dell'amministrazione regionale nel momento stesso in cui lo Stato ha provveduto come ha provveduto e provvede come provvede ad una contribuzione finanziaria per il sostentamento della gestione.

Inquadrata così la cosa, deve essere qui affermato che la Regione non è mancata mai di intervenire presso il competente organo di Governo, per fare sì che possibilmente questo servizio restasse, — intendo parlare qui soprattutto del servizio passeggeri —, non soltanto così com'è, ma venisse naturalmente migliorato, perché non c'è chi, conoscendo *de visu* la questione, non sappia che le condizioni nelle

quali si svolge attualmente il servizio trasporto passeggeri sulla transatesina è un servizio che si svolge in condizioni di assoluta precarietà.

Intendo parlare dello stato del materiale rotabile, intendo parlare dello stato delle carrozze per il trasporto del personale e soprattutto intendo parlare del fatto che una buona parte di quella linea corre sul medesimo tronco della linea delle ferrovie dello Stato, e alle esigenze del movimento delle ferrovie dello Stato è subordinato il movimento sulla ferrovia transatesina. Per cui, non avendo nessuno del resto in questa sede avanzata l'ipotesi che la Regione andasse a richiedere addirittura la creazione di una sede propria della ferrovia da Bolzano fino a Caldaro, resta evidente che qualora potessimo anche ipotizzare sostanziali miglioramenti nelle condizioni della linea, dovremmo tuttavia ritenere subordinato il movimento della ferrovia sulla transatesina al movimento che si va svolgendo sulla linea Bolzano-Merano, con un notevole pregiudizio, ai fini che si vorrebbero conseguire, del servizio a favore della zona di Caldaro, di Appiano, ecc. per il fatto appunto che le ferrovie dello Stato in linea principale si servono di quel tronco.

Il cons. Ziller nel suo intervento ha avuto la bontà di richiamare un atteggiamento assai preciso assunto dalla Provincia di Bolzano in data 15 maggio di quest'anno, intervento che per altro era stato trascurato da parte degli oratori dei diversi gruppi politici che hanno parlato oggi su questo problema. La stessa Giunta provinciale di Bolzano infatti, interpellata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per avere un parere, per esprimere una opinione sul tema della soppressione della ferrovia Bolzano-Caldaro, non si è fermata su una posizione di resistenza ad oltranza, non ha assunto l'atteggiamento negativo per la soppressione di questa ferrovia, ma ha chiesto che in ogni caso il ser-

vizio viaggiatori non venga soppresso e comunque non venga soppresso prima che non si sia provveduto all'adeguamento delle condizioni stradali sulla statale tra Ponte Adige ed Appiano, prima che non si sia segnato un contributo straordinario alla provincia di Bolzano per la sistemazione della strada fra Appiano e Caldaro, prima che non sia garantito il mantenimento del prezzo degli eventuali servizi automobilistici sulla base delle tariffe che attualmente vengono pagate sulla ferrovia, ed ha chiesto inoltre una maggiore coincidenza del servizio automobilistico con la stazione delle ferrovie dello Stato a Bolzano, nonché il mantenimento del servizio merci, e rispettivamente il mantenimento ed il possibile miglioramento delle condizioni della funicolare S. Antonio-Mendola.

La Giunta regionale ha trovato ragionevoli le richieste espresse nel parere. Si badi bene che è un parere che la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha chiesto alla Provincia di Bolzano e rispettivamente alla Regione, e non poteva essere che un parere, date le premesse che ho ricordate prima. Perché se avessimo fatto un discorso diverso, se per esempio la Giunta provinciale di Bolzano avesse detto: io sono disposta ad assumermi l'onere del deficit di gestione e perciò tu Regione, ex Statuto di autonomia rivendica la competenza su quella ferrovia; il discorso sarebbe totalmente cambiato, signori. Io mi rifaccio alle dichiarazioni rilasciate in questa sede durante la discussione generale sul bilancio del mio Assessorato, quando, avendo sentito dire da qualche parte che i Comuni di Appiano e di Caldaro sarebbero stati disposti loro stessi a sopperire al deficit di gestione purché il servizio ferroviario venisse mantenuto, io ebbi a dire: signori, se proposte ufficiali in questo senso mi verranno fatte da parte dei due Comuni, — il problema mi tornava totalmente nuovo in quel momento —, se

proposte verranno fatte in questo senso da parte dei due comuni, io non perderò un minuto a rivendicare la competenza della Regione su quella ferrovia. Sta di fatto che da allora ad oggi però, da parte dei due comuni di Caldaro e di Appiano non mi sono venute richieste in questo senso, non ho visto impegni di questa natura né la Provincia ha assunto impegni di questa natura o ha richiesto cose di questo genere, nel momento in cui inviava il proprio parere alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Soltanto la mozione genericamente parla di un piano di ammodernamento della ferrovia Bolzano-Caldaro in collaborazione con l'amministrazione regionale, la Provincia di Bolzano, le amministrazioni comunali di Appiano e di Caldaro, e sembra strano che sia proprio il consigliere Nardin a firmare per primo il testo di questa mozione, quando non più tardi di una settimana fa, discutendosi della posizione del segretario generale delle Camere di commercio nel territorio della Regione, se non vado errato, ebbe a lamentarsi che a 12, 14 anni di entrata in vigore dello Statuto di autonomia, ci sia ancora questa commissione fra Stato e Regione nella gestione di questi enti, si badi bene che si tratterebbe proprio soltanto dello Stato e della Camera di commercio, rispettivamente dello Stato e della Regione, e poi fa discutere una mozione da lui firmata per primo, in cui addirittura richiama, oltre che lo Stato, l'amministrazione regionale, la Provincia e persino i comuni di Appiano e di Caldaro.

Ecco, vorrei rilevare, così di passaggio soltanto, questa contraddizione di atteggiamento, ma ritorno a dire che nel momento in cui noi non pensiamo di provvedere in sede autonoma alle spese, eventualmente di ammodernamento, rispettivamente di gestione della ferrovia, allora stiamo discutendo su di un tema che ricade completamente sotto la competenza dello Stato, e

che pertanto se qualche cosa di profondamente diverso di quello che viene proposto si vuol ottenere, non è questa nemmeno la *sedes materiae* per la trattazione, ma semmai dovremo, attraverso le deputazioni parlamentari, vedere che il quesito venga posto in sede di Camera dei deputati e di Senato della Repubblica, affinché il Ministero dei trasporti provveda in maniera diversa da quella che è stata prospettata.

In ogni caso è interessante che si spenda ancora qualche parola su questo argomento, perché un intervento della Provincia c'è stato, un intervento della Regione c'è stato, e di questi interventi ovviamente si deve rendere conto.

