

**CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE  
REGIONALRAT TRENINO - SÜDTIROL**

**UFFICIO RESOCONTI CONSILIARI  
AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE**

**SEDUTA**

**121.**

**SITZUNG**

**6. 10. 1971**

**Presidente: v. FIORESCHY**

**Vicepresidente: BERTORELLE**

**VI. LEGISLATURA - VI. LEGISLATURPERIODE**



## INDICE

### Disegno di legge n. 136:

Adesione della Regione all'aumento di capitale della S.p.A. Autostrada del Brennero con sede in Trento pag. 3

### Disegno di legge n. 139:

Sovvenzione per la liquidazione delle pendenze del Comitato organizzatore dei Campionati del mondo di sci alpino Valgardena 1970 pag. 34

### Interrogazioni e interpellanze

pag. 56

## INHALTSANGABE

### Gesetzentwurf Nr. 136:

«Zustimmung der Region zur Aufstockung des Gesellschaftskapitals der Brennerautobahn AG mit Sitz in Trient» Seite 3

### Gesetzentwurf Nr. 139:

«Zuschuß für die Bezahlung der noch offenen Beträge des Veranstaltungskomitees der Alpinen Skiweltmeisterschaften Gröden 1970» Seite 34

### Anfragen und Interpellationen

Seite 56

A CURA DELL'UFFICIO  
RESOCONTI CONSILIARI

(Assume la Presidenza il Vicepresidente avv. Bertorelle).

(Ore 10.13).

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale.

DEMETZ (Segretario questore - S.V.P.): (fa l'appello nominale).

PRESIDENTE: Lettura del processo verbale della seduta 1.10.1971.

DEMETZ (Segretario questore - S.V.P.): (legge il processo verbale).

PRESIDENTE: Osservazioni al processo verbale? Nessuna, il processo verbale è approvato.

Si sono scusati per l'assenza: i cons. Parolari e Tanas per malattia; per impegni di servizio l'assessore Matuella e il cons. Vettori.

Riprendiamo la discussione sul disegno di legge n. 136:

**« Adesione della Regione all'aumento di capitale della S.P.A. Autostrada del Brennero con sede in Trento ».**

Nella seduta precedente è stata chiusa la discussione generale e adesso deve essere esaminato un ordine del giorno.

#### ORDINE DEL GIORNO

al disegno di legge n. 136: « Adesione della Regione all'aumento di capitale della S.p.A. Autostrada del Brennero con sede in Trento ».

Premesso che la strada statale da Bolzano a Merano ha un percorso difficile e molto lento per la tortuosità del tracciato, per l'attraversamento di quasi tutti i centri abitati, e con un traffico che in determinati periodi equivale a quello della statale del Brennero, con la formazione di code di diversi chilometri;

premessi che il traffico da Bolzano a Merano dovrà attraversare la città di Merano anche dopo la costruzione della circonvallazione occidentale, peraltro nemmeno iniziata, trovandovi moltissimi incroci e strettoie;

premessi che con l'entrata in funzione dell'autostrada del Brennero la parte orientale dal Brennero a Bolzano sarà dotata di un'ottima rete viaria, mentre la parte occidentale da Bolzano a Resia (statale n. 38 e 40), con una popolazione di 123.438 abitanti (il 30% della popolazione dell'Alto Adige, escluso il capoluogo) e con circa 40.000 posti-

letto (più della metà della capacità ricettiva dell'Alto Adige), nonostante la ottima posizione geografica, con i passi Resia, Tubre, Stelvio, Palade, Giovo e Rombo, subirà un crescente isolamento con gravi ripercussioni economiche;

constatato che il programma di sviluppo economico della Provincia di Bolzano, approvato dal Consiglio Provinciale in data 2 febbraio 1968, ed il CIPE in data 20 gennaio 1970 hanno inserito il raccordo con assoluta priorità e che i responsabili del dicastero dei LL.PP. fin dal 1968 hanno dato ampie assicurazioni per una sollecita definizione dell'annoso problema;

constatato che la Società Autostrada del Brennero ha inoltrato il 7 luglio 1970 regolare domanda di concessione, ma che il Governo, prima con direttiva politica (peraltro non applicata per la Trento-Valdastico-Vicenza-Rovigo) e poi con la legge n. 287 del 28 aprile 1971 ha bloccato nuove concessioni fino all'approvazione del piano quinquennale, cosicché la ventilata costituzione di una nuova società con la partecipazione dell'AGIP e degli enti locali è diventata illusoria;

#### IL CONSIGLIO REGIONALE

*i m p e g n a*

la giunta Regionale ad adoperarsi con ogni sollecitudine

- 1) presso la Società Autostrada del Brennero, affinché elabori il progetto esecutivo;
- 2) presso gli organi statali competenti, affinché il raccordo Bolzano-Merano venga considerato un'opera di completamento dell'Autobrennero, facendo presente la drammatica attualità e indilazionabilità del raccordo, trattandosi di un problema di vitale importanza ai fini non solo locali ma nazionali.

Bolzano, 28 settembre 1971

prot. n. 1964 Cons. reg.

*I Consiglieri regionali:*  
f.to Dr. Franz Spögler  
» cav. Amerigo Finato  
» Dr. Erich Müller

E' stato presentato un emendamento da parte dei cons. Pollini e Pasquali. Da quanto è stato riferito l'emendamento sarebbe accettato dai presentatori dell'ordine del giorno.

#### EMENDAMENTO

aggiuntivo e modificativo all'ordine del giorno presentato dai Consiglieri regionali Spögler, Finato e Müller (e concordato con i presentatori dell'ordine del giorno).

Sostituire il testo dell'ordine del giorno, dopo le parole: «... è diventata illusoria;» con il seguente testo:

«considerato che analogo problema si presenta per il collegamento Rovereto-Alto Garda, la cui economia, prevalentemente turistica, risente in maniera negativa della difficoltà di allacciamenti viari con la grande arteria di traffico proveniente dal centro Europa, fonte tradizionale della clientela turistica gardesana;

#### IL CONSIGLIO REGIONALE

*i m p e g n a*

la Giunta regionale ad adoperarsi con ogni sollecitudine

- 1) presso la Società Autostrada del Brennero, affinché elabori i progetti esecutivi;
- 2) presso gli organi statali competenti, affinché i raccordi Bolzano-Merano e Rovereto-Alto Garda vengano considerati opere di completamento dell'Autobrennero, facendo presente la drammatica attualità e indilazionabilità dei raccordi, trattandosi di problemi di vitale importanza ai fini non solo locali ma nazionali ».

I proponenti dell'Ordine del giorno confermano che sono d'accordo sull'emendamento?

SPÖGLER (S.V.P.) — FINATO (D.C.)  
— MÜLLER (S.V.P.): Sì.

PRESIDENTE: Chi vuole illustrare l'ordine del giorno? La parola al cons. Spögler.

SPÖGLER (S.V.P.): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Kollegen! Es ist bei den letzten Sitzungen sehr viel über das Problem der Brennerautobahn hier gesprochen worden. Es haben sich sogar sehr hitzige Debatten entwickelt, was die Kapitalsaufstockung betrifft.

Nun, ich möchte in diesem Zusammenhang nur sagen, daß die Brennerautobahn soweit als möglich einem Großteil der Bevölkerung Südtirols oder auch des Trentino dienen soll und dienen muß. Es soll sich also nicht ausschließlich um ein Band handeln, das vom Brenner südwärts unser Land durchzieht, sondern wenn eine Autobahn einem Großteil unserer Bevölkerung und somit unserer Wirtschaft dienen soll, dann sind unbedingt auch Verästelungen dieser Autobahn notwendig. Aus diesem Grund haben wir uns erlaubt, zu diesem Gesetzentwurf die vom Präsidenten vorhin verlesene Tagesordnung einzubringen. Ich erkläre hier noch einmal, auch im Namen der anderen Einbringer der Tagesordnung, daß wir mit diesen Abänderungsanträgen, was den Anschluß Rovereto-Riva betrifft, einverstanden sind.

Wenn ich einleitend noch sagen darf, daß dieser Tagesordnungsantrag in der deutschen Übersetzung einige Fehler beinhaltet: im 3. Absatz spricht man von einem Nebenstraßennetz; es heißt: vorausgeschickt, daß mit der Inbetriebnahme der Brennerautobahn der öst-

liche Teil vom Brenner nach Bozen über ein ausgezeichnetes Nebenstraßennetz verfügt... Das entspricht nicht den Tatsachen.

Man könnte daraus die Folgerung ziehen, daß zum Beispiel das Pustertal bestens versorgt wäre, was das Verkehrsnetz betrifft. Wir wissen alle, daß dem nicht so ist. Also ist hier etwas in die Übersetzung hineingekommen, was nicht den Intentionen der Einbringer entspricht. Das Nebenstraßennetz ist auch im östlichen Teil nicht gut ausgebaut, aber die Verkehrsverbindungen vom Brenner bis Bozen werden eben nach Fertigstellung der Brennerautobahn sicherlich sehr gut sein, wegen des Vorhandenseins von Staatsstraße und Autobahn. Dann, im 4. Absatz, spricht man davon, daß vom CIPE am 20. Jänner 1970 das Südtiroler Wirtschaftsentwicklungsprogramm genehmigt worden ist. Das ist auch falsch übersetzt worden. Das wirtschaftliche Entwicklungsprogramm ist ja vom Landtag genehmigt worden und nicht vom CIPE. Das nur ganz kurz, was die Übersetzung dieser Tagesordnung betrifft.

Nun zur Tagesordnung selber: Es ist allen unbekannt, daß bereits im Jahre 1967 in Meran ein Komitee gebildet worden ist oder gewählt worden ist, das sich zur Aufgabe gestellt hat, die Verkehrsverbindungen vom Reschen bis Bozen zu studieren und bei den zuständigen Stellen ständig zu intervenieren, damit es zur Verbesserung dieser Verkehrsverbindungen in der westlichen Landeshälfte kommt. Im besonderen war dieses Komitee beauftragt, sich mit dem Bau der Autobahn von Bozen nach Meran zu befassen. Sie wissen, daß mit der Unterstützung der Region ein Maximalprojekt ausgearbeitet werden konnte und daß dieses Projekt bereits im November 1968 vom Verwaltungsrat der A.N.A.S. in Rom von der technischen Seite her genehmigt worden ist. Seit dem Jahr 1968 sind nun bereits fast drei Jahre vergangen, ohne daß wir in der Angelegenheit Bau der

Autobahn Bozen-Meran wesentliche Fortschritte hätten erzielen können. Sie wissen, daß viele Vorsprachen stattgefunden haben bei dem zuständigen Minister für öffentliche Arbeiten. Leider hat man in diesen letzten Jahren, ich glaube, nicht weniger als drei- oder viermal den Minister im Ministerium für öffentliche Arbeiten ausgetauscht oder gewechselt, so daß Versprechungen, die amtierende Minister in dieser Angelegenheit gegeben hatten, vom Nachfolger dann in keiner Weise übernommen worden sind. Es wurde dem Ministerium für öffentliche Arbeiten vom Anfang an schon ein sehr umfangreiches Beweismaterial übergeben, was die Wichtigkeit des Baues dieser Autobahn zwischen Bozen und Meran betrifft. Es ist Ihnen auch bekannt, daß das Interministerielle Programmierungskomitee sich von der Wichtigkeit und Dringlichkeit dieser durchzuführenden Arbeiten überzeugt und am 20. Jänner 1970 den Bau der Autobahn von Bozen nach Meran in die erste Gruppe eingereiht hat. Obwohl auch die Brennerautobahngesellschaft bereits am 7. Juli 1970 bei den zuständigen Stellen ein Konzessionsgesuch eingereicht hat, wollte man versuchen, eine neue Gesellschaft zu gründen, und zwar wegen den Schwierigkeiten finanzieller Natur, mit denen die Brennerautobahngesellschaft zu kämpfen hatte und wohl heute noch zu kämpfen hat, um dieses wichtige Vorhaben endlich fertigstellen zu können. Sie wissen ja, daß im Jahr 1969 und auch noch im Jahr 1970 die Wirtschaftskrise eine sehr ernste war und daß man eben zu dem Zeitpunkt sich kaum erwarten konnte, daß die Brennerautobahngesellschaft in der Lage wäre, diesen sogenannten Ast von Bozen nach Meran zu bauen. Aus diesem Grunde hat man daran gedacht, eine eigene Gesellschaft zum Bau der Autobahnanschlüsse Bozen - Meran, Rovereto - Riva ins Leben zu rufen. Es haben sehr viele Besprechungen in Rom, in Bozen und in Trient stattgefunden, um diese neue Gesellschaft zu gründen, die Statuten auszuar-