Forse di sfuggita si potrebbe anche rilevare, poiché qui è stato più volte richiamato l'argomento della Trento-Malè, che quando della Trento-Malè si è discusso da tutti i banchi del Consiglio, se la memoria non mi tradisce, ci si è rammaricati per gli interventi dello Stato sull'ammodernamento di questa ferrovia, dicendo che molto meglio sarebbe stato spendere quei soldi per sistemare il problema stradale della Val di Non, e provvedere ai servizi della Val di Non e rispettivamente della Valle di Sole con autocorriere di linea.

Ora qui, in condizioni assai più semplici dal punto di vista generale della viabilità, anche con riferimento alle difficoltà della stagione invernale, si viene a chiedere esattamente l'opposto per la ferrovia transatesina.

Non è che l'Assessore regionale ai trasporti, cons. Nardin, partecipando nel mese di luglio di quest'anno alla Commissione interministeriale abbia poi dato automaticamente quel sì, così come lei ha rilevato nel suo intervento, se è vero come è vero che perfino un comunicato della Camera confederale del lavoro e del Sindacato provinciale autoferrotranvieri della C.G.I.L., — e penso che non potrei avere una

testimonianza migliore —, ad un certo momento, in data 19 luglio del 1962, comunicava che: « Alla riunione, per conto della Regione Trentino-Alto Adige, partecipava il dr. Salvadori, che ha mosso alcune riserve circa la possibilità della immediata attuazione del predetto programma e per lo stato della viabilità, sia per l'opposizione dei sindaci della zona Bolzano e Caldaro, e che infine ha approvato la soluzione proposta, pur insistendo per un sollecito intervento nei confronti del Ministero dei lavori pubblici, per quanto riguarda la sistemazione delle strade ».

Guardi, cons. Nardin, è la C.G.I.L. che mi dà atto di questo e non potevo pretendere che la C.G.I.L. venisse qui a parlare in termini molto più robusti di quello che era stato il mio intervento in sede romana. Stante la posizione della C.G.I.L., quella della organizzazione degli autoferrotrovieri e la mia posizione politica personale, ritengo che un comunicato di questa natura rappresenti per me un tranquillo motivo di alibi nei confronti di coloro che, in mezzo alla nostra opinione pubblica, in particolare si occupano di queste questioni.

È interessante rilevare questo comunicato che pone l'accento soprattutto su due questioni, cioè sulla necessità che venga assicurato il servizio viaggiatori e sulla necessità che si provveda agli adeguamenti stradali. E questo perché? Perché le altre condizioni che erano state poste dalla Giunta provinciale di Bolzano nella sua deliberazione e rispettivamente dalla Giunta regionale, erano state interamente accettate dalla Commissione interministeriale in cui il tema veniva trattato.

Cioè si è detto: la Commissione interministeriale ha accettato il problema delle tariffe; ha accettato il problema del mantenimento del servizio merci; ha accettato il principio dell'intervento per il miglioramento della linea, ap-

punto ai fini di un regolare svolgimento nei trasporti per quanto riguarda le merci; ha accettato di provvedere perfino al cambio del locomotore, cioè ha accettato il principio che se un servizio merci si vuol mantenere su quella linea, quel servizio merci venga svolto in condizioni di modernità, secondo i più moderni criteri che la tecnica ha posto a disposizione dei trasporti; ha accettato il principio che resti la funicolare S. Antonio-Mendola, ritenendo del tutto valide le ragioni che erano state prospettate dall'amministrazione provinciale e dall'amministrazione regionale.

Restava un punto di quelle richieste che la Commissione interministeriale non poteva accettare, ed era quello che si riferiva alla viabilità, unicamente perché il tema della viabilità non è un tema che dipenda dal Ministero dei trasporti cui la Commissione interministeriale faceva capo, ma un tema che fa capo rispettivamente all'A.N.A.S. ed al Ministero dei lavori pubblici; intendo dire all'A.N.A.S. per quanto riguarda il tratto Ponte Adige-Appiano, e al Ministero dei lavori pubblici per quell'eventuale intervento straordinario a favore della provincia di Bolzano per il miglioramento delle condizioni della viabilità sul tratto Appiano-Caldaro, essendo quella strada di competenza della Provincia.

Allora, restando fermo il principio che l'amministrazione ha tentato tutti gli interventi possibili per ottenere l'ammodernamento e il mantenimento della ferrovia, e che avendo vista l'impossibilità di conseguire ciò, la Regione ha fatte proprie le richieste poste in subordine dall'amministrazione provinciale, il rappresentante della Regione, cioè il sottoscritto, che sedeva in quella Commissione, che ha visto la trattazione di questo tema in ben tre ore di dibattito, — e non proprio liquidato così in dieci minuti, e debbo dare atto a quella Commissione di avere

ascoltato e discusso le mie argomentazioni con molta serenità e con molta obiettività, poiché la Commissione accettava tutto ciò che la Provincia di Bolzano e la Regione avevano richiesto in materia di trasporti, cioè per quanto riguardava la competenza del Ministero dei trasporti, e si impegnava il Ministero dei trasporti ad intervenire, insieme all'amministrazione regionale, presso il Ministero dei lavori pubblici perché venisse affrontato il problema stradale —, il rappresentante della Regione, dicevo, quale atteggiamento poteva assumere? Poteva essere un atteggiamento diverso da quello che aveva assunto? Ragionevolmente signori, io ritengo di no. D'altra parte il cons. Nicolodi ha ricordato alcune cifre, ma ne ha ricordate solamente alcune, non ha ricordate tutte quante le cifre che riguardavano questo problema. Il consigliere Nicolodi ha ricordato che nel 1958 ci sono stati 800.000 viaggiatori su quella ferrovia, ma bisognava anche ricordare che questi 800.000 viaggiatori del 1958 sono diventati 500.000 nel 1961, cioè che in tre anni abbiamo avuto una diminuzione di ben 300.000 unità nel corso di un anno su quella ferrovia, delle quali, cons. Nicolodi 284.000 nel 1961 sono transitate sulle corriere, e il conto non torna ancora perché avremmo un margine di almeno 16.000 viaggiatori che dovremmo pur mettere da qualche parte, ma dico almeno 16.000 perché suppongo che dal 1958 al 1961 il traffico sia aumentato anche in quella zona così come in tutte le altre, anche in conseguenza di quei motivi di sviluppo a cui voi tutti avete accennato negli interventi. C'è stato anche un certo sviluppo della motorizzazione privata, signori, c'è oggi molta gente che si muove con la motoretta e con la lambretta, con la 500 ed altri aggeggi; andiamolo a vedere il traffico su quella strada e ci convinceremo che è anche così. In altri termini, quali sono le prospettive che

noi abbiamo davanti? Quelle dello sviluppo del traffico? Sicuramente, il traffico si svilupperà, ma si svilupperà anche un traffico riguardante la motorizzazione privata, non solo, ma attraverso una seria organizzazione di un servizio di autotrasporti che colleghi le due località di Appiano e di Caldaro con il capoluogo potremmo fare qualche cosa di diverso rispetto a quello che si fa oggi, cioè collegare meglio con la stazione delle ferrovie dello Stato di Bolzano, secondo la richiesta della Giunta provinciale, gli autoservizi, in modo che si rispettino le comodità delle coincidenze ecc. Io mi spingerei ancora più in là, signori, — e di questo non mi pare di aver sentito parlare —, e potremmo organizzare, il mattino per esempio, dei servizi speciali per studenti che portino gli studenti vicino al portone della scuola, o degli autoservizi che portino gli operai fino alla zona industriale.

Questo con gli autoservizi è sicuramente possibile, non sarebbe mai possibile evidentemente con la ferrovia, quand'anche la ferrovia non si trovasse nella dannata situazione di avere una parte del proprio binario coincidente col binario delle ferrovie dello Stato e quindi subordinato, ai servizi delle ferrovie dello Stato stesso.

Si potrebbe, io penso, continuare a lungo su questo tema. Vorrei presumere che il Consiglio regionale da questa mia breve esposizione abbia ricavato l'impressione che l'Assessorato il tema ce l'ha in mano, che gli argomenti sono stati sviscerati tutti, che sono stati studiati tutti, che sono stati lungamente discussi tutti e che si è dovuto tener conto, nell'assumere un atteggiamento responsabile da parte dell'amministrazione regionale, non soltanto per l'atteggiamento che era stato assunto dalla Giunta provinciale, che, come ripeto, si era condiviso e si condivide, ma anche per una propria maturazione del tema fatto dalla Giunta stessa, si

è dovuto tener conto che il tema della ferrovia Bolzano-Caldaro non è l'unico tema che riguarda le ferrovie locali nell'ambito della nostra Regione.

E pertanto io qui desidero assicurare il cons. Brugger che per quanto riguarda il miglioramento dell'organizzazione dei trasporti per il servizio merci, sicuramente si otterrà.

Questa è una delle condizioni per cui la Commissione interministeriale ha espresso il proprio favorevole parere alla soppressione della ferrovia. Le altre condizioni sono: che si otterrà il mantenimento e il miglioramento delle condizioni della funicolare S. Antonio-Mendola; che è assicurato il mantenimento delle tariffe sulla base delle tariffe delle ferrovie dello Stato; che in particolare si vedrà di studiare il modo onde quelle 600-700, forse 800 persone che il primo mattino si devono, nel breve lasso di un'ora, portare da quelle località al capoluogo, vengano poste nelle condizioni di poter raggiungere con una certa tranquillità i loro posti di lavoro, e rispettivamente le scuole, la stazione ferroviaria, la città.

D'altra parte non dimentichiamo che se nel 1961 abbiamo avuto per ferrovia un certo numero di passeggeri, cioè circa 90 per convoglio, se le cifre non mi tradiscono in questo momento, ma i dati sono pressappoco questi, è chiaro che avendo su ogni pullman una media di circa 30-35 viaggiatori, il servizio potrà essere svolto a favore dei passeggeri in condizioni di molte maggiori comodità di quanto non possa essere in questo momento svolto dalla ferrovia, soprattutto dalla ferrovia nelle condizioni attuali con quelle tali carrozze e quei tali servizi che tutti conosciamo. Occorrono dei pullman moderni adeguati, riscaldati, che possano prendere le persone sulle piazze dei paesi e non costringere le persone a scendere fino alle stazioni, e soprattutto che possano anche svolgere

certi servizi che in particolare interessano gli operai e rispettivamente i contadini, ai fini del raggiungimento del posto di istruzione o del posto di lavoro.

Mi pare che, tutto sommato e considerato, la questione potrà essere felicemente risolta, nell'interesse delle popolazioni interessate. Per questo la Giunta regionale chiede in questo senso anche l'appoggio della Giunta provinciale di Bolzano interessata in argomento, essendo già chiaro che la Giunta regionale è già intervenuta per richiedere formalmente che il servizio passeggeri in ogni caso non venisse soppresso, fino a quando le strade non fossero state poste nelle condizioni di poter sopportare il maggior traffico automobilistico che si sarebbe su di esse determinato con la istituzione dei nuovi servizi in conseguenza della soppressione delle carrozze viaggiatori sul servizio ferroviario.

Qui ci sono anche dei limiti nelle facoltà del Ministro, ma le facoltà discrezionali del Ministro nel dare attuazione al provvedimento che è stato approvato dalla Commissione interministeriale dei trasporti, sono facoltà abbastanza robuste, per cui se ci sarà un intervento tempestivo presso il Ministero dei lavori pubblici e presso l'A.N.A.S. nel senso richiesto dalla Giunta provinciale per quanto riguarda il problema stradale, io confido che la cosa possa essere condotta in porto con soddisfazione del servizio e con soddisfazione degli enti locali, che a questo problema si sono molto interessati.

Per quanto mi riguarda posso assicurare che l'interessamento fin qui condotto continuerà anche nel prossimo avvenire, fino a tanto che le richieste avanzate non verranno accordate.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Nardin.

NARDIN (P.C.I.): Io ho illustrato prima la mozione, adesso intervengo.

PRESIDENTE: Lei prevede un intervento lungo?

NARDIN (P.C.I.): No, il regolamento non permette di parlare oltre ai 20 minuti!

PRESIDENTE: Siccome alle 14.30 è prevista la riunione di una Commissione, quindi...

NARDIN (P.C.I.): Se vuole io parlo anche nel pomeriggio.

PRESIDENTE: No, se la cosa va per le lunghe è evidente che dobbiamo sospendere adesso.

NARDIN (P.C.I.): Poi non so se ci sarà qualche altro gruppo che vuole parlare.

PRESIDENTE: Ci saranno altri gruppi.

NARDIN (P.C.I.): Io preferisco sospendere.

PRESIDENTE: Sospendiamo e rinviando al pomeriggio alle ore 15.

(Ore 12.36).

Ore 15.40

PRESIDENTE: La seduta riprende. La parola al cons. Nardin.