beiten usw. Die AGIP hätte sich mit ca. 40% beteiligen sollen und hat sich bereit erklärt, mehr als fünf Milliarden Lire der neuen Gesellschaft als Darlehen zu gewähren, damit man so rasch wie möglich mit dem Bau beginnen kann. Leider ist dann heuer im Frühjahr das Gesetz Nr. 287 in Kraft getreten. Mit diesem Gesetz sind alle neuen Autobahnkonzessionen blockiert. Deswegen hat es keinen Sinn mehr, von der Gründung einer neuen Gesellschaft zu reden, weil diese neue Gesellschaft, wie immer sie zusammengesetzt sein mag, keine neue Konzession erhalten kann, denn das Gesetz sagt ausdrücklich, daß keine neuen Konzessionen gewährt werden können bis zur Genehmigung des Fünf-Jahres-Planes. Nun wissen wir alle nicht, wie lange es dauern wird, bis dieser Fünf-Jahres-Plan von der Regierung genehmigt werden wird. Aus diesem Grunde haben Vorsprachen stattgefunden in Rom beim Ministerium für öffentliche Arbeiten, und zwar am 25. Juli und auch später noch, um zu erreichen, daß das Ministerium diese Autobahn Bozen - Meran und auch Rovereto - Riva nicht als eine neue Autobahn ansieht, sondern sozusagen als eine verlängerte Ausfahrt. Mit anderen Worten: Man muß beim Ministerium erreichen, daß diese Autobahn Bozen - Meran und auch Rovereto - Riva nur als Vervollständigungsarbeiten an der Brennerautobahn angesehen werden. Der Chef des Gesetzgebungsamtes beim Ministerium für öffentliche Arbeiten, Dr. Ciardulli, hat uns im Juli die Auskunft erteilt, daß eine solche Interpretierung möglich ist. Es muß also jetzt wirklich massiv in diesem Sinne beim zuständigen Ministerium und bei der A.N.A.S. interveniert werden. Es wird heute denjenigen, die sich mit diesem Problem seit Jahren befassen mußten und sich noch befassen, der Vorwurf gemacht, daß man zwar alle möglichen Wege versucht hat zu beschreiten, daß man aber bis jetzt keinerlei Fortschritte hat erzielen können. Es stimmt, daß keine konkreten Fortschritte gemacht

wurden, aber wir können in diesem Zusammenhang sagen, daß man das Menschenmögliche getan hat, um so bald als möglich zur Realisierung dieser außerordentlich wichtigen Initiative schreiten zu können. Es ist klar, daß die Bevölkerung diese Schwierigkeiten, die sich uns ständig in den Weg stellen, nicht versteht, wenn man sieht, daß im übrigen Staatsgebiet Autobahnen gebaut werden, die nicht diese Wichtigkeit haben wie eine Autobahn Bozen - Meran; wenn Autobahnen gebaut werden, auf denen man einen sehr mäßigen Verkehr feststellen kann. Ich will Sie nicht mit Zahlen langweilen, aber ich könnte Ihnen die Verkehrsdichte auf vielen Autobahnstrecken Italiens zitieren mit einem täglichen Durchschnittsverkehr von nur 2 bis 5 Tausend Fahrzeugen, wo wir hingegen auf der Straße von Bozen nach Meran einen Tagesdurchschnitt von nahezu 20 Tausend Fahrzeugen nachweisen können.

Wir müssen von den zuständigen Stellen verlangen, daß nach diesen vielen Besprechungen endlich die einzig mögliche Lösung gefunden wird. Aus diesem Grunde muß gleichzeitig folgendes unternommen werden: 1. die Region muß von der Brennerautobahngesellschaft verlangen, daß man für die ganze Strecke Bozen - Meran zur Ausarbeitung des Durchführungsprojektes schreitet; 2. muß man von der Brennerautobahngesellschaft verlangen, daß sie so bald als möglich mit dem Bau einer Ausfahrt von Bozen Süd bis zur Abzweigung Mendelstraße beginnt, damit nach Fertigstellung der Brennerautobahn diese Ausfahrt von Bozen Süd bis zur Mendelstraße auch bereits fertiggestellt ist; 3. ist es notwendig, daß alle zuständigen Stellen jetzt wirklich sofort und massiv auf politischer Ebene in Rom intervenieren, um die von mir genannte Interpretation des Gesetzes zu erreichen, die Interpretation — ich wiederhole noch einmal —, die darin besteht, daß die Autobahn Bozen - Meran nicht als eine selbständige Autobahn betrach-

tet wird, sondern als eine Vervollständigungsarbeit an der Brennerautobahn selber. Es ist hier, glaube ich, überflüssig des langen und des breiten darauf hinzuweisen, wie dringend und wie notwendig es ist, daß hier endlich Taten gesetzt werden. Nach Fertigstellung der Brennerautobahn würden wir sonst vor der absurden Situation stehen, daß man beispielweise von Innsbruck bis Bozen eine Stunde Fahrzeit haben wird, daß man von Verona bis Bozen ebenfalls in einer guten Stunde die Strecke zurücklegt und daß man dann, um von Bozen nach Meran zu gelangen, mindestens dieselbe Zeit benötigen wird. Bedenkt man noch dazu, daß die westliche Landeshälfte auch auf der Schiene meines Erachtens schlechtestens bedient ist — mit der Bahn von Bozen nach Meran benötigt man auch eine Stunde —, so wird wirklich die dramatische Aktualität der Lösung der Verkehrsprobleme in der Landeshälfte noch unterstrichen. Der Landesauschuß von Bozen hat auch schon vor mehreren Wochen einen Beschluß gefaßt, eine Besprechung herbeizuführen zwischen allen politischen Vertretern der Region (Vertreter des Regionalausschusses zusammen mit den Parlamentariern). Sie wissen, daß die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt und auch die Gemeinde Meran beschlossen haben, die zuständigen Stellen mit großem Nachdruck dazu zu bringen, daß man sich endlich entschließt, dieses Problem einer Lösung zuzuführen.

Ich ersuche abschließend den Regionalausschuß wirklich ganz dringend, ich darf sagen im Namen der Bevölkerung, weil dieses Komitee von sämtlichen Bürgermeistern vom Reschen bis Bozen und von den Vertretern sämtlicher Wirtschaftskreise gebildet worden ist, keine Zeit mehr zu verlieren — ich weiß, daß der Regionalausschuß und im besonderen der Herr Präsident und der zuständige Assessor in der letzten Zeit sich unablässig auch mit dem Problem befaßt haben — und ständig dahinter zu sein, um bei den zuständigen

Stellen in Rom eine sofortige Lösung dieses Problems zu erreichen.

*(Signor presidente! Colleghe e colleghi! Nelle ultime sedute sono state spese molte parole sul problema dell'autostrada del Brennero e in merito alla proposta di aumentare il relativo capitale sociale sono scaturiti dibattiti piuttosto vivaci.*

*A tal proposito desidero fare presente che l'Autobrennero deve servire, per quanto possibile, soprattutto a gran parte della popolazione altoatesina e del Trentino. Non si tratta quindi semplicemente di una arteria stradale che attraversa dal Brennero, cioè da nord a sud la nostra Provincia, ma come già detto, se questa autostrada deve risultare soprattutto utile a gran parte della nostra popolazione ed economia, è assolutamente necessario che l'Autobrennero venga integrata da varie ramificazioni. Per questo motivo ci siamo permessi di presentare in merito a questo progetto di legge l'ordine del giorno, di cui il signor Presidente ha dato testè lettura. Desidero ribadire anche a nome degli altri firmatari dell'ordine del giorno in parola che concordiamo pienamente su questi emendamenti riguardanti il raccordo autostradale Rovereto - Riva*

*Mi si permetta innanzitutto fare presente che nella traduzione tedesca di questo ordine del giorno sussistono alcuni errori: al terzo capoverso si parla di una rete viaria secondaria; ivi infatti si legge testualmente: premesso che con l'entrata in funzione dell'autostrada del Brennero la parte orientale, dal Brennero a Bolzano sarà dotata di un'ottima rete viaria secondaria... , la qual cosa non corrisponde alla realtà. Di conseguenza si potrebbe intendere che, ad esempio, la Val Pusteria fosse dotata di una ottimale rete viaria, mentre noi tutti sappiamo che ciò non corrisponde allo stato delle cose. Nella traduzione dunque è stato inserito qualche cosa di estraneo all'intenzione dei firmatari. Anche la parte orientale non è*

*munita di una buona rete viaria secondaria, tuttavia dopo l'entrata in funzione dell'autostrada, i collegamenti stradali dal Brennero a Bolzano miglioreranno notevolmente, in quanto si potrà disporre sia dell'arteria dell'Autobrennero sia di quella statale. Al quarto capoverso si afferma inoltre che il CIPE avrebbe approvato il 20 gennaio 1970 il programma per lo sviluppo economico dell'Alto Adige. Anche in questo caso la traduzione non è esatta, poiché suddetto programma è stato approvato dal Consiglio provinciale e non dal CIPE. Questo è quanto desideravo dire brevemente in merito alla traduzione del presente ordine del giorno.*

*Passiamo dunque alla vera e propria trattazione del documento in parola: non tutti sono a conoscenza che già nell'anno 1967 è stato formato o nominato a Merano un comitato preposto allo studio delle possibilità di collegamento stradale sussistenti tra il passo Resia e Bolzano, nonché al costante intervento presso i competenti organi, al fine di migliorare le comunicazioni con la parte orientale della Provincia. A detto comitato era stato affidato soprattutto il compito di occuparsi della costruzione dell'autostrada Bolzano - Merano. Come noto, con l'aiuto della Regione è stato possibile elaborare un progetto di massima, il quale le è stato approvato nel novembre 1968, sotto il profilo tecnico, dal consiglio di amministrazione dell'ANAS. Ora sono quasi trascorsi tre anni e non si sono fatti purtroppo essenziali progressi per la realizzazione dell'autostrada in parola. Abbiamo avuto molti contatti con il competente Ministero ai lavori pubblici ma purtroppo in questi ultimi anni al menzionato dicastero si sono alternati tre o quattro Ministri, dimodoché le promesse formulate dal Ministro uscente non sono mai state fatte proprie dal suo successore. Sin dall'inizio si è provveduto a trasmettere al Ministero ai lavori pubblici dettati documenti probatori circa l'importanza della costruzione dell'autostrada Bolzano - Merano. Come noto, il comitato interministeriale*

per la programmazione si è persuaso dell'importanza e dell'urgenza per la realizzazione dell'opera in parola, inserendo il 20 gennaio 1970 la costruzione della citata autostrada nel primo gruppo. Sebbene la società Autobrennero aveva inoltrato il 7 luglio 1970 un'istanza agli organi competenti, al fine di ottenere la concessione del raccordo in parola si tentava per motivi finanziari di creare una nuova società, in quanto molte erano e sono tutt'ora le difficoltà che l'Autobrennero deve affrontare per portare finalmente a termine la sua importante opera. Come noto, negli anni 1969 e 1970 la crisi economica era piuttosto seria, per cui in quel periodo non ci si poteva aspettare che la anzidetta società realizzasse pure il tronco Bolzano - Merano. Partendo da questi presupposti si era entrati nell'ordine di idee di dar vita ad una nuova società per i raccordi Bolzano - Merano e Rovereto - Riva. Molti sono stati i colloqui susseguitisi a Roma, Trento e Bolzano per discutere suddetta fondazione e l'elaborazione degli Statuti ecc. L'AGIP avrebbe dovuto parteciparvi nella misura del 40% circa ed inoltre si era dichiarata disposta di concedere alla istituzione società un mutuo di 5 miliardi di lire, per poter dar subito inizio ai necessari lavori. Purtroppo quest'ultima primavera è entrata in vigore la legge nazionale n. 287, che ha bloccato tutte le nuove concessioni autostradali. Non sussiste quindi più alcun valido motivo per insistere sulla creazione di una nuova società, poiché questa, per quanti potrebbero essere i relativi soci, non otterrebbe mai una nuova concessione; il citato provvedimento legislativo vieta infatti espressamente l'accordo di nuove concessioni, prima dell'approvazione del piano quinquennale. Nessuno è in grado di prevedere entro quale lasso di tempo verrà presumibilmente approvato il menzionato documento, per cui il 25 luglio ed anche dopo tale data ci si è rivolti al Ministero ai lavori pubblici, chiedendo ai competenti organi di non voler considerare i rapporti Bolzano - Merano e Rovereto -

Riva, come nuove arterie autostradali, ma bensì come un prolungamento dei relativi svincoli. In altre parole si deve fare pressione sugli organi ministeriali, affinché i raccordi di cui sopra vengano considerati opere di completamento della autostrada del Brennero. Nel mese di luglio us. il dirigente dell'ufficio legislativo del Ministero ai lavori pubblici, dott. Ciardulli, ci ha informati che sussiste in effetti la possibilità di sostenere l'interpretazione da noi all'uopo fornita. E' quindi assolutamente indispensabile intensificare in tal senso gli interventi presso il competente Ministero e presso l'ANAS. A coloro che già da anni si sono dovuti occupare e che si occupano tutt'ora di questo problema viene rimproverato che non si è riusciti a compiere notevoli progressi, sebbene si riconosca che si è cercato di adire tutte le vie possibili. Ciò è vero, progressi concreti non vi sono stati, ma a tal proposito possiamo affermare che non è stata tralasciata alcuna possibilità per poter realizzare al più presto questa straordinaria iniziativa. E' naturale che la popolazione non riesce a comprendere le difficoltà anteposteci, se si considera che in altre zone del Paese si costruiscono autostrade meno importanti di quella in questione, in quanto la relativa intensità del traffico si è rivelata piuttosto modesta. Non intendo annoiare i signori colleghi con l'elencazione di cifre, ma sarei in grado di citare molte arterie autostradali d'Italia con una intensità media giornaliera di 2-5 mila veicoli, mentre sulla strada Bolzano - Merano circolano in media giornalmente 20.000 mezzi motorizzati.