NARDIN (P.C.I.): Signor Assessore, io ho ascoltato attentamente il dibattito intervenuto oggi e particolarmente il suo intervento. Tra tutte le sue argomentazioni mi ha colpito una frase: l'Assessorato ha in mano il problema. Francamente non mi pare, da quanto lei ha asserito, che il problema lei l'abbia tenuto in mano e trattato adeguatamente, perché non sareb-

be arrivato alle conclusioni odierne; e mi permetta non tanto di polemizzare con lei, quanto di puntualizzare una situazione che, a mio parere, non è stata ancora sufficientemente esaminata. E questo lo dico perché alla conclusione di questo mio intervento farò una proposta, signor Assessore e signor Presidente del Consiglio.

Qui tutto il ragionamento della Giunta regionale o, meglio, dell'Assessore Salvadori ripreso anche dal collega Ziller, è impostato sul «se»: se il Ministero dei lavori pubblici, rispettivamente l'ANAS, farà questo e quest'altro; se la società, la SASA o la Fear, chiamiamola così, allorquando intraprenderà il suo servizio trasporti per via strada, farà quelle condizioni; se qua, se là, allora noi... Ma si realizzerà e quando si realizzerà quel «se?» Prima domanda.

Secondo: Dobbiamo convenire che se il Ministro dei trasporti domani volesse sospendere il servizio passeggeri, lo può fare, perché confortato dalla decisione della Commissione interministeriale dei trasporti, anche se in quella Commissione l'Assessore Salvadori, a nome della Regione e a nome direttamente anche della provincia di Bolzano, ha posto tutte quelle serie di obiezioni e di condizioni. È per questo, Assessore Salvadori, che io ebbi a dire che il suo voto è un voto *sub conditione*, quindi non un voto dato tranquillamente. Io dissi proprio così. Ora è inutile che lei richiami la lettera della C.G.I.L. o altro, perché io ho già convenuto con lei che il suo voto fu un voto *sub conditione*, senza specificare quali condizioni, perché ormai le conoscevo.

Quindi immedesimiamoci in questa possibilità. Il Ministro dei trasporti può sospendere, dicevo, quando vuole, quando riterrà opportuno, per ragioni economiche od altro, il servizio passeggeri su questa linea, e avrà sempre un alibi, quello cioè di dire che i desiderata per

l'ammodernamento della rete viabile sono stati trasmessi al competente Ministero dei lavori pubblici.

Ora, siccome a Roma, — e non è la prima volta, del resto anche in Regione lo vediamo —, la destra ignora quello che fa la sinistra e viceversa, è evidente che il Ministero dei trasporti opererà nell'ambito delle sue competenze e dei suoi interessi, demandando al Ministero dei lavori pubblici e rispettivamente all'A.N.A.S. gli altri compiti. Se poi il Ministero dei lavori pubblici e l'A.N.A.S. realizzeranno queste iniziative; relative alla viabilità, tra 5, 6, 7 anni, al Ministero dei trasporti questo non interessa, ma nel frattempo il Ministero dei trasporti può sospendere il servizio passeggeri. E ricordatevi che quando si sospende un servizio passeggeri, anche il mantenimento del servizio trasporto merci è relativo; è evidente che di lì a poco anche il trasporto merci verrebbe a cessare, perché diventerebbe veramente antieconomico per una società ferroviaria mantenere una linea di quel genere, soltanto per il servizio merci, diventerebbe davvero antieconomico, un peso fino a un certo punto sopportabile. Del resto i dati che ci ha elencati stamattina il collega Nicolodi stanno a dimostrare come non si sia lontani da questo, quando pensiamo che per il servizio merci, 9.063 tonnellate nel 1961, si è avuto un introito di 6.938.000 lire; per il servizio passeggeri, 503.000 passeggeri, quasi 58 milioni di introito.

Voi capite bene che non si può pensare a una linea ferroviaria Bolzano-Caldaro che faccia un servizio trasporto merci con un introito annuo di 7 milioni, quando si sa molto bene che per garantire una minima sicurezza su una linea ferroviaria del genere, bisogna mantenere una ossatura organizzativa, personale ed altre cose, oltre agli oneri della gestione che verrebbe a

fra crescere a dismisura il deficit in confronto alla parte attiva.

Quindi è evidente, è naturale quasi che, soppresso il servizio passeggeri, si sopprima presto o tardi anche il servizio trasporto merci.

La rete viabile. Ma avete un'idea di quello che ci sarebbe da fare per rendere efficiente il servizio viabile Bolzano-Caldaro? Cito semplicemente questi dati: 503.000 passeggeri; inoltre bisogna tener conto degli altri utenti della strada con mezzo proprio. C'è già oggi un groviglio nel traffico stradale sul tratto Bolzano-Caldaro, e non basta allargare di due-tre metri o rettificare qualche curva, come giustamente ha fatto la Provincia nel tratto Appiano-Caldaro, per rimediare a questa situazione, quando conosciamo l'attrazione turistica che esiste in quella zona. Se pensiamo poi che una parte del traffico viene dirottata verso la Mendola, possiamo avere un'idea approssimativa della situazione.

Ora, eliminiamo la ferrovia e trasportiamo questi 503.000 passeggeri con i torpedoni. Immaginate che ogni giorno dovrebbero essere spostate in andata e ritorno circa 1500 persone; questa è la media. Circa 1.500 persone, oltre al traffico normale in continuo incremento, locale e turistico. 1.500 persone al giorno, non però da spostare avanti e indietro in tutte le ore della giornata, ma in determinate ore della giornata, cioè in due-tre occasioni nel corso del giorno. Il che significa che bisogna irreggimentare su quel tratto di strada centinaia di torpedoni.

Signor Assessore, lei ha parlato di 30 persone per torpedone stamattina, io voglio aumentare a 50, a 60 per torpedone, non voglio, guardi, il servizio della poltrona con riscaldamento, la radio, magari la televisione nei torpedoni della S.A.S.A., per l'amor del Cielo, magari qualche spettacolo extra censura o altro.

no, il normale torpedone con una parte di persone in piedi, con una parte di persone, sedute, a seconda della caccia che si è dato al posto, e così via. Lei divida 1.500 persone in tre occasioni giornaliere e mi dirà quanti autobus dovrà irreggimentare, incolonnare da Caldaro-Appiano a Bolzano e viceversa nel corso della giornata. Li metta su quel famoso rettilineo Bolzano-Bivio Mendola-Merano, che è già logorato quotidianamente da un intensissimo traffico quotidiano, particolarmente poi nella stagione turistica, cioè 5, 6 mesi, mi dica un po' lei che cosa può derivare, cioè è impossibile, tecnicamente impossibile, assicurare un minimo servizio di trasporti con un minimo di sicurezza. Non pensiamo poi alle stagioni invernali ecc., nelle quali il traffico automobilistico si presenta con particolare difficoltà.

Ora, a queste cose avete pensato? Ma ci vorrebbe, idealmente, signor Assessore, un raccordo autonomo, Bolzano-Appiano-Caldaro, soltanto per questo servizio! Invece si usufruirà del naturale raccordo un po' ammodernato statale e provinciale, già utilizzato per altri scopi. Deviazione Merano, deviazione Mendola e così via. Nella migliore delle ipotesi si supererà il passaggio ferroviario di Ponte Adige con una specie di fondo, chissà che cavalcavia ideeranno i nostri tecnici dell'A.N.A.S. e delle ferrovie! Si allargherà in qualche tratto la strada di un paio di metri, in genere non si va più in là; qualche curva la si renderà un pochino differente, ma non oltre. Questo sarà il grande lavoro... Invece voi parlate qui in termini di fantascienza. A sentire i se, le condizioni poste dalla Provincia, dalla Regione alla Commissione interministeriale, sembra che addirittura vengano costruite le scale volanti, i tappeti volanti del medio Oriente, sui quali far viaggiare i cittadini dell'Olt'Adige avanti e indietro per Bolzano. Ma scherziamo?! Invece no, signori, mar-

ceranno pressappoco sulle stesse strade, e in luogo di avere un passaggio a livello, lo potranno superare con un cavalcavia. Questa sarà la situazione. Andate del resto dall'A.N.A.S. e vedrete che quei tecnici non vi risponderanno molto diversamente del sottoscritto.

E allora, signori, se noi facciamo questo ragionamento, questa previsione un pochino più realistica — piedi a terra è stato detto qui stamattina —, è proprio per richiamare voi stessi alla realtà e alle esigenze future.

Se tenete i piedi a terra, troverete che la soluzione, boicottata prima dal collega Ziller e da noi sostenuta — ferrovia, ammodernamento della ferrovia, più ammodernamento della strada —, è una soluzione indispensabile; non si può scegliere tra l'una e l'altra, data la condizione attuale e futura d'indole economica, urbanistica, sociale che sta assumendo la zona d'olt'Adige.

Ecco quindi che ci troviamo dinanzi a tutta una questione da chiarire in linea tecnica, sotto vari punti di vista.

Ancora io, per quanto l'Assessore « abbia in mano il problema », mi scuso nel sostenere che non lo ha in mano sufficientemente, e permetta di dirglielo. Io capisco che è difficile sostenere queste cose, quando soprattutto ci si trova dinanzi non a delle forze politiche retrive, per l'amor del Cielo, ma dinanzi a tutto un passato che ha visto come protagonista una società come la S.A.S.A., che in questo caso si chiama FEA, che è l'autentico monopolio dei trasporti nella provincia di Bolzano. I dirigenti della S.A. S.A. da anni marciano a braccetto con questo o con quell'amministratore comunale a Bolzano, a Merano ecc., si invitano a pranzi, viaggi; sappiamo i legami profondi, ideali, di amicizia, non dico di interessi, tra i dirigenti della S.A.S.A. e molti amministratori comunali ecc. ecc. Ho

assistito a degli edificanti episodi, comm. Ziller, nel corso di questi anni . . .

Quindi ci troviamo dinanzi a un monopolio locale dei trasporti, che poi in questo caso mostra la sua faccia smaccatamente: una società di trasporti per via automobilistica che va ad acquistare una linea di trasporti ferroviari, con lo scopo evidente e solo di far smantellare, appena le condizioni si rendono possibili, questa linea per installare una linea di trasporti a parte. Questa società è riuscita, grazie a certi appoggi di ex parlamentari, soprattutto dell'Alto Adige, a ottenere, caso straordinario nella vita delle ferrovie dello Stato italiano, una linea di trasporti urbani su via stradale, da Bolzano a Merano e viceversa, che è la sua autentica miniera d'oro, in diretta concorrenza con le ferrovie dello Stato, che mantengono pure con molti oneri un servizio ferroviario Bolzano-Merano e viceversa. Una società che può ottenere questo è una società alla quale bisogna fare tanto di cappello, signor Presidente del Consiglio regionale, data la sua forza e la sua potenza. Ora, non ci stupisce che attorno a questo problema ci siano molte resistenze di indole finanziaria e tecnica, noi però pensiamo di essere nel giusto, dopo aver valutato attentamente la situazione economica di tutta quella zona e le sue esigenze attuali e future, nel sostenere che le due soluzioni, ammodernamento della ferrovia per trasporto passeggeri e merci, che costa un miliardo circa, — non come la ferrovia Trento-Malè che è costata ben più di un miliardo e quindi non trovo nessuna contraddizione tra la nostra posizione per la Trento-Malè e questa, perché c'è una bella differenza nelle cifre, signor Assessore ai trasporti —, e ammodernamento della strada, ambedue queste soluzioni, dicevo, sono strettamente connesse e ambedue necessarie.

Comunque non voglio essere conclusivo con questa mia dissertazione, con questo mio

punto di vista. Che cosa ci interessa, signori? Che il problema venga maggiormente approfondito, in tutti i suoi aspetti. Io capisco, signor Assessore ai trasporti, che lei che deve seguire tanti problemi, far seguire dai suoi funzionari, dai suoi tecnici tanti altri problemi, non può logicamente avere intero il problema se non nei suoi tratti essenziali. Questi tratti essenziali però non sono ancora così appariscenti da convincerci che l'Assessorato e per conto suo la Giunta regionale, abbia il problema proprio esaminato compiutamente in ogni sua questione.

Il Consiglio quindi ha interesse che l'amministrazione regionale abbia tutti i dati in cognizione di questa situazione, che si presenta molto più scabrosa e difficile di quanto appaia a prima vista.