E' quindi nostro dovere richiedere agli organi competenti di prendere finalmente, dopo molte promesse, l'unica soluzione possibile. Per questo motivo si dovranno prendere nel contempo le seguenti iniziative: 1) la Regione dovrà invitare la società Autobrennero ad iniziare l'elaborazione del progetto di esecuzione dell'intero tratto Bolzano - Merano; 2) suddetta società dovrà iniziare al più presto i lavori per

lo svincolo Bolzano sud fino al bivio della strada della Mendola, affinché le menzionate opere possano entrare in funzione contemporaneamente all'intero tracciato autostradale; 3) è assolutamente necessario che tutti gli organi competenti intervengano subito massicciamente sul piano politico a Roma, al fine di veder convalidata l'interpretazione, da me citata, della legge, interpretazione che consiste, ripeto, nel non considerare il raccordo Bolzano - Merano un'autostrada a se stante, ma un'opera di completamento dell'Autobrennero. Credo sia superfluo indicare in questa sede l'urgenza e la necessità di tale realizzazione, poiché altrimenti dopo l'approntamento dell'Autobrennero verremo a trovarci in un'assurda situazione e cioè in un'ora saremo in grado di percorrere il tracciato Innsbruck - Bolzano o Bolzano - Verona e ci impiegheremo lo stesso tempo per raggiungere la vicina Merano. A ciò si aggiunga che la parte orientale della nostra Provincia non dispone neppure di un'adeguata strada ferrata — il treno infatti impiega un'ora per raggiungere da Bolzano la città del Passirio —, la qual cosa mette in evidenza la drammatica attualità riguardante la soluzione dei problemi viari di questa parte del territorio della nostra Provincia. La Giunta provinciale di Bolzano ha deliberato alcune settimane or sono di organizzare un incontro fra i rappresentanti politici della Regione (rappresentanti della Giunta regionale e parlamentari) per discutere detta questione. Come noto, la comunità mandamentale del Burgraviato ed il Comune di Merano hanno deciso di fare pressione sugli organi competenti, per indurli ad avviare il problema ad una soluzione.

Prima di concludere desidero pregare la Giunta regionale anche a nome della popolazione interessata, in quanto il citato comitato è formato da tutti i sindaci della Val Venosta e del Burgraviato e da rappresentanti di tutti i settori economici, di non perdere altro tempo, sebbene si debba dare atto che la Giunta regionale ed in particolare il Signor Presidente e lo

Assessore competente si sono occupati in quest'ultimo tempo insistentemente del problema in parola. Mi permetto comunque pregare gli organi competenti di voler insistere nella loro iniziativa, onde poter raggiungere in sede romana una tempestiva soluzione del problema di cui sopra).

PRESIDENTE: La parola al cons. Pollini.

POLLINI (D.C.): Signor Presidente, signori consiglieri, è stato presentato un emendamento accettato dai presentatori dell'ordine del giorno, perché credevo opportuno — e il fatto che gli stessi presentatori l'hanno accettato dimostra che la cosa era considerata opportuna anche da loro — che per quanto riguarda i problemi dei collegamenti stradali, si tenesse nel dovuto conto anche quello relativo al collegamento della zona dell'Alto Garda con l'Autostrada del Brennero, nei pressi di Mori. E questo collegamento evidentemente è molto atteso dalle nostre popolazioni, che nell'autostrada del Brennero vedono una struttura fondamentale per avvicinare il lago di Garda specialmente alle correnti turistiche del centro Europa. E' chiaro che se però l'autostrada del Brennero si limitasse ad attraversare la nostra regione, porterebbe soltanto dei notevoli benefici comunque, ma questi benefici non verrebbero ad essere così tangibili, come invece sono attesi da parte delle popolazioni che non vivendo sull'asta dell'Adige evidentemente potrebbero sospettare che il traffico ulteriore, il potenziamento del traffico e quindi il movimento turistico ed economico che la strada andrebbe a portare avrebbe riflessi positivi anche per queste zone che rimarrebbero emarginate. Ecco perché è stato aggiunto anche il problema del collegamento con l'Alto Garda. E' inutile che io sostenga come le popolazioni di quella zona sono in attesa da tempo e quindi cominciano a impazientirsi circa una soluzione in questo senso. Io

peraltro devo dare atto alla Giunta regionale dei notevoli sforzi e dei notevoli tentativi che sono stati fatti per risolvere questo problema, non soltanto appoggiandosi sulla possibilità di soluzione attraverso l'Autostrada del Brennero, ma addirittura cercando di costruire una società nuova che provvedesse ad hoc, cioè soltanto per questi collegamenti che sono richiamati nell'ordine del giorno testé presentato. Purtroppo come già l'assessore Spoegler ha avuto motivo di illustrare, questi problemi non sono dipendenti dalla nostra volontà, ma dipendono fondamentalmente da un discorso di congiuntura nazionale che ha portato il comitato interministeriale per la programmazione economica e anche il consiglio dei ministri a considerare non proponibili ulteriori autostrade, quindi a considerare non proponibili e non concedibili ulteriori concessioni per questi lavori. Il discorso di costituire una società apposita che provveda a risolvere questo problema, in questo momento non è di attualità e quindi sarebbe evidentemente perdere tempo ad aspettare una soluzione in questo senso. Per cui noi veramente crediamo che l'Autostrada del Brennero — la stessa società che proprio è stata costituita dagli enti pubblici, perché la soluzione stradale abbia un riflesso favorevole non soltanto per le popolazioni della valle dell'Adige, ma evidentemente per tutte le popolazioni della nostra regione — la società dell'Auto-brennero, sia in questo momento la società che possa, attraverso la richiesta che peraltro ha già presentato della concessione per l'effettuazione dei due tronchi, risolvere di fatto realmente questo problema. Quindi quello che io debbo auspicare è che si possa veramente quanto prima dar corso alla soluzione dei problemi relativi alla realizzazione dei progetti esecutivi dei tracciati completi e poi si provveda, sempre nel limite delle possibilità, ma comunque con estrema urgenza, a risolvere almeno la parte iniziale di questi due collegamenti, proprio perché, sia per quanto riguarda il pro-

blema della Bolzano - Merano superare la città di Bolzano sarebbe già un fatto positivo, sia per quanto riguarda il collegamento con il Garda poter superare la zona di Mori, evidentemente vorrebbe dire togliere a questa soluzione che ancora non c'è, ma togliere almeno metà delle difficoltà che oggi la strada statale propone. Ed evidentemente il discorso sarebbe già un discorso positivo. Comunque l'auspicio che io mi faccio è che la prospettiva che deve essere, così, come traguardo finale, sia la prospettiva di una soluzione globale del problema dei collegamenti autostradali, ma che almeno di fatto si dia corso subito alla costruzione di questi due primi tratti che si riferiscono agli svincoli. In questo senso io penso che la Giunta possa senz'altro accettare l'ordine del giorno, rendendo atto alla Giunta stessa che da anni stiamo studiando il problema, ma che veramente la soluzione unica possibile in questo momento non può essere che quella suggerita dall'ordine del giorno.

**PRESIDENTE:** La parola al cons. Sembenotti.

**SEMBENOTTI (P.P.T.T.):** Signor Presidente, abbiamo visto l'ordine del giorno che è stato presentato da Spoegler e Mueller e poi l'emendamento presentato da Pollini, che a noi interessa particolarmente. Infatti a nostro avviso sarebbe stata una cosa monca approvare solo un ordine del giorno che si riferisce alla Bolzano - Merano e tralasciare Rovereto - Riva. Noi siamo d'accordo, lo dico subito, con questo ordine del giorno così emendato, per diversi motivi, ma principalmente vorrei dire sotto lo aspetto turistico. Il valore di questa opera noi la vediamo anche sotto questo aspetto. Infatti è opinione diffusa fra gli operatori turistici — opinione che noi non condividiamo, comunque esiste questa idea — che l'Autostrada del Brennero, realizzata lungo l'asta dell'Adige, così co-

me è stata realizzata attualmente, porti danno al turismo, perché si dice che invoglia chi passa attraverso la nostra regione a proseguire verso i lidi del mare o comunque verso altre mete, senza fermarsi. Questa opinione abbastanza diffusa noi non la condividiamo, però esiste un fatto sicuramente rilevabile, che il turismo resti trascurato, se non danneggiato, almeno nelle zone periferiche, quelle che sono fuori dall'asta dell'Adige e, nel caso specifico del quale stiamo parlando, Merano e Riva. Perciò un completamento dell'Autostrada del Brennero in questo senso, aggiungendo questi due tronchi, darebbe a nostro avviso nuova linfa a queste due zone, che, voglia o non si voglia, sono i poli di attrazione tradizionali della Regione Trentino - Alto Adige per quanto riguarda il turismo. Noi perciò non possiamo dimenticarli e dobbiamo essere favorevoli e vedere di poter realizzare questi due tronchi di autostrada.

Noi perciò siamo d'accordo e naturalmente l'approvare un ordine del giorno non vuol dire impostare la pratica e sappiamo già che, anche impostando la pratica, chissà quando si potranno realizzare questi due tronchi di autostrada; noi non possiamo altro che auspicare e sperare che vengano attuati quanto prima, perché rileviamo e notiamo, come già è stato detto da chi ha parlato prima di me, che c'è una necessità che i tempi siano brevi e che si realizzino in un breve lasso di tempo questi due tronchi.

PRESIDENTE: La parola al cons. Betta.

BETTA (P.R.I.): Sia per le ragioni esposte dai presentatori dell'ordine del giorno e del successivo emendamento allo stesso, e anche per quanto detto dal collega Sembenotti, io sono perfettamente d'accordo di dare il mio parere favorevole a questo ordine del giorno per motivi evidentissimi, perché effettivamente la strada, specialmente quella che da Bolzano ar-

riva a Merano, è in uno stato tale per cui chi la percorre deve fare un pensierino a S. Cristoforo per non trovarsi coinvolto in qualche triste evento, in qualche scontro, in qualche tamponamento, ecc. in quanto è tortuosa e stretta, messa male, c'è molto traffico, ecc. Idem per la strada che dovrebbe collegare l'Alto Garda, che sarà meno pericolosa, ma comunque anche quella ha bisogno, strettissimo bisogno di essere collegata all'Autostrada del Brennero, proprio anche per quei fini turistici che il Garda si propone di sviluppare sempre più. Con l'occasione io vorrei pregare, mi pare che manchi lo assessore competente, vorrei pregare il presidente della Giunta di fare ancora un pensierino a quello che era stato proposto come allargamento della 48 delle Dolomiti, e del quale da qualche tempo non si sente più parlare. E' un argomento un po' fuori da questo, ma ha gli stessi lati negativi della strada Bolzano - Merano. La via più diretta per l'allacciamento dell'asta dell'Adige e quindi del nord e del sud delle Dolomiti è la strada più panoramicamente importante, però si trova in uno stato talmente di pericolo, malgrado il forte traffico che la percorre, con delle strettoie, con delle curve, per cui vorrei pregare veramente la Giunta di voler seguire anche questo problema che è necessario, che è urgente e che ha un'importanza turistica per le valli di Fiemme, di Fassa ed anche per le altre contermini, ha un'importanza rilevantissima. Per il resto, tornando su quello che è l'ordine del giorno, io mi dichiaro perfettamente favorevole.

PRESIDENTE: La parola all'assessore.

PASQUALIN (assessore finanze, patrimonio, enti locali, commercio e cooperazione - D. C.): Signori colleghi, dall'ampio intervento che è stato fatto su questo problema, risulta evidente la particolarità e la sensibilità loro, nostra, per quanto riguarda questo problema; pro-

blema che la Giunta ha affrontato più volte, proprio perché si rende conto che le valutazioni politiche e le valutazioni economiche che sono state qui espresse, sono di fondamentale importanza per la nostra economia. E' stato ricordato che la Giunta regionale ha contribuito perché questi problemi venissero risolti, dando incarico specifico a professionisti locali per la predisposizione dei progetti di massima. Effettivamente erano state date ampie assicurazioni perché questi due tronchi stradali, questi due collegamenti venissero finanziati nel più breve tempo possibile. La nota legge statale 287 dell'aprile, come loro sanno, ha bloccato le concessioni. Dico però che la Giunta regionale, e la società per l'autostrada del Brennero, si sono adoperati e si stanno adoperando in modo incisivo perché vengano costruite queste due strade e venga interpretata la legge in modo estensivo, per cui non abbiano ad essere toccate dalla negatività della legge 287, ma che possano essere invece visti come completamenti dell'Autostrada del Brennero. Questo per ovvi motivi che sono stati ricordati e cioè è estremamente delicato che la struttura più importante della nostra regione, quale è l'Autostrada, dimentichi i centri minori, che potrebbero essere isolati e che i flussi turistici potrebbero essere dirottati in altre zone. Quindi c'è tutto l'interesse da parte nostra, che subito o meglio nel più breve tempo possibile vengano superate queste difficoltà interpretative per giungere a un finanziamento di queste opere. Posso dire che il collega Matuella è oggi in sede ministeriale dei lavori pubblici e prenderà contatti anche con l'ANAS proprio per questi due collegamenti, perché venga superata la difficoltà che è stata denunciata da più parti. Un'altra cosa dobbiamo dire: che per quanto riguarda l'Autostrada del Brennero, sta già studiando concretamente la possibilità e l'opportunità di creare gli svincoli, almeno entro certi limiti, gli svincoli per la città di Bolzano di inserimento sulla statale che va a Merano, e sulla Rovereto -

Riva. Sono a conoscenza che quanto prima si provvederà a dare incarico specifico e la cosa verrà portata in consiglio di amministrazione, perché questo problema venga almeno parzialmente affrontato. Per quanto riguarda il collegamento di Mori cui accennava il collega Pollini, posso assicurargli che i tempi già indicati per il completamento di questa interruzione, verranno rispettati dall'Autostrada del Brennero. Per quanto diceva il collega Betta, circa la opportunità dell'allargamento della strada statale 48 delle Dolomiti, debbo dirgli che la Giunta regionale ha già incaricato un progettista per l'allargamento della strada da San Lugano a Ziano e che il tratto di rettifica è già stato approvato dal consiglio di amministrazione dell'ANAS per 800 milioni. Quindi complessivamente la Giunta dichiara che è favorevole all'ordine del giorno presentato.