E allora io farei questa proposta: noi possiamo anche sospendere la trattazione di questa mozione, cioè ritirarla, non ritirarla per dire non ne parliamo più, ritirarla *sub conditione*, nel senso che la Giunta regionale e rispettivamente l'Assessore ai trasporti, con l'amministrazione provinciale di Bolzano, con le amministrazioni comunali di Caldaro ed Appiano, con i comitati che si sono già creati ad Appiano e Caldaro, — stamattina Brugger parlava di comitati promotori, certo a stare alla Giunta provinciale tante volte non si avverte quello che esiste fuori, ad Appiano e Caldaro esistono già dei comitati, regolarmente nominati, ci sono anch'io in uno di questi, pensate voi, di cui fanno parte i rappresentanti di tutte le categorie economiche; manca il parroco soltanto, ma quello ci darà la sua benedizione un giorno o l'altro, anche se ci sono io . . . —, la Giunta regionale, dicevo, prenda contatto con questi enti ed esamini in ogni suo aspetto tutto questo problema. Il Consiglio regionale, per quanto si possa pensare fuori di qui, avrà ancora da fare nel futuro, e potrà ad esempio, in occasione del bi-

lancio di previsione per l'anno 1963, ritornare sul tema, tra qualche mese. Nel mentre, signor Assessore ai trasporti, che si fa questo esame, e verranno acquisiti nuovi elementi più dettagliati, si può anche studiare quell'azione politica, lei diceva, «in Parlamento», io la chiamo azione politica, e verso il Governo ed eventualmente anche nelle sfere parlamentari, per arrivare innanzitutto a bloccare una possibilità, quella cioè di far cessare il servizio passeggeri da parte del Ministero dei trasporti, cosa che può avvenire in ogni momento, malgrado gli impegni nostri ecc.

In secondo luogo, se questo studio che noi condurremo a fondo in colleganza con le amministrazioni locali soprattutto, con questi comitati, ci farà apparire quello che noi sosteniamo, in polemica con voi, signori che parteggiate per quella soluzione, — non dico voi della maggioranza, ma voi che parteggiate per quella soluzione —, allora si potrà anche studiare quello che c'è da fare come azione politica, per far presenti al Ministero dei trasporti, rispettivamente anche a questa Commissione interministeriale, quei nuovi elementi che lo inducono a maturare diversamente la questione ed eventualmente a riesaminare il tema.

In Italia avvengono tante cose. Pensi, Assessore, mentre lei parlava stamattina di costi ecc., pensavo che l'ammodernamento della ferrovia transatesina l'avrebbe potuto pagare... l'ispettore Mastrella, che è riuscito a portar via un miliardo allo Stato, falsificando bollette. Pensi come sarebbe semplice in Italia risolvere determinati problemi: basterebbe l'ispettore Mastrella l'ispettore di dogana Mastrella per risolvere questo problema.

Qui non si parla di decine di miliardi, qui si parla al massimo di un miliardo per l'ammodernamento di questa ferrovia. Non è la Trento-Malè, che per delle profonde ragioni...

ideali è riuscita ad accaparrarsi tanti miliardi da parte dello Stato, non è la Trento-Malè, è una cosa molto più limitata per quanto riguarda l'onere finanziario a carico dello Stato.

Per tutta questa somma di ragioni io credo che qui potremmo intenderci, nel senso che possiamo sospendere la trattazione di questa mozione, ritirandola, però con l'impegno da parte dell'Assessore di portare avanti quest'opera di chiarimento, di studio con le organizzazioni di base, enti locali, comitati ecc. ecc., ed eventualmente riparlare della questione allorquando discuteremo tra qualche mese il bilancio di previsione per l'anno 1963.

Questo onorevole compromesso, che io propongo, potrebbe indurre a un chiarimento ulteriore di tutta questa vicenda, senza portarci a installarci su opposte sponde, quando penso che in definitiva, sia a sentire il cons. Ziller, sia a sentire lo stesso Assessore Salvadori, quando penso che invece con un maggior approfondimento e con un po' di buona volontà futura, noi potremmo trovare una strada che ci possa accomunare, per sostenere almeno quelle iniziative di trasporto, sia ferroviario che stradale, che possano soddisfare le esigenze generali.

Questa è una mia proposta. Io non so se l'Assessore a nome della Giunta si sentirà di accoglierla. E il massimo, d'accordo col collega Silvio Nicolodi, che in questo momento possiamo proporre se no, se non si vuol assumere neanche questo impegno, allora passiamo pure ai voti, avvenga quel che vuole avvenire, non ci interessa. Però, siccome ci interessa soprattutto che la questione possa essere portata verso una felice soluzione futura, io credo che in questo senso dovrebbe essere valutata la proposta che io avanzo a nome del collega Nicolodi.

PRESIDENTE: Qualcun altro prende la parola? Non è una vera e propria proposta, è

la proposta di ritirare *sub conditione*, perché altrimenti se siete d'accordo di ritirarla basta che i presentatori dicano che la ritirano. Nessun altro prende la parola? La parola all'Assessore.

SALVADORI (Assessore lavori pubblici e trasporti - D.C.): Ebbi già modo di dire questa mattina che la Regione ha sviluppato il problema per quello che stava nelle proprie facoltà, ed insisto su questo. Perciò in apertura di discussione io ebbi a parlare di quelle che sono le facoltà della Regione e quelle che sono le facoltà dello Stato, perché, ripeto, trattandosi di una ferrovia sovvenzionata, essa è sfuggita alla competenza della Regione.

Ebbi già a dire che tuttavia la Regione per quello che era in suo potere fare è intervenuta, ha insistito perché il servizio ferroviario anche per il trasporto passeggeri venisse mantenuto. Soltanto quando ha visto che ciò non era possibile, ha ripiegato su questa seconda soluzione, adeguandosi al parere espresso dalla Giunta provinciale di Bolzano.

Perciò il tema in sé e per sé, per quanto riguarda direttamente la Regione, è un tema quasi pressoché esaurito, perché la Regione era stata richiesta di esprimere un parere e lo ha espresso. La materia è di competenza dello Stato, lo Stato deve ora procedere.

Io ho fatto un cenno alle sedi parlamentari questa mattina. Si tratta di un problema del Governo e di un intervento, che io definisco parlamentare, che lei definirebbe politico, non avremmo difficoltà ad intenderci sulla terminologia, di un intervento che non può essere visto che in quella sede. Se la Deputazione parlamentare intenderà essa stessa porre al Ministro dei trasporti il tema, la Regione per la propria parte sicuramente si affiancherà alla Provincia, ai comuni, ad un comitato che significhi la rappresentanza dei comuni di Bolzano e di Appia-

no, e rispettivamente della Provincia e della Regione. Cioè, se un gruppo di deputati che rappresentano la Regione porranno al Ministro dei trasporti la questione per vedere se non sia ancora possibile eventualmente ripensare alla questione dell'ammodernamento, del mantenimento della ferrovia e così via, e se questo comitato di parlamentari rappresentanti la Regione chiederà l'intervento della rappresentanza dell'amministrazione regionale, per quanto mi riguarda io sono disposto in qualunque momento a ritornare a Roma e ad affiancare, con le argomentazioni che tutti conosciamo, la soluzione che verrà caldeggiata. Penso che farà altrettanto per la propria parte la Provincia, a nome della quale io non sono autorizzato ad assumere impegni, e rispettivamente così faranno le due amministrazioni comunali.

La soluzione quindi di compromesso che lei proporrebbe, verrebbe da me naturalmente un po' modificata, nel senso che se la mozione viene ritirata e se si propone la formulazione di un comitato di deputati e di senatori, che sono in questo momento, a mio giudizio, gli unici in grado di poter chiedere al Ministro qualche cosa di più preciso trattandosi di materia di loro competenza, e se questo comitato richiederà la presenza della Regione per illustrare, per affiancare e così via, ben lieto per quello che mi riguarda di mettermi a disposizione e di intervenire ad affiancare l'opera del comitato stesso.

NARDIN (P.C.I.): Non può proporre questo addirittura alla delegazione parlamentare?

SALVADORI (Assessore lavori pubblici e trasporti - D.C.): Non lo posso proporre, cons. Nardin, perché le ho già detto che si tratta di una materia che è sfuggita alla mia com-

petenza e perché su questa materia, interpellata dallo Stato, in armonia col parere espresso dalla Provincia, la Regione ha già assunto un proprio atteggiamento.

Ora, non potrei andare a modificare il mio atteggiamento, e non mi pare che avrei veste per intervenire nuovamente, essendo intervenuto quando sono stato richiesto, ma nel momento in cui coloro che sono competenti a farlo, cioè i parlamentari, volessero porre la questione e chiedessero di essere affiancati dalla Regione, io sarei immediatamente pronto ad affiancarli per sostenere la loro azione.

PRESIDENTE: Con questa dichiarazione, può ritenersi ritirata la mozione?

NARDIN (P.C.I.): Sono delle dichiarazioni non sufficientemente impegnative da parte della Giunta regionale.

Quella di fare il Ponzio Pilato può essere una moda, ma non può essere naturalmente seguita e sostenuta da altri.

Insomma, la Regione, anche se ha esaurito un certo procedimento, anche se questa ferrovia ricade per i contributi e per la parte finanziaria ed altro sotto la competenza dello Stato, la Regione a un bel momento può farsi essa promotrice almeno di un esame o di una riunione di parlamentari, di amministratori locali per dire: va bene, fino adesso le cose stanno in questi termini; esaminiamo ancora gli aspetti del problema, vediamo se non è possibile intravedere qualche altra soluzione.

Cosa costa alla Regione provocare almeno un incontro delle persone che si occupano di questi problemi, amministratori locali ecc., insieme ai parlamentari e ai rappresentanti della Regione? Avete fatto tanti convegni nel corso di questi anni per cose inutili o per cose dannose, e non si può fare un convegno per una cosa utile? Così ne deriverebbe un impegno di-

verso da parte della Regione. È troppo comodo dire: io me ne rimango in poltrona e se mi chiamano verrò. Questo non è un atteggiamento sufficientemente responsabile da parte della Giunta regionale e rispettivamente da parte dell'Assessore ai trasporti.

Ora, se la Giunta regionale rimane nell'atteggiamento espresso poc'anzi dall'Assessore, noi chiediamo la votazione della mozione per appello nominale, le tre firme le abbiamo. Penso però che la Giunta regionale non dovrebbe aver difficoltà a modificare questa sua posizione, nel senso almeno di provocare un convegno, una riunione, chiamiamola così se avete paura del termine, di amministratori locali, di alcuni parlamentari, insieme a voi, per un riesame generale di tutto questo problema. Noi non chiediamo altro. Se dite che è difficile o impossibile fare questo, allora veramente l'ardimento dell'amministrazione regionale lo vediamo molto ma molto annacquato! Allora si tratterebbe davvero di cattiva volontà e non presumete che l'opposizione di sinistra porti incenso e mirra ai gesti di cattiva volontà.

PRESIDENTE: Devo porre in votazione la mozione, che conclude: « delibera di impegnare la Giunta a svolgere attiva azione presso l'on. Ministro dei trasporti al fine di richiedere il pronto riesame del problema e, soprattutto, lo studio e la realizzazione di un piano di ammodernamento della ferrovia Bolzano-Caldaro, in collaborazione con l'amministrazione regionale, con la provincia di Bolzano e con le amministrazioni comunali di Appiano e Caldaro ».

È posta in votazione la mozione, chi è d'accordo è pregato di alzare la mano.

NARDIN (P.C.I.): Per appello nominale.

PRESIDENTE: Non l'ha chiesto.

NARDIN (P.C.I.): Sì, nel mio intervento ho chiesto l'appello nominale. Ho fatto anche cenno alle tre firme che lo chiederebbero.

PRESIDENTE: Non basta la proposta fatta a voce durante un intervento. Dice l'art. 89: « Di regola le votazioni avvengono per alzata di mano, a meno che tre consiglieri chiedano l'appello nominale o cinque la votazione per scrutinio segreto. Queste domande possono essere fatte per iscritto col numero di firme necessarie, ma possono anche essere fatte verbalmente con domanda al Presidente di verificare se la proposta sia appoggiata dal numero di consiglieri occorrente ».

Siccome c'è la richiesta regolare, a sensi dell'art. 89, per appello nominale... La parola al cons. Segnana.

SEGNANA (D.C.): A nome del mio gruppo chiedo che la votazione sia fatta a scrutinio segreto.

PRESIDENTE: Queste domande ho detto, cons. Nardin, possono essere fatte per iscrit-

to col numero di firme necessarie, ma possono anche essere fatte verbalmente con domanda al Presidente di verificare se la proposta sia appoggiata dal numero di consiglieri occorrente.

Mi basta vedere in piedi cinque consiglieri, i quali appoggino la sua richiesta.

Siccome ci sono i cinque consiglieri che chiedono la votazione a scrutinio segreto, prego distribuire le schede per la votazione.

(Segue votazione a scrutinio segreto).

Esito della votazione: votanti 32 — favorevoli 11, contrari 17, schede bianche 4.

La mozione è respinta.

Riprendiamo il **punto 2 dell'Ordine del giorno**: « *Modifiche allo Statuto della Cassa di previdenza per i consiglieri regionali* ».

L'Ufficio di Presidenza ha deciso di trattare tale argomento in seduta riservata. Prego quindi i signori giornalisti di andare a prendere il caffè e prego il pubblico di sgomberare.

(Si prosegue in seduta riservata).

(Ore 16,20)

APPENDICE

MODIFICA DELLA DENOMINAZIONE DEL COMUNE DI « VARNA » — « VAHRN » IN PROVINCIA DI BOLZANO, IN QUELLA DI « VARNA ALL'ISARCO » — « VAHRN AM EISACK ».

Articolo unico

La denominazione del Comune di « Varna » — « Vahrn » in provincia di Bolzano, è modificata in quella di « Varna all'Isarco » nella forma italiana e « Vahrn am Eisack » in quella tedesca.