**PRESIDENTE:** Metto in votazione l'ordine del giorno: è approvato a maggioranza con 3 voti contrari.

Metto in votazione il passaggio alla discussione articolata: è approvato a maggioranza con 4 voti contrari e 2 astenuti.

#### *Art. 1*

*L'Amministrazione regionale è autorizzata a sottoscrivere e versare un'ulteriore quota di capitale sociale alla S.p.A. Autostrada del Brennero, con sede in Trento, fino alla concorrenza di lire 206.300.000.*

La parola al cons. Raffaelli.

**RAFFAELLI (P.S.I.):** Il gruppo socialista intende votare questo articolo e la legge. Mi pare che sia il caso, visto che non abbiamo preso parte alla discussione lunga che si è svolta prima, di dire alcune cose. Non siamo evidentemente difensori d'ufficio della Autostrada del

Brennero, cosa che non tocca a noi, ma non vorremmo neanche che in questa ondata di candidismo che ha caratterizzato la discussione sulla proposta di aumento di capitale, il nostro silenzio fosse interpretato così come una fuga di fronte alle abbondanti critiche che sono state rivolte e all'Autostrada e a chi dell'Autostrada e del consiglio di amministrazione in qualche modo fa parte. Mi pare che sia il caso di puntualizzare poche cose ma essenziali, anche se a lume di buon senso alcuni concetti dovrebbero essere comuni a tutti e non dovrebbero essere dimenticati e disattesi neanche da chi sia colto proprio dalla furia scandalistica, come alcuni colleghi sembrano da qualche tempo a questa parte colti. Progetti, preventivi per l'Autostrada del Brennero sono stati elaborati prima del 1960 e siamo nel '71 e il primo aggiornamento è stato elaborato nel 1962. L'inizio dei lavori, non so se è stato ricordato qui, risale al 1966 e siamo al 1971, che sta per finire fra breve. Credo che sia esperienza comune di ciascuno di noi, che in materia soprattutto edilizia, largamente intesa, solo coloro che sappiano fare miracoli sono in grado di portare a termine una qualsiasi anche modesta costruzione, secondo i costi preventivati, se questa costruzione duri soltanto un anno, un anno e mezzo. Se teniamo conto della serie delle modificazioni al progetto che è intervenuta e che è stata ricordata così minuziosamente, dettagliatamente dall'assessore Pasqualin e dovuta non al capriccio di amministratori e di dirigenti, ma per imposizioni qualche volta dell'autorità preposta alle autorizzazioni, per richiesta pressante o addirittura per imposizione di autorità locali, che pure avevano il loro diritto, e parlo della provincia di Bolzano, parlo del comune di Bolzano, parlo di altri enti locali, se facciamo riferimento a questa serie di varianti, evidentemente nel concetto generale (salvo la conseguenza delle cifre che evidentemente discuteranno i colleghi, o che possono discutere colleghi più preparati di noi, io non sono un tecnico certo della elaborazione dei dati

di costi, dei dati preventivi), il concetto di un aumento è un concetto scontato. Quello che prima era stato ricordato e che è bene ricordare, specialmente a una parte di coloro che oggi si sono assunti la funzione di critici ad oltranza, è che tutte indistintamente le varianti al progetto originario che hanno comportato come conseguenza aumenti di costo, sono state assunte alla unanimità dal consiglio di amministrazione della Autostrada, nel quale consiglio di amministrazione all'epoca — e parlo di deliberazioni assunte per la maggior parte prima e entro il 1968 — facevano parte i rappresentanti di partiti che qui dentro hanno assunto questo atteggiamento di critica. Parlo dei rappresentanti socialdemocratici, parlo dei rappresentanti comunisti che erano e sono nel consiglio di amministrazione e anche nel comitato ristretto della Autostrada, il che ci fa domandare come siano possibili queste prese di posizione che investono indubbiamente anche i rappresentanti dei partiti che qui hanno preso atteggiamenti critici. Nel consiglio di amministrazione sono stati, in Giunta regionale poi bisogna ricordare che quando sono venute le prime approvazioni della legge di partecipazione, quando sono avvenute le prime approvazioni di progetto, di preventivo e di variante, erano presenti i colleghi Pruner, Avancini, per esempio, e non eravamo presenti noi, cose che è bene ricordare, dove se tutto è diventato marcio e se tutto si avesse ad andare male su deliberazioni approvate da lor signori, soltanto dal momento che lor signori per le vicende che io non sto a giudicare qui, sono usciti dalla Giunta e dal consiglio di amministrazione, la cosa puzza, e puzza moltissimo, di ritorsione, di piccola recriminazione, ma, direi, a un livello che mi sarei aspettato non fosse raggiunto. Il primo aumento del capitale è del maggio del '63, quindi nel maggio del '63 non c'erano i socialisti in Giunta, c'era Pruner e c'erano i socialdemocratici rappresentati dal collega Avancini, che hanno approvato quell'aumento di capitale supe-

riore a quello che poi in effetti si è avuto allora, solo perché il ministero dei lavori pubblici ha autorizzato per non appesantire gli oneri degli enti locali, ha autorizzato un aumento più modesto, se no loro lo avrebbero approvato in misura molto superiore. Per quel che riguarda i comunisti, padronissimi di associarsi a questo discorso di critica al presente scandalo e alla presente disamministrazione, non dimentichino però, come ha ricordato Pruner, che nel consiglio di amministrazione ci sono stati rappresentanti comunisti per conto delle province emiliane interessate all'autostrada, che un rappresentante c'è nel comitato ristretto al quale sono demandate alcune decisioni non di competenza del consiglio di amministrazione, ma mi permettano di dire che o non sanno queste cose e non hanno un collegamento con questi loro compagni e che, scusate, per un partito che ha avuto parte nel Comintern e nel Cominform è un po' una caduta, una calata di organizzazione e di capacità di collegamento. Oppure vadano tranquilli addosso a questi loro compagni, il che è cosa che non ci riguarda e riguarda loro. Ma comunque ci consentano che la cosa ci sorprende . . .

*(Interruzione).*

RAFFAELLI (P.S.I.): Ecco, la cosa ci sorprende egualmente. Io non dico che siamo abituati. Però una cosa in particolare mi preme di rilevare, a proposito dell'intervento del collega de Carneri e il suo accenno piuttosto lungo e significativo per quel che riguarda il personale. E' evidente che su una questione di questo genere, noi, per la nostra posizione di partito, potremmo essere chiamati e tenuti ad avere una particolare sensibilità. Noi sappiamo una cosa: che il personale dipendente dall'Autostrada è regolarmente retribuito, secondo i contratti nazionali più un qualche cosa a favore rispetto al personale di altre autostrade. L'agitazione in corso, lo sappiamo tutti, e se qualcuno non

lo sa è bene che si sappia, è dovuta alla richiesta di tutto il personale, richiesta legittima sul piano sentimentale, non so quanto legittima e fondata sul piano pratico, di passare alla gestione una volta ultimati i lavori di costruzione. Se questo sia possibile, se questo faccia parte di una corretta prassi amministrativa, se questo abbia una qualche parentela con il buon senso ve lo lascio dire a voi. E' come pensare che, costruita una centrale elettrica, per la gestione di una sala macchine e di una centrale di trasformazione, siano necessarie le migliaia di persone che talvolta sono occupate nella costruzione. E io che l'ho vissuto di esperienza questo problema con la centrale dell'Avisio, mi rendo perfettamente conto di quella che sia l'ansia, l'angoscia di chi ha lavorato ad un'impresa per anni e poi veda finire il lavoro. Quindi la ressa, quindi la spinta, per rimanere, anche nel periodo della gestione. Ma, ripeto, la situazione attuale del personale dipendente dell'Autostrada non credo che dal punto di vista sindacale e del trattamento meriti censure. Se invece il collega de Carneri si riferiva alla situazione di lavoratori dipendenti da imprese appaltatrici, può anche darsi che ci siano delle imprese che non rispettano i contratti sindacali, ma in questo caso mi pare che l'Autostrada come tale non possa essere chiamata in causa e tanto meno coloro che direttamente o indirettamente fanno parte della amministrazione della medesima. Quindi queste alcune considerazioni che evidentemente, così, vogliono inquadrare quelli che sono i dati che anche noi conosciamo e che tutti possono conoscere e che qui sono stati portati con cifre dall'assessore Pasqualin, ci mettono in condizione di votare tranquillamente l'aumento di capitale. Ci sono motivi di dubbio, ci sono motivi di certezza, circa scorrette operazioni di carattere amministrativo, e allora chi crede di sapere ne faccia denuncia, lo faccia con senso di maggiore responsabilità, indicando qualche cosa di più preciso, perché a proposito di scandali, il no-

stro Paese ne è pieno e purtroppo è pieno di scandali effettivi che hanno fondamento reale in comportamenti scorretti o criminosi di gente preposta alla pubblica amministrazione. Ma io direi che bastano quelli reali per crearci delle serie preoccupazioni o per indurci ad essere attenti come si svolge l'amministrazione del denaro pubblico e della cosa pubblica, senza che ne dobbiamo inventare là dove non ci sono. Per noi non ci sono motivi di scandalo, per noi non ci sono motivi di critica, c'è semmai, e questo può dipendere un po' da tutti noi, dalla Giunta regionale, da noi consiglieri della nostra iniziativa, dal consiglio di amministrazione dell'Autostrada, c'è semmai l'esigenza di un pim corrente, di un più stretto collegamento fra coloro che sono chiamati come siamo chiamati noi a deliberare impegni di spesa e coloro che questa spesa amministrano, che questa spesa poi deliberano. Cioè voglio dire un rapporto più frequente, come adesso è stato richiesto e mi pare che vada bene, del tipo di quello che altri istituti in qualche modo, collegati con la Regione o che dipendono almeno parzialmente dalla Regione fanno, questo lo richiediamo e lo auspichiamo anche noi. Come l'ha fatto in questa circostanza, l'amministrazione, la direzione dell'Autostrada del Brennero, lo avrebbe potuto fare, forse evitando una discussione che, così, ha lasciato sicuramente certe ombre, lo avrebbe potuto fare prima. Non l'ha fatto, lo potrà fare in futuro. Ci sono ancora anni in previsione di lavoro, prima che tutto sia completato. Saranno parecchi questi anni se l'impegno dell'Autostrada del Brennero di completare i collegamenti con Merano e col Garda verranno a conclusione pratica. Quindi se lo tengano per detto, penso da parte di tutto il Consiglio, non certo da parte mia soltanto, che a voler evitare questo tipo di discussione, o a voler evitare questo tipo di polemica alla quale si è risposto forse tardivamente, l'unica cosa da farsi è di mettere in carta l'andamento delle cose per i consiglieri regionali e provin-

ciali, per le amministrazioni comunali interessate, metterle in carta supponiamo ogni sei mesi, ogni anno quanto meno in modo che ciascuno possa semmai discutere su dati forniti e contestare caso mai questi dati, il che, di solito è molto più difficile che non inventare dati non esistenti per sentito dire. Queste, in sostanza, le ragioni per le quali noi tranquillamente votiamo la proposta di legge, contenti anche di non averlo dovuto fare qualche anno fa, proprio perché in considerazione che eravamo enti pubblici locali in difficoltà economiche, ci è stato risparmiato quell'aumento graduale di capitale sociale che avremmo dovuto deliberare molto prima.

PRESIDENTE: La parola al cons. de Carneri.

de CARNERI (P.C.I.): A nome del mio gruppo sono debitore di una replica al cons. Raffaelli, dal momento che egli nel suo intervento ha affermato che il fatto che esistano nel consiglio di amministrazione dell'Autostrada rappresentanti di parte comunista espressi dalle province emiliane, dovrebbe indurre il nostro gruppo a superare le eccezioni e le proteste che abbiamo espresso nell'ultima seduta. Ora io dico che questo ragionamento non fila affatto. Noi abbiamo sollevato queste riserve e questa protesta nella nostra veste di consiglieri regionali della Regione a statuto speciale Trentino-Alto Adige, detentrici del 25% delle azioni della Autostrada del Brennero. E abbiamo sollevato queste proteste e queste eccezioni, denunciando soprattutto il fatto che sia la Commissione competente alla trattazione del disegno di legge per l'aumento del capitale, sia il Consiglio regionale, non siano stati adeguatamente informati circa le ragioni che impongono questo aumento di capitale e anche circa le dimensioni che questo aumento di capitale prevede e comporta. Noi quindi abbiamo espresso questa riserva, soprattutto anche in conside-

razione del fatto che siamo, come Regione a statuto speciale, chiamati a deliberare questi aumenti di capitale, non con atto amministrativo, come può accadere per quanto riguarda altre province, che sono enti autarchici e non enti legislativi come la regione Trentino-Alto Adige, e quindi la lesione dei diritti di minoranza e dei diritti del Consiglio nel suo complesso appare di particolare gravità. Ora evidentemente questa nostra presa di posizione noi la svolgiamo e la mandiamo avanti proprio nella nostra veste di consiglieri regionali e lamentando una lesione che proviene non dall'Autostrada, ma proviene dalla maggioranza del Consiglio regionale e dalla Giunta, che di questa maggioranza è espressione. Quindi il fatto che ci siano rappresentanti di altre province, fuori del Trentino-Alto Adige, di parte comunista, non intacca minimamente il nostro diritto e dovere di far tutelare i diritti del Consiglio, il quale, ripeto, ha come controaltare non la società dell'Autostrada, ma la maggioranza, ma gli organi statutari della Regione. Questo intendiamo sottolinearlo e ribadirlo, anche perché su questa strada noi continueremo ad andare avanti, cioè non defletteremo. E' una questione vitale, per conto nostro, di costume, di sostanza democratica, di salvaguardia delle prerogative delle istituzioni e in particolar modo della massima istituzione della Regione che è il Consiglio regionale. Ci siamo altresì doluti del fatto che si è rinnovato il consiglio di amministrazione dell'Autostrada, senza che, come era avvenuto in passato, ci fosse un dialogo fra la maggioranza e le minoranze per quanto riguarda la presenza, designata unanimemente dalle minoranze, di un rappresentante delle stesse in seno al consiglio di amministrazione dell'Autostrada. Noi sappiamo benissimo che alcuni mesi or sono si è rinnovato questo consiglio, ma i consiglieri delle minoranze, quale che sia la loro posizione politica, non sono stati affatto consultati, e con ciò si è introdotta una prassi che sostituisce un'altra molto più corretta, che

era stata in vigore precedentemente. E anche questo è un altro punto fermo che ribadiamo con la massima risolutezza.

Per quel che riguarda le accuse che abbiamo svolto relativamente al trattamento del personale, io mi sono espresso molto chiaramente, ho parlato di personale dipendente dalle società, dalle imprese, le quali realizzano le opere dell'Autostrada, le gigantesche opere dell'Autostrada, con quindi dei finanziamenti di entità enorme. E ho denunciato il fatto che si sono verificati licenziamenti abusivi. Apro una parentesi: siccome nel poco tempo che mi resta libero dall'attività politica faccio anche il legale dei sindacati, ho avuto occasione più di una volta di impugnare licenziamenti arbitrari e di farli rimangiare alle imprese, licenziamenti che non erano fondati, e la Magistratura si è espressa appunto condannando le imprese. Affermo anche che il personale alle dipendenze di queste imprese appaltatrici ha frodato sistematicamente i diritti contributivi dei lavoratori, nel senso che noi vediamo che come media sono stati assicurati i lavoratori all'incirca per 150 ore mensili, quando sappiamo, e lo proveremo, che il lavoro comprendeva le 200 e le 220 ore mensili. Tutti questi contributi frodati, signori, evidentemente a suo tempo si ripercuoteranno sul livello delle pensioni di questi lavoratori e sono numerosissimi. E abbiamo anche — qui apro una fase privata — abbiamo anche controversie giudiziali in questo campo. Non è vero, cons. Raffaelli, che la società dell'Autostrada sia estranea alla questione che vengano frodati i diritti contributivi dei lavoratori, che i lavoratori vengano licenziati arbitrariamente, che siano sottoposti, ecc., perché lei ha fatto un'affermazione di questo tipo. Ad ogni buon conto, per esigenze di chiarezza, dico che non solo non è estranea moralmente, e di questo penso mi si dia atto perché è una società a capitale pubblico l'Autostrada, ma dico anche che non è estranea giuridicamente, poiché nei capitolati di appalto è inserita una specifi-

ca clausola, la quale impegna e obbliga le società che assumono gli appalti a osservare scrupolosamente non solo tutta la legislazione del lavoro e la tutela della posizione operaia con lo statuto dei lavoratori, ma anche i contratti collettivi di lavoro che devono essere quindi automaticamente recepiti e osservati da queste società. Orbene affermo e sono in grado di provare, e d'altra parte è voce pubblica, affermo che appunto ci sono state delle clamorose, gravi e generalizzate violazioni di tutte queste norme, sia legali sia contrattuali. E affermo che questa è una cosa veramente criticabile, della quale abbiamo diritto di chiedere conto non tanto all'Autostrada, quanto ai membri del consiglio di amministrazione, che sono stati espressi dal Consiglio della Regione Trentino-Alto Adige, la quale, fino a prova contraria, ha come compito principale, quello di rappresentare gli interessi, le aspirazioni, il futuro di tutte le nostre popolazioni, primi fra tutti i lavoratori che lavorano alle dipendenze di imprese, le quali sono legate con contratti di appalto all'ente a partecipazione regionale, quale è la autostrada del Brennero

Quindi noi ribadiamo puntualmente le nostre eccezioni e le nostre proteste e con un punto fermo dal quale intendiamo partire anche pro futuro.

**PRESIDENTE:** La parola al cons. Pruner.

**PRUNER (Segretario questore - P.P.T.T.):** Io avrei anche potuto rinunciare a prendere la parola se non fossi stato tirato in causa dal discorso fatto dal cons. Raffaelli in merito a quelle che sono le responsabilità dei vari gruppi politici nella storia della Autostrada del Brennero. Infatti mi preme dire che debbo decisamente respingere ogni e qualsiasi tentativo di coinvolgere la nostra parte politica in una questione come questa, relativamente all'aumento del capitale, relativamente alla revisione delle

convenzioni di concessione, all'aggiornamento dei costi presenti e quindi alla sottoscrizione di eventuale nuovo capitale. Infatti debbo per la cronaca dire che il nostro partito è stato in Giunta fino al 1964 e per la storia doco che, in base anche a quanto scrive il signor assessore nella sua relazione, nel 1963 l'ANAS, con successiva convenzione, ha concesso alla società Autostrada del Brennero la costruzione e l'esercizio del tronco Verona - Modena; nel '63 il tronco Brennero - Verona: ma che, e lo dico categoricamente e prego di essere smentito se ciò non rispondesse a verità, che solo successivamente, e questo successivamente è talmente generico, che a rigore potrebbe anche arrivare al 1970-71, quindi alla distanza di 6 anni da quando noi siamo usciti dalla Giunta, solo successivamente — e prego il signor assessore di voler chiarire che cosa significhi, in base a data precisa, questo successivamente — l'ANAS in sede di revisione di convenzione, ha aumentato il capitale dei 108 miliardi e 900 milioni a 152 miliardi. Questo successivamente è avvenuto molto tempo dopo della nostra uscita dalla Giunta, quindi non ritengo di poter accettare minimamente una osservazione come quella che è stata fatta dal cons. Raffaelli e chiudo questo argomento.

Per il resto, se noi facciamo delle critiche che le facciamo a ragion veduta, le facciamo in senso giusto, le facciamo in senso sbagliato, comunque questo si vedrà e si dovrà verificare. Resti ben chiaro che noi di responsabilità diretta nel tempo in cui noi abbiamo gestito il potere assieme ad altri partiti in Giunta, su questo tema, cioè sulla revisione dei prezzi noi non ci entriamo. Inoltre debbo, finita la polemica, finita la risposta al cons. Raffaelli, debbo ancora toccare questo argomento per quanto riguarda la sottoscrizione delle azioni avvenuta in ritardo, cioè che ha ancora da venire, sulla base della revisione dei prezzi del millenovecento e deve essere appurato questo, se si analizza l'avverbio «successivamente», lo

dirà il signor assessore. Mi sembra che questo ritardo sia da una parte un beneficio, contabilmente parlando e finanziariamente parlando, un vantaggio per la regione, non discuto, ma moralmente e anche politicamente ciò è costato, secondo il mio modesto punto di vista, tutta la polemica, tutta la critica, tutto il dispiacere reciproco, me lo creda, signor assessore, che sono scaturiti in questa ultima fase di vita dell'Autostrada, che ha portato in ritardo in Consiglio regionale queste informazioni, queste richieste di capitale, le sottoscrizioni di cui si parla. Ciò è un errore che è stato commesso, ed errore che sul piano morale coinvolge tutti quanti coloro che hanno una certa responsabilità. Se noi avessimo avuto due anni fa la possibilità di analizzare i costi, la spesa, di conoscere, di essere informati sull'andamento generale dell'Autostrada, certamente molte critiche, molti dubbi, molti sospetti, fondati o non fondati, sarebbero caduti. E non ripeto il discorso fatto da altri colleghi a questo proposito. Perciò purtroppo sono costretto ancora a prendere la parola entrando nel merito di quelli che sono i punti più difficili, i punti più criticabili, i punti più importanti di questa vicenda. E debbo dire ancora una volta che notiamo la eccessiva resistenza, la resistenza da parte della SAB, della società autostrada Brennero, nel fornire le informazioni, lo ribadisco. Informazioni e un quadro necessario e sufficientemente completo per poter esprimere un giudizio. Noi non possiamo esprimere un giudizio. E' negativo, senza dubbio e sotto ogni aspetto, il fatto che non si possa esprimere onestamente e seriamente un giudizio su tutta l'Autostrada. Mancano infatti, signor assessore, i costi dei singoli lotti, i costi relativi alla bitumatura dei singoli lotti di bitumatura, la consistenza delle perizie, accettata in base a contatto o con regolare asta o gara o con il massimo ribasso o con il massimo e minimo ribasso, scheda segreta dell'Autostrada, cioè con i tre sistemi che sono stati adottati, o con

la trattativa privata ai quattro sistemi. Non ci sono state fornite le cifre relative alla consistenza di queste perizie, prima dell'appalto e dopo l'appalto. Non ci sono state fornite le perizie di variante, le ragioni per ogni singolo lotto delle perizie di variante a sì poca distanza dal contratto dell'appalto, sia per un tipo che per l'altro. Non ci è stata fornita la ragione dell'aumento così eccessivo, che delle volte supera il 100% delle perizie di variante, delle volte arriva al 200%, delle volte arriva al 250%, molte volte, come media dove ci sono stati degli aumenti, arriva al 70-80% di aumento, di fronte a fortissimi ribassi del 20-25-18, come ho detto l'altra volta, in sede di contratto dell'appalto. Ribassi offerti al momento del contratto che ci lasciano perplessi, di fronte all'aumento eccessivo, sbalorditivo, relativo alle perizie di variante. E lo ripeto ancora una volta : era un errore del progettista? Allora possiamo ben dire che il progettista, lo studio, i progettisti, gli ingegneri hanno fatto le cose in maniera troppo approssimativa o troppo anche frettolosa. Non ci pare giusto, signor assessore, di poter accedere alla richiesta di continuare la discussione di questo disegno di legge, senza poter essere in possesso di questi dati. Io voglio immediatamente spendere una parola per quanto riguarda i capitolati d'appalto relativi alla bitumatura, relativi alla pavimentazione, come è detto nella sua relazione, in conglomerato bituminoso. Non abbiamo la cifra assoluta, non abbiamo la cifra completa della spesa, la cifra relativa alla spesa unitaria per mq. o per kmq., come si voglia dire. Se avessimo la cifra, se lei ci fornisse la cifra, avremmo la possibilità di un reale ed onesto confronto. Noi siamo qui per verificare, noi siamo qui per fare in modo che le cose vadano nel migliore dei modi. A noi interessa conoscere quindi la qualità, la composizione qualitativa di questo bitume, il prezzo unitario di questo bitume, lo spessore dello strato di base e anche lo spessore del tappeto o tratto di usura, cioè vogliamo sapere se

il prezzo unitario è pressapoco il prezzo libero che esige oggi, come lo pratica un altro ente, la provincia, i comuni od altro. E dire che c'era il 30% di ribasso su un'opera di 7 mila mq. o di 70 mila mq. o di 7 km. moltiplicati per quella che è la larghezza della strada, non è sufficiente. Inoltre, signor assessore, questo elemento, questo fatto della mancanza di queste cifre ci autorizza a chiedere la sospensione della seduta, la sospensione della trattazione di questo disegno di legge, per poter giungere da qui a 24 ore, o 48 ore, quando lei sarà pronto, a poter disporre di questo materiale, di queste cifre e poter dare un giudizio obiettivo, un giudizio completo sulla intera questione. Lei ci ha elencato una trentina di lotti relativi alla pavimentazione in conglomerato bituminoso. C'è praticamente tutto il lavoro che è stato eseguito finora, e noi dovremmo sottoscrivere del capitale per far fronte al reperimento dei fondi necessari per coprire le spese relative. Quindi non è giusto che noi lo si faccia così, a cuor leggero, senza cognizione di causa maggiore. Inoltre, signor assessore, io debbo sollevare una ulteriore critica alla semplicistica o semplice giustificazione che lei ha portato per quanto riguarda i sistemi che sono stati adottati negli appalti, nella assegnazione dei lavori. E' risultato chiaro che qui si è adottata una tattica, un sistema di adeguamento, di accettazione completa delle disposizioni tassative, si diceva nella sua relazione, ministeriale. Ecco, questo è un altro punto che noi dobbiamo criticare e criticheremo: il fatto che appunto il Ministro, con disposizione interna, sua, amministrativa, senza che investa la responsabilità dell'organo governo, il Consiglio dei ministri, senza che questa disposizione provenga da una disposizione di legge o da un decreto-legge, abbia disposto la modifica del sistema degli appalti, da quello del massimo ribasso libero in ribasso massimo o minimo con la scheda segreta della amministrazione. Sono tutte novità che, come abbiamo detto già l'ultima volta, ci fanno fortemen-