La presente legge sarà pubblicata nel Bollettino ufficiale della Regione. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione.

NORME PER IL FINANZIAMENTO DELLE PRESTAZIONI PER L'ASSISTENZA MALATTIA AI PENSIONATI ISCRITTI ALLE CASSE MUTUE PROVINCIALI DI MALATTIA DI TRENTO E DI BOLZANO

Art. 1

Le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano provvedono, nella propria circoscrizione territoriale, all'esercizio dell'assistenza obbligatoria per le malattie ai pensionati, di cui al successivo art. 2 ed ai loro familiari.

Art. 2

Hanno diritto all'assistenza di malattia i titolari di pensione di invalidità, di vecchiaia ed i superstiti. Se la predetta assistenza spetta per altro titolo o in virtù di assicurazione obbligatoria propria o di altri membri della famiglia, è in facoltà del titolare di pensione di optare per il trattamento più favorevole.

Art. 3

Per la copertura degli oneri dell'assistenza di malattia alle persone di cui all'art. 2 della presente legge, relativi al periodo dal 1° settembre 1960 al 31 dicembre 1963, l'Istituto nazionale delle previdenza sociale è tenuto a versare alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano le somme riscosse nella regione Trentino-Alto Adige per il Fondo adeguamento delle pensioni e per l'assistenza malattie ai pensionati, in virtù dell'applicazione del contributo dell'1,50 per cento delle retribuzioni previste dal D.P.R. 2 febbraio 1960, n. 54 e del contributo aggiuntivo dell'1,30 per cento previsto dal secondo comma dell'art. 1 della legge 31 dicembre 1961, n. 1443.

L'Istituto nazionale della previdenza sociale è tenuto, altresì, a versare alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano le somme riscosse nella regione Trentino-Alto Adige per effetto dell'applicazione dell'addizionale al contributo dello 0,20 per cento delle retribuzioni, destinata a fronteggiare la parte di onere non coperta per l'assistenza di malattia ai pensionati per il periodo anteriore al 31 dicembre 1961, previsto all'ultimo comma dell'art. 1 della legge 31 dicembre 1961, n. 1443.

Art. 4

L'Istituto nazionale della previdenza sociale è, inoltre, tenuto a versare alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano, a titolo di anticipazione — senza oneri di interessi — la somma di lire 500 milioni, che sarà recuperata mediante trattenute, operate dallo stesso Istituto nazionale della previdenza sociale, sui proventi di spettanza delle predette Casse mutue provinciali di malattia, realizzati mediante l'applicazione dell'addizionale dello 0,20 per cento di cui al secondo comma dell'art. 3 della presente legge.

Art. 5

Le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano sono tenute a fronteggiare l'onere loro derivante dalla presente legge per l'assistenza di malattia ai pensionati per il periodo dal 1° settembre 1960 al 31 dicembre 1963.

Nel caso che le normali entrate o le disponibilità di bilancio di pertinenza della gestione concernente l'assistenza di malattia dei pensionati non consentano alle Casse stesse di fronteggiare l'onere loro derivante per l'erogazione delle prestazioni relative alla predetta assistenza, si provvederà ad incrementare le entrate delle precitate Casse, adeguando la misura dei contributi all'onere dell'assistenza medesima.

Art. 6

A decorrere dal 1° gennaio 1964, l'onere dell'assistenza di malattia dei pensionati è posto a carico della gestione dell'assicurazione di malattia dei lavoratori in attività di servizio, affidata alle Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano.

Per porre la gestione anzidetta in condizioni di fronteggiare tale onere, si provvede mediante l'applicazione di una aliquota addizionale alla misura dei contributi dell'assicurazione di malattia di cui all'art. 17 della legge regionale 20 agosto 1954, n. 25.

La misura della predetta aliquota percentuale è determinata con decreto del Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione della Giunta, entro il 31 dicembre 1963, su proposta dell'Assessore alla Previdenza Sociale, in relazione al fabbisogno dell'assistenza di malattia dei pensionati, sentito il Comitato di collegamento previsto dall'art. 24 della legge regionale 20 agosto 1954, n. 25.

Art. 7

L'assistenza di malattia alla quale hanno diritto i pensionati di invalidità, di vecchiaia ed i superstiti, comprende le seguenti prestazioni:

- a) l'assistenza medico-chirurgica generica, ambulatoriale e domiciliare;
- b) l'assistenza medica specialistica;
- c) l'assistenza ostetrica e pediatrica;
- d) l'assistenza farmaceutica;
- e) l'assistenza ospedaliera;
- f) l'assistenza sanitaria integrativa.

Le prestazioni predette sono erogate ai pensionati, che prima del pensionamento risultavano assicurati presso le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano, nella misura e con le norme in vigore per gli assicurati dell'industria.

Tali prestazioni spettano, comunque, senza limiti di durata nei casi di malattie specifiche della vecchiaia, di cui al decreto ministeriale 21 dicembre 1956 e sue successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 8

Hanno diritto alle prestazioni sanitarie dell'assistenza di malattia dei pensionati, i seguenti familiari conviventi ed a carico del titolare della pensione:

- a) la moglie, purché non separata legalmente per sua colpa;
- b) il marito permanentemente inabile al lavoro;
- c) i figli celibi e nubili legittimi, legittimati o naturali legalmente riconosciuti, i figli adottivi, gli affiliati, gli esposti regolarmente affidati e i figli nati da precedente matrimonio del coniuge, di età minore degli anni 18 o anche di età superiore se inabili al lavoro;
- d) i fratelli e le sorelle entro i limiti e alle condizioni previste per i figli;
- e) i genitori, purché abbiano superato 60 anni di età per il padre ed i 55 anni di età per la madre, e senza limiti di età permanentemente inabili al lavoro.

Art. 9

L'assistenza di malattia ai pensionati e loro familiari non può comunque essere inferiore — per quanto riguarda i soggetti assistibili, la entità delle singole prestazioni, i limiti e la durata, per la corresponsione delle prestazioni stesse — a quella prevista dalla legge 4 agosto 1955, n. 692 e sue successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 10

Le Casse mutue provinciali di malattia di Trento e di Bolzano stipuleranno con l'Istituto nazionale della previdenza sociale apposite convenzioni intese a disciplinare i rispettivi rapporti riguardanti la erogazione dell'assistenza di malattia dei pensionati e loro familiari effettuata dalle Casse stesse per il periodo dal 1° settembre 1960 al 31 dicembre 1963.

La presente legge sarà pubblicata nel Bollettino ufficiale della Regione. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione.