te dubitare della serietà e della onestà delle circolari e dei decreti, della onestà delle finalità di queste circolari e di questi decreti. Signor assessore, mi meraviglia il fatto che lei abbia potuto dire semplicemente che è stato il Ministro, con una sua circolare, a volere la definizione dei lotti e la determinazione dei ribassi, e che questa potestà è riservata esclusivamente al Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, e che il comitato direttivo della società ha affidato a imprese di fiducia l'esecuzione dei lotti, applicando i ribassi fissati dall'on. Ministro dei lavori pubblici. Ma signori, in che stato di sudditanza si è venuta a trovare questa società dell'Autostrada? Ad accettare i ribassi fissati dal Ministro dei lavori pubblici per una infinità di lotti? Avete accettato una imposizione alla quale noi ci ribelliamo, perché noi sappiamo esattamente che per quanto riguarda la pavimentazione in conglomerato bituminoso, non ci sono state soltanto quelle ditte che avrebbero concorso, perché sappiamo che nel Trentino ci sono almeno 6 ottime ditte, e non soltanto una, capaci di concorrere a trattativa privata e ad accettare, anche per imposizione, un ribasso voluto dal Ministro, determinato dal Ministro, e sappiamo che questi prezzi unitari che sono stati imposti dall'alto avrebbero potuto essere molto più vantaggiosi se fossero stati richiesti come offerta a più di una ditta e non soltanto a una ditta. Qui non si tratta, signor assessore, di risparmiare un milione; se i prezzi che io presumo siano stati praticati sono quelli che sono poi stati praticati in effetti, dovrebbe essere di circa 10 miliardi l'importo che è stato affidato a trattativa privata col ribasso voluto dal Ministro, in base alla circolare o in base a un decreto, che per me vale quanto una circolare o forse meno, un decreto interno amministrativo del Ministro, che è il decreto n. 400, non mi ricordo esatto, del febbraio 1968. Oggi dobbiamo accettare come cosa fatta che ci siano state le circolari e i decreti del Ministro a deter-

minare questa incongruenza, a determinare questa mancata acquisizione di economie in denaro per l'Autostrada. Inoltre debbo criticare un aggettivo, che è stato usato nel comunicato dell'Autostrada in occasione di una risposta gratuita che mi fu fornita attraverso la stampa e recepito inoltre dalla stessa Giunta: l'aggettivo «tassativo». Signori, non c'è niente di tassativo quando si tratta di disposizioni interne del Ministro. Questo l'ha dimostrato la stessa Autostrada, che non ha tenuto conto di queste tassative disposizioni su certi casi e precisamente, come lei dice nella sua relazione, negli appalti 1 A, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12 A, 12 B, 17, 18, dove, col sistema delle gare a licitazione privata, al massimo e libero ribasso, ancora dopo il 1965, dopo l'emanazione della circolare, si è adottato il sistema del massimo, libero ribasso. Si è adottato il massimo, libero ribasso anche dopo la circolare Mancini, tanto per capirci. Quindi non era tassativa la disposizione del Ministro. Si poteva quindi continuare ancora con questo sistema. Se lo si è fatto per i lotti che ho elencato, che sono una decina, lo si poteva fare anche per gli altri lotti. Perché non si è fatto per gli altri lotti? Perché non si è adottata la stessa procedura?

Un'altra domanda: le perizie di variante, a quanto mi consta, non dovrebbero mai superare il doppio dell'importo previsto nel contratto o previsto nel progetto. Guardi, io non sono un tecnico, né un giurista, in merito; non so se sia il contratto o se sia la perizia; comunque nell'un caso e nell'altro mi consta che ci sono delle perizie di variante, che superano di gran lunga sia l'importo di contratto e anche l'importo di perizia, che è quello non ribassato con la percentuale di ribasso offerta dall'impresa. Anche per questo mi pare che da parte della Corte dei conti doveva essere, e credo che sia stata sollevata una eccezione. Non so se queste eccezioni sollevate sono state fatte in sede ufficiale o in sede ufficiosa, e se abbiano poi anche portato a un ridimensiona-

mento di quello che era il sistema. Io non voglio entrare nei particolari, perché è facile, estremamente facile cadere in una contraddizione, perché io non sono informato di nulla. Ho soltanto alcune informazioni che mi danno la certezza assoluta che il fatto stesso che non si è voluta dare la informazione necessaria in tempo utile alla Regione, costituisce di per sé già un atto di sfiducia nei confronti della Regione e perché quindi la Regione deve avere necessariamente, obbligatoriamente, questa fiducia nei confronti dell'Autostrada, la quale non ha avuto quel rispetto, quella fiducia nei confronti della Regione. Ecco, questo è il nostro punto di vista. Risparmieremo molte critiche, risparmieremo molte polemiche, molti dispiaceri reciproci, se rinviassimo questo disegno di legge ad altra seduta, per poter giungere qui con quelle informazioni di carattere finanziario, di carattere di consistenza, non di forma ma di sostanza, in Consiglio regionale nella prossima seduta. Allora potremmo maggiormente e più serenamente accettare questo disegno di legge, che sappiamo che dovrà passare, logicamente dovrà passare, ma almeno avremo la soddisfazione di fuggire da noi certe perplessità, certi dubbi che possono essere fugati da una completa disponibilità di dati, come quelli che ho chiesto fino adesso.

PRESIDENTE: La parola al cons. Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Molto in breve, signor Presidente, perché avrei bisogno di meno di un minuto. Per tutte le smentite categoriche e ultra categoriche e stracategoriche del cons. Pruner ho una sola cosa da dire: noi stiamo per esaminare e approvare, o non approvare, un aumento di capitale che porta il capitale della società Autostrada a 2 miliardi 475 milioni. Il 23 gennaio 1963, consule Pruner alle foreste, e quindi membro di Giunta, veniva approvata con il consenso della Regione, la con-

venzione secondo la quale era previsto l'aumento del capitale entro due anni, quindi entro il '65, a 4 miliardi. Io non ho niente altro da aggiungere; smentisca se è in grado e quando sarà in grado di smentire. Non di dire un'altra data o di portare o di smentire genericamente. Però, andando le cose come dovevano andare, con il voto del collega Pruner, se non era assente quel giorno, la Giunta regionale ha portato all'assemblea degli azionisti il consenso per la convenzione che prevedeva l'aumento del capitale entro il '65 a 4 miliardi. E queste non sono storie, questi sono dati di fatto.

PRESIDENTE: La parola al cons. Avancini.

AVANCINI (P.S.D.I.): Il mio intervento brevissimo ha più carattere di una risposta per fatto personale, che un intervento vero e proprio, in quanto questa mattina sono stato chiamato in causa dal collega Raffaelli, il quale, non so perché, ha censurato un po' tutti, forse per lo zelo di difensore...

RAFFAELLI (P.S.I.): (*Interrompe*).

AVANCINI (P.S.D.I.): Momento, momento... Forse per lo zelo di difensore della Giunta o dell'Autostrada. Ora è nel suo diritto, il collega Raffaelli ha diritto di dire quello che vuole, ha diritto anche di non ascoltare i colleghi quando parlano, di non leggere i resoconti della stampa, tanto meno di risentire, per carità, il nastro, però non ha diritto di chiamare in causa i colleghi a sproposito, come ha fatto nei miei confronti questa mattina, perché evidentemente non aveva ascoltato il mio intervento dell'altro giorno, altrimenti si rischia veramente di fare una polemica, una polemica a buon prezzo o addirittura di fare della demagogia. Io ho fatto il mio intervento, il quale intervento non era assolutamente in contrasto,

né con il passato, né con la mia appartenenza alla Giunta regionale e quindi nessun richiamo alla coerenza per quanto mi riguarda, ma piuttosto il richiamo ad una maggiore attenzione a quello che dicono i colleghi, prima di prendere la parola, per non rischiare di fare una brutta figura come ha fatto questa mattina il collega Raffaelli. E detto questo io non ho niente da aggiungere, non voglio far perdere tempo a questo Consiglio, non ho niente da aggiungere a quello che ho detto nel mio intervento, che, ripeto, è stato perfettamente coerente, in quanto ho detto anche tante cose che lui ha detto, ovviamente, perché siamo stati anche in Giunta insieme e il mio atteggiamento è stato poi corretto e logicamente corretto in seguito a un'affermazione fatta a nome della D.C. dal collega Vettori, a proposito del consiglio di amministrazione.

PRESIDENTE: La parola al cons. Pruner.

PRUNER (Segretario questore - P.P.T.T.): Mi dispiace, collega Raffaelli, io ho detto che l'aumento del costo delle opere è avvenuto successivamente. Io non mi scandalizzo e non mi oppongo e non mi sono opposto il 29 gennaio del '63 all'aumento di sottoscrizione di azioni da parte della Regione, se questo aumento, come lo era, era dovuto a un aumento di percentuale; in quell'epoca, al posto dell'1 e mezzo per cento, doveva essere qualche cosa di più dell'1 e mezzo per cento, quindi un aumento di sottoscrizioni, ma sempre sulla base dei 108 miliardi. E' pacifico che se la percentuale di sottoscrizione, al posto dell'1 e mezzo doveva essere il 3 e il 3 e mezzo o il 4, era naturale che bisognava adeguarsi. Io ho detto che l'aumento della previsione di spesa è avvenuto successivamente e per questo io non ho nessuna responsabilità e non ho neanche da fare nessuna critica al fatto stesso dell'aumento, perché tutto è aumentato e necessariamente

aumenterà anche il costo dell'Autostrada, ma io ho lamentato che questo aumento è stato fatto conoscere in ritardo al Consiglio regionale. Quindi la responsabilità nostra era sugli 88 miliardi e 900 per il Brennero - Verona, e per 20 miliardi per la Verona - Modena. Se poi ci saranno stati, come ci sono stati, degli aumenti di costi o anche degli aumenti successivi, molto distanziati dal 1963, è una cosa logica, alla quale però noi non abbiamo da attribuire alcuna nostra responsabilità. Io penso di aver chiarito sufficientemente questo dato di fatto.

MAYR (S.V.P.): Herr Präsident! Meine Herren Kollegen! Nach dieser etwas heftigen Kritik, die im Zusammenhang mit diesem Gesetzentwurf geübt wurde, muß ich abschließend zum Artikel 1, zwar nicht direkt, aber doch noch einige Feststellungen machen. Besonders in letzter Zeit hat man es gelesen, daß die Brennerautobahn nicht nur für den Verkehr als solchen, sondern auch für den Tourismus eine gewisse Attraktion spielen kann und man will nun die Brennerautobahn gegenüber anderen Gebieten als Werbefaktor engagieren. Dies, glaube ich, ist angebracht, denn es ist uns allen klar, daß eine Autobahn besonders in unserem Gebiet enorme wirtschaftliche Auswirkungen hat für den gesamten Raum, für die Provinz Bozen, für die Provinz Trient und für den gesamten Bereich des Alpenbogens. Es tut mir aber leid, daß ich trotz dieser Anerkennung hier nochmals im Regionalrat, wo ich schon des öfteren zusammen mit anderen Kollegen darauf verwiesen habe, mich mit Problemen befassen muß, die sich im Zusammenhang mit der Verwaltung der Brennerautobahn ergeben. Mehrere Male wurde schon hier im Regionalrat durch Beschlusanträge, durch Anfragen und dergleichen auf gewisse Zustände verwiesen, die auch Gegenstand von Tagesordnungen anläßlich der Haushaltsdebatte dieses Jahres gewesen sind. Es wurden Zustände beklagt, die meines Erachtens nicht immer wieder in den

Regionalrat wiederkehren sollten, um sie hier aufzuwerfen. Nachdem aber die beklagten Zustände sich in der Zwischenzeit nicht gebessert haben, nachdem die Region als Beteiligte an der Brennerautobahngesellschaft doch eine primäre Verantwortung dafür hat, glaube ich, ist es angebracht, daß noch einmal auf diese Tatbestände verwiesen wird. Dabei verwundert mich grundsätzlich die Tatsache, daß trotz der Interventionen seitens der Regionalregierung die tatsächlich und in gebührendem Ausmaße erfolgt sind, die Zustände sich nicht gebessert haben. Die Antwort oder der Bescheid der Brennerautobahngesellschaft, welcher auf unsere Tagesordnung, erlassen worden ist anläßlich der Haushaltsdebatte im heurigen Jahr eingebracht worden ist, ist meines Erachtens völlig ausweichend und trägt jedenfalls den Tatbeständen in keiner Weise Rechnung. Ich möchte im einzelnen nur darauf verweisen, daß zum Beispiel Eingaben gemacht werden, sei es von Privaten, sei es von deren Rechtsvertretern, von Berufsorganisationen, Bauernbund und dergleichen und daß, wenn überhaupt eine Antwort kommt, was ja sehr sehr selten ist, diese in italienischer Sprache kommt, aber ich möchte sagen — und das ist nicht einmal so irritierend, wie vielmehr der Umstand, daß eine Gesellschaft nicht einmal gegenüber jenen Interessenten eine Antwort erstattet, mit denen sie doch wegen der Grundablöse und anderen Durchfahrtsrechten und dergleichen ursprünglich in Verbindung war. Es ist uns allen klar, und zwar auch den Bauern klar, daß die Autobahn, die auch für die gesamte Wirtschaft letzten Endes einen Vorteil bringen wird, Grund und Boden braucht und dafür auch entsprechende Vereinbarungen erforderlich sind. Und sehen Sie, ich kritisiere hier in keiner Weise die Höhe der Grundablöseentschädigungen, die im Durchschnitt, möchte ich sagen, mit wenigen Ausnahmen als angemessen bezeichnet werden können; das ganz objektiv festgestellt! Was aber nicht entspricht, sind die Methoden der Ablöseab-

wicklungen. Und hier möchte ich in erster Linie einmal die Verträge als solche erwähnen. Ich kann Ihnen Verträge vorlegen, wo, meine Herren, auch Juristen sich darüber streiten, ob die Vorverträge in ihren Formulierungen in bezug dann auf die Abschlußverträge, auf die endgültigen Verträge juristische Präjudize enthalten oder nicht. Dort gibt es in den sogenannten Vorverträgen bestimmte Klauseln, die dann im endgültigen Vertrag ganz anders lauten, Bedingungen und Vertragsklauseln, die ungefähr zum Gegenstand haben, daß der betreffende Interessent nicht nur die Grundablöse, sondern auch alle die daraus entstehenden Nebenschäden in diesen Vertrag mit einbezogen hat. Und ich muß gerade diesen Umstand erwähnen, denn der riecht nach «Bauernfängerei». Es geht nicht an, daß man den Bauern oder deren Vertretern solche Verträge aushändigt, wo nicht einmal Juristen eindeutige Auslegungen treffen können. Was die Auszahlungen für die Entschädigungen, sei es Grundablösen, sei es auch Nebenschäden und dergleichen betrifft, so wäre es ein leichtes, sehr geehrten Herr Assessor, Ihnen anhand von hinreichenden Unterlagen zu beweisen, daß die Autobahngesellschaft dabei erheblich im Verzuge ist. Und wenn nun Anwälte damit beschäftigt werden, die Klagen einreichen müssen, weil die Auszahlung, obwohl vertraglich festgelegt, nicht rechtzeitig erfolgt ist, so werden Sie, sehr geehrter Herr Assessor, wahrscheinlich das nicht glauben, ich aber gern in der Lage bin, Ihnen solche Klageschriften zu überlassen. Es geht nicht an, daß die Autobahngesellschaft Akkonti zahlt, also Anzahlungen tätigt und dann die Interessenten jahrelang warten läßt, bei allem Verständnis, daß die Autobahngesellschaft selbstverständlich enorme und große finanzielle Verpflichtungen hat. Und es geht besonders in jenen Fällen nicht an, wo ganze Gehöfte oder Höfe, Liegenschaften abgelöst werden müssen und die betreffenden Interessenten sich eine neue Existenz suchen müssen; auch darüber

liegen klare Fälle vor. Daß die grundbücherlichen Regelungen im Verzuge sind, dies kann einerseits verstanden sein, aber nicht im Zusammenhang gebracht werden mit der Auszahlung. Denn es ist verständlich, daß die sogenannten Teilungspläne erst dann angefertigt werden, wenn die gesamte Frage, das Ausmaß der Grundablöse feststeht. Es ist aber kein Anlaß dafür, daß die Auszahlung deswegen etwa nur zu einem Zehntel oder zu 50% erfolgen kann. Man kann die Auszahlung ruhig auch zu 95% tätigen und trotzdem die Teilungspläne und die grundbücherliche Regelung dann endgültig bei der Erkenntnis der effektiven Flächenausmaße durchführen. Ich glaube, dies alles ist ein kleiner Akt des guten Willens, den man ohne weiteres bei der Autobahngesellschaft finden könnte, wenn man einmal anerkennen würde, nicht nur Grund und Boden für die Errichtung der Autobahn beansprucht zu haben, sondern auch die betreffenden Grundeigentümer entsprechend in ihren Forderungen zur Kenntnis nehmen würde. Es gibt heute Schäden, die zu vergüten sind: im Eisacktal, im Unterland, im Raume von Bozen. Meine Herren! Ich würde wahrscheinlich den heutigen ganzen Tag und morgen auch noch beanspruchen, wollte ich Ihnen Schätzungsberichte und Forderungsberichte hier verlesen. Nur eines sei mir gestattet, darauf zu verweisen als Beispiel, wie diese Schäden sich zeigen. Im Eisacktal: Elektroservituten; bereits vor zwei Jahren sind Elektroservituten durch die Staatsbahn errichtet worden wegen der Autobahngesellschaft. Seither sind weder die Auszahlungen noch die Eintragungen dieser Servituten erfolgt. Die Nebenschäden. Es kann vorkommen, daß bei bestimmten landwirtschaftlichen Betrieben, die in ganz bestimmten Geländen situiert oder oder gelegen sind, die Nebenschäden mehr ausmachen als die Grundablöse. Es kann ohne weiteres zutreffen. Doch mit diesen verflixten Klauseln, die in diesen Vorverträgen eingebaut sind, muß man feststellen, daß die

Autobahn dicke Ohren macht mit der Vergütung solcher Nebenschäden. Im einzelnen möchte ich nicht auf eine lange Reihe von einzelnen Betrieben verweisen, sondern nur darauf, daß es nicht angeht, daß in Siedlungsgebieten Wasserleitungen, Zufahrtswege, Fraktionswege, die Zufahrten zu einzelnen Höfen oder Gehöften einfach zerstört werden und daß man diese Dinge einfach sich überläßt und auf all die Reklamationen, die eingereicht werden, einfach nicht eingeht oder nicht einmal antwortet. Meine Herren! Dies schafft böses Blut in den Reihen derjenigen, die erstmals ihr Verständnis durch die Hergabe des Grundes für die Autobahngesellschaft gezeigt haben. Ein besonderer Anlaß für diese Intervention bietet mir der Umstand der Zufahrt im Bozner Unterland. Am 17. Jänner 1967 hat die Südtiroler Landesverwaltung mit der Autobahngesellschaft eine schriftliche Vereinbarung getroffen, die Zufahrt zu den Gemeiden des westlichen Unterlandes — gemeint sind: Margreid, Kurtatsch, Tramin, Kaltern, Ueberetsch — entsprechend zu regeln, nachdem bereits zu diesem Zeitpunkt das Einverständnis der A.N.A.S. und aller zuständigen Stellen, auch der Eisenbahnverwaltung vorgelegen hat. Im Anschluß daran, meine Herren, haben die interessierten Gemeinden mit der Autobahngesellschaft eine Kontaktaufnahme gepflogen und die interessierten Gemeinden haben sich für eine bestimmte Trasse festgelegt. Nun kann ich anhand einer schriftlichen Unterlage nachweisen, daß diese Vereinbarung wiederum bei der Autobahngesellschaft in geschickter Weise intrigiert worden ist. Und jetzt ist es so, daß die Gemeinden gegenseitig ausgespielt werden, indem man ihnen vorgibt, diese Gemeinde hätte den größeren wirtschaftlichen Nachteil, wenn die Trasse so gezogen wird, als die andere, obwohl beide Gemeinden oder alle fünf oder sechs Gemeinden dieses Gebiets sich vorher geeinigt haben auf eine bestimmte Trasse, von der aus dann in Zusammenhang mit der Lan-

desverwaltung Südtirol die entsprechenden Querverbindungen zu den einzelnen Gemeinden hergestellt werden könnten. Ich werde mir vorbehalten, diesen Beleg im geeigneten Moment der Autobahngesellschaft oder Ihnen, Herr Assessor, zur Verfügung zu stellen. Es geht nicht an, daß man seit 1967 ein Gebiet wirtschaftlich abschneidet, denn das ist nicht ein Konzept für die Errichtung einer Autobahn, ein Konzept, das da lauten muß, daß nicht ein Gebiet, das soundsoviel Einwohner hat und einen gewissen wirtschaftlichen Raum darstellt, einfach von der Autobahn abgeschnitten wird. Dies kann man aber heute im Jahre 1971 bei der Ausfahrt in Neumarkt nach wie vor feststellen. Und wenn ich bei den Ausfahrten bin, so möchte ich im Zusammenhang auf die eingereichte Tagesordnung noch auf einen Umstand verweisen, ohne den Inhalt dieser Tagesordnung noch zu erläutern. Ich hoffe, daß bei der Errichtung der Autobahn Bozen - Meran, die ja als Zubringerautobahn zur Brennerautobahn gedacht ist und somit nicht die Funktion oder die Eigenschaft einer Ueberlandautobahn hat, sondern eine Zubringerautobahn ist, auch dem Wunsche und dem Begehren der Talgemeinden im Etschtal Rechnung getragen wird, wobei diese Talgemeinden bereits Gegenstand eines Beschlusses im Südtiroler Landtag vom 31. März d.J. gewesen sind, wo wir ein Begehren ausgesprochen haben, daß für die Gemeinden Terlan, Andrian, Nals, Tisens und Mölten im Raume Terlan - Vilpian jedenfalls eine Ausfahrt errichtet werden soll. Nachdem wir auf der anderen Seite im Bozner Unterland eine äußerst schlechte Erfahrung gemacht haben, die uns nun in diesem Gebiet fünf Jahre ohne Zufahrt belassen hat, möchte ich diesen Wunsch dieser Gemeinden ausdrücklich hier noch vortragen. Sehr bedauerlich ist der Umstand, daß man jedem kleinen Unternehmer Bedingungen vorschreibt für Neubauten, Bedingungen vorschreibt für die Errichtung von Anlagen und dergleichen, wobei ich im Zusammenhang mit

der Autobahn bzw. von den beauftragten Firmen feststellen muß, daß die willkürlich und jederzeit Asphaltierungsanlagen usw. errichtet haben, sei es in Vahrn, sei es in Waidbruck und dergleichen. Die Autobahngesellschaft kennt ganz genau diese Eingaben, die gemacht worden sind. Der Herr Landesarzt kennt ganz genau diese Eingaben. Ob in der Nähe ein Kindergarten oder eine Volksschule besteht und dabei die gesamte Umwelt verseucht wird, das scheint in diesem Falle jedenfalls belanglos zu sein. Und ich möchte sagen: Wenn hier einige Kehrseiten der Medaille aufgezeigt werden, so geschieht das mit der Absicht, daß sich die Regionalverwaltung, die sich ja wiederholt eingeschaltet hat — das erkenne ich ja an, allerdings mit einem nicht allzu großen Erfolg —, noch einmal mit allem Nachdruck bei der Autobahngesellschaft, deren Teilhaberin sie ist, verwendet, damit endlich diese Beschwerden, die hier vorgebracht werden müssen, nicht mehr vorzubringen sind.

Anläßlich der Haushaltsdebatte des heurigen Jahres habe ich hier im Regionalrat erklärt, es könnte passieren, daß eines schönen Tages unmutige Bauern mit ihren Traktoren auffahren. Daraufhin wurden wir vom Herrn Vize-Regierungskommissär interpelliert, ob dies der Fall sein kann oder nicht. Unsere Antwort als Vertreter der Bauern lautet: Wir werden niemanden davon abhalten, wenn die Dinge nicht besser werden. Jedenfalls aber kann man in einer viel geschickteren Art und Weise, von mir aus in einer Pressekonferenz, einmal alle die Dinge aufzeigen. Wenn dieselben nicht einer sofortigen und gebührenden Lösung zugeführt werden, wobei wir alles Verständnis für die Schwierigkeiten, die auch die Autobahngesellschaft haben wird, aufbringen, es aber ja nicht angeht, daß auf der einen Seite Dinge geregelt werden und auf der anderen Seite diejenigen, die Grund und Boden dafür hergeben für die Errichtung einer solch wichtigen Verkehrsader, also für längere Zeit ohne die ge-

bührende Entschädigung verbleiben.

*(Signor Presidente! Colleghe e colleghi! Dopo questa appassionata critica rivolta al presente progetto di legge, mi si permetta fare, prima di concludere la presente discussione, alcune osservazioni in merito all'art. 1, sebbene tali considerazioni non lo riguardino direttamente.*

*Specialmente in questi ultimi tempi si è potuto apprendere dalla stampa che l'autostrada del Brennero può non solo costituire un'attrazione per il traffico stradale come tale, ma bensì anche per il turismo, per cui, contrariamente a quanto avviene in altre zone, si vuole strumentalizzare quest'opera autostradale ai fini della propaganda turistica. Tale intenzione mi sembra oltretutto conveniente, poiché l'autostrada non tarderà evidentemente a far sentire i propri benefici effetti di natura economica alla nostra Provincia in particolare, nel Trentino ed in tutta l'area dell'arco alpino. Mi dispiace dover sollevare, nonostante questo riconoscimento, problemi connessi con l'amministrazione dell'autostrada del Brennero, indicati da me e da altri consiglieri più volte in questa sede. Spesso il Consiglio regionale si è accennato attraverso interrogazioni, mozioni ecc., a particolari circostanze, che hanno poi formato oggetto di ordini del giorno in occasione del dibattito sul bilancio regionale del corrente anno. Sono state infatti lamentate condizioni, che a mio avviso non dovrebbero occupare mai più questo concesso legislativo. Siccome però nel frattempo non si sono notati miglioramenti, credo sia opportuno indicare nuovamente questi dati di fatto, tanto più che la Regione, quale socio della società Autobrennero, ha a tal proposito una responsabilità di primaria importanza. Mi stupisce comunque il fatto che, nonostante la Giunta regionale sia intervenuta in modo adeguato presso la menzionata società, non si sia potuto registrare alcun fatto positivo. La risposta fornita dall'Autobrennero*

a seguito dell'ordine del giorno presentato in occasione del dibattito sul bilancio del corrente anno, mi è parsa piuttosto evasiva e non tiene inoltre in alcuna considerazione lo stato delle cose. Desidero però fare presente che sono stati inoltrati esposti da parte di privati, di patrocinatori legali, di organizzazioni di categoria, dell'Unione agricoltori ecc., ai quali raramente è stato dato riscontro e comunque soltanto in lingua italiana, la qual cosa non è nemmeno così irritante, quanto il fatto che la società non ritiene opportuno rispondere agli scritti degli interessati, con i quali ha trattato a sua volta la compravendita dei terreni, i vari diritti di passaggio ecc. A tutti e specialmente agli agricoltori è chiaro che per la costruzione dell'autostrada, la quale recherà notevoli vantaggi all'economia di tutta la Provincia, richiede l'esproprio di terreni, per la qual cosa è necessario che la società interessata giunga ad accordi con i relativi proprietari. Non intendo criticare le offerte fatte a tal proposito, che in linea di massima sono state giudicate eque e di ciò se ne deve dare obiettivamente atto. Sconveniente invece è il metodo con cui si procede al riscatto dei terreni. Sono in grado di sottoporre al Consiglio dei contratti su cui, signori colleghi, anche i giuristi potrebbero discutere, se la formulazione dei compromessi in relazione ai contratti veri e propri contenga o meno pregiudizi giuridici. I cosiddetti compromessi prevedono delle clausole, che sono state modificate nei veri e propri contratti; si tratta infatti di condizioni di vendita, previste dal contratto, che garantiscono in linea di massima all'interessato non soltanto il riscatto del terreno, ma anche il risarcimento di tutti i danni secondari. Mi sento in dovere di indicare questa circostanza che sa di raggiro. Non è lecito stipulare agli agricoltori od ai relativi rappresentanti contratti, ai quali nemmeno i giuristi riescono dare l'inequivocabile interpretazione.

Per quanto riguarda il pagamento del prezzo di acquisto dei terreni ed il risarcimento dei danni secondari, non sarebbe difficile dimostrare, signor assessore, che la società dell'Autobrennero si trova notevolmente in ritardo. Ella probabilmente non mi crederà, mentre io sono in grado di provare, che per tale questione sono stati interessati avvocati, i quali si sono visti costretti ad adire le vie legali, poiché la società in parola non ha provveduto ad effettuare a tempo debito i dovuti pagamenti, come previsto dai relativi contratti. Non è ammissibile che l'Autobrennero conceda degli acconti, facendo poi sospirare per anni ed anni agli interessati il relativo saldo, pur considerando che la società di cui sopra deve far fronte ad enormi obblighi finanziari. Simile modo di procedere non può essere adottato in casi particolari, in cui si devono scattare interi masi, proprietà fondiaria ecc., in quanto i venditori interessati sono costretti a crearsi una nuova esistenza; si tenga inoltre presente che vi sono molte questioni tavolari in attesa di definizione e se ciò sotto un certo profilo è giustificabile, tale dato di fatto non può essere messo in connessione con il riscatto definitivo dei terreni. E' infatti comprensibile che i cosiddetti programmi di ripartizione vengano elaborati dopo la determinazione del modo e della misura del riscatto dei terreni e dopo la regolazione dell'intero problema. Ciò però non significa che il pagamento delle somme dovute può avvenire della misura del 10% o del 50%; tale percentuale potrebbe essere portata tranquillamente al 95%, provvedendo di attuare i piani di ripartizione e di regolare agli atti fondiari in un secondo tempo e cioè dopo essere venuti in possesso delle definitive misure delle relative aree. Credo che tutto ciò costi soltanto un pizzico di buona volontà da parte della società dell'Autobrennero, se la stessa tenesse presente di non aver soltanto usufruito dei terreni per la costruzione della autostra-

da, ma che sarebbe inoltre suo dovere di prendere pure atto delle richieste avanzate dai singoli proprietari. Nella Val Isarco, nella Bassa Atesina e nella circoscrizione di Bolzano sono sorti, a seguito della costruzione della arteria autostradale, dei danni che non sono stati ancora risarciti. Signori colleghi! Per dare lettura delle relazioni peritali e di quelle relative alle richieste degli interessati, di cui dispongo, occuperei probabilmente l'intera giornata di oggi e di domani! Mi si permetta però di indicare, quale esempio, almeno la natura dei citati danni. Nella valle Isarco le ferrovie dello Stato hanno istituito 2 anni or sono per conto della società dell'autostrada servitù elettriche, che fino ad oggi non sono state registrate e non si è inoltre provveduto alle necessarie liquidazioni. A ciò si aggiunga anche i cosiddetti danni secondari che in certi casi, in cui le aziende agricole sono ubicate in determinate zone, i menzionati danni possono superare l'importo stabilito per il riscatto dei terreni veri e propri. Tuttavia con le note clausole inserite nei compromessi si deve constatare che la società dell'Autostrada fa le orecchie da mercante, per quanto concerne il risarcimento dei danni secondari. Non intendo elencare i singoli casi verificatisi nelle varie aziende, ma desidero soltanto far presente, come non sia possibile che si distruggano in zone abitate impianti di acqua potabile, strade di accesso, strade frazionali, strade di accesso ai singoli masi, senza peraltro provvedere ai necessari lavori di ripristino, lasciando inoltre inevasi e senza risposta i reclami presentati a tal proposito dalla popolazione colpita. Signori colleghi, questi dati di fatto inaspriscono l'animo di chi ha dimostrato comprensione verso la società, cedendo i propri terreni per la realizzazione dell'autostrada.

Un particolare spunto per questo mio intervento mi viene offerto dalla circostanza, che riguarda le vie d'accesso della Bassa Atesina. Il 17 gennaio 1967 l'amministrazione pro-

vinciale di Bolzano ha stipulato con la società dell'Autobrennero una convenzione riguardante il ripristino della strada di accesso ai Comuni di Magré, di Cortaccia, di Termeno, di Caldaro, di quelli della zona d'Oltradige, siti nella parte orientale della Bassa Atesina, poiché a quell'epoca si aveva raggiunto il necessario accordo con l'A.N.A.S. e con tutti gli organi competenti, compresa l'amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato. A seguito di questo evento i Comuni interessati si sono messi in contatto con la società dell'Autostrada ed hanno raggiunto un accordo sul tracciato da seguire. Sono in grado di dimostrare in base ad una precisa documentazione, come la citata società sia riuscita in un secondo tempo ad intrigare abilmente contro il menzionato accordo. Ora invece si tenta di creare fra i vari Comuni un certo antagonismo, facendo presente che l'uno o l'altro Comune subirebbe un maggiore svantaggio economico, qualora si realizzasse il tracciato originario, e ciò nonostante che le amministrazioni comunali interessate avessero concordato su una precisa tratta, alla quale si potrebbero allacciare in secondo tempo, d'intesa con la giunta provinciale, altre arterie stradali per collegare trasversalmente l'uno all'altro i Comuni di cui sopra. Mi riservo comunque di mettere a disposizione della società autostradale o del signor assessore il citato documento al momento opportuno. Non è lecito isolare per anni, vale a dire dal 1967, sotto il profilo economico una determinata zona, poiché tale circostanza mal si concilia con il concetto fondamentale, su cui deve essere basata la realizzazione di un'opera autostradale. Non si può infatti isolare, con la costruzione di un'autostrada, una zona assai popolata, che dispone di una non irrilevante area economica. Tale situazione però sussiste tuttora nell'anno 1971 nei pressi dello svincolo autostradale di Egna. A proposito di svincoli desidero indicare una circostanza in relazione all'ordine del giorno presentato, senza per al-

tro commentare ulteriormente il documento in parola. Mi auguro che in fase di progettazione dell'autostrada Bolzano-Merano, la quale, come noto, viene considerata più che altro un'arteria di accesso all'Autobrennero, ragion per cui non deve avere le caratteristiche di un'autostrada interregionale, si tenga pure conto dei desideri espressi a tal proposito dai Comuni della Val d'Adige. Questi hanno formato del resto oggetto di una mozione trattata in Consiglio provinciale di Bolzano il 31 marzo c.a. ed in quella occasione abbiamo espresso il desiderio di costruire nella zona Terlano-Vilpiano uno svincolo autostradale per i Comuni di Terlano, Andriano, Nalles, Tesimo, Meltina. Siccome nella Bassa Atesina abbiamo fatto a tal proposito un'amara esperienza, in quanto la predetta zona è rimasta per 5 lunghi anni senza strade di accesso, mi permetto di ricordare nuovamente in questa sede il desiderio dei Comuni di cui sopra.

E' deplorabile il fatto che ad ogni piccolo costruttore vengano imposte per la realizzazione di nuovi progetti edili, di impianti ecc. precise condizioni, mentre si è dovuto constatare che le ditte appaltatrici della società Autobrennero hanno eretto a Varna ed a Ponte Gardena arbitrariamente ed in ogni stagione impianti per l'asfaltatura della strada ecc. A seguito di ciò sono stati inviati alla società in parola, che è quindi a conoscenza di tali circostanze, conosciute del resto anche dal medico provinciale. In questi casi poco importa, a quanto sembra, se nelle vicinanze di simili impianti, che inquinano l'atmosfera, vi sia una scuola materna od elementare. A tal proposito desidero fare presente che simili situazioni costituiscono il rovescio della medaglia, vengono esposte al fine di determinare un intervento dell'amministrazione regionale, la quale si è spesso adoperata — lo riconosco, tuttavia non con esito soddisfacente — presso la società dell'autostrada, di cui essa è socio, dimodoché gli inconvenienti lamentati in que-

sta sede non abbiano più a verificarsi.

In occasione del dibattito sul bilancio regionale del corrente anno, ho dichiarato in Consiglio regionale, che un bel giorno contadini insoddisfatti potrebbero inscenare, alla guida dei propri trattori, una manifestazione di protesta. A seguito di questa mia affermazione siamo stati interpellati dal Vice-Commissario del Governo per chiarire se simili avvenimenti potrebbero effettivamente verificarsi.

Quali rappresentanti dei contadini rispondiamo che non impediremo a nessuno di organizzare manifestazioni di questo genere, qualora non subentrassero notevoli miglioramenti. Tutti questi problemi potrebbero essere comunque presentati alla opinione pubblica in modo più valido, predisponendo, a mio avviso, una conferenza stampa, qualora gli stessi non venissero avviati immediatamente ad una soddisfacente soluzione. Da parte nostra dimostreremo senz'altro la massima comprensione per le difficoltà che l'Autobrennero dovrà superare a tal proposito, ma non tolleriamo che da una parte si provveda a regolare le varie questioni insolite, mentre dall'altra si trascurano per lungo tempo gli interessati, che hanno ceduto le proprietà per la costruzione di una così importante arteria autostradale, senza che per altro si provveda al relativo risarcimento).

PRESIDENTE: La parola all'assessore.

PASQUALIN (assessore finanze, patrimonio, enti locali, commercio e cooperazione - D.C.): Sono stati posti alcuni problemi ai quali necessariamente bisognerà rispondere. Incominciamo dagli ultimi. Sono contento che il collega Mayr riconosca che per quanto riguarda gli espropri non ci sono state discriminazioni, ma c'è stato un trattamento che in nessuna altra zona d'Italia è stato previsto per i contadini. Ricordo che per il trattamento di particolare benevolenza che la società dell'Auto-

strada del Brennero ha riservato nei confronti dei contadini, c'è stato un aumento di costo di 10 miliardi, che evidentemente non erano previsti, anche perché le valutazioni precedenti erano state fatte nel 1960. Ho qualche perplessità per quanto lui dice sui danni indiretti, anche se mi posso rendere conto di alcune situazioni particolari. Comunque sono del parere che se ci sono casi particolari io potrò senz'altro farmeli conoscere, in modo da consentirmi di assumere maggiori informazioni e potergli dare poi una esauriente risposta. Il cons. De Carneri si lamenta perché non abbiamo motivato le ragioni dell'aumento del capitale sociale; mi pareva di aver peccato di eccesso nella documentazione sia con la relazione iniziale al disegno di legge, sia con la descrizione che avevo fatto sulle motivazioni che avevano comportato l'aumento di spesa e di conseguenza la richiesta di aumento del capitale sociale. Per quanto riguarda il personale devo dirgli che l'Autostrada ha più volte richiamato le società che si sono dimostrate inadempienti sui contratti collettivi di lavoro, e debbo anche assicurare gli altri colleghi che hanno posto questo problema, che l'inserimento nel consiglio di amministrazione potrà venire esaminato e sarà posto senz'altro all'attenzione della Giunta, non appena ci sarà la scadenza del consiglio di amministrazione stesso. Ora dovrei dare una risposta piuttosto lunga al cons. Pruner, il quale si complimentava l'altro ieri perché la Giunta aveva predisposto una serie di informazioni, le più dettagliate possibili. Queste informazioni oggi diventano del tutto generiche e superficiali e quindi non sufficienti per dare la possibilità di approvazione della legge. Devo dire che se accettassimo il rinvio di questo disegno di legge, non avremmo certamente esaurito la richiesta del cons. Pruner, perché partiamo da due posizioni diametralmente opposte. E cioè da parte sua un senso di sfiducia nei confronti degli amministratori dell'Auto-

tostrada del Brennero, per una serie di considerazioni, alcune delle quali di carattere tecnico e soprattutto perché sono state superate le perizie di spesa iniziale. Abbiamo visto più volte che non c'è mai stata perizia nell'ambito dei lavori pubblici, che venisse rispettata, ma non soltanto per quanto riguarda l'Autostrada del Brennero, ma per tutti quanti i lavori pubblici che ci possono essere stati. Io posso dirgli, da alcune informazioni che ho assunto che almeno per una decina di lotti, ad esempio il tronco Trento-Bolzano, che tocca ai lotti 15, 16, 17, 18, 19, l'importo a base d'asta era di 8 miliardi 529 milioni e l'importo finale è stato di 9 miliardi 125 milioni. Aumento del 7% derivato però da lavori imprevisi che il Genio civile ha obbligato ad effettuare dopo l'alluvione del '66. Evidentemente ci sono anche delle perizie che hanno subito notevolissimi aumenti. Questo perché questi lavori si dovevano fare e tutti quanti i lavori siamo qui per documentarli, tutti questi lavori sono stati regolarmente approvati, non solo dal consiglio di amministrazione dell'Autobrennero, ma anche approvati dal consiglio centrale dell'ANAS, e poi regolarmente portati nelle sedi competenti. La rendicontazione è stata resa nota nei particolari al collegio sindacale dell'Autobrennero. Ora ci si lamenta costantemente dello aumento che ha subito l'iniziale progetto di circa 110 miliardi. Non si tiene conto che c'è stata una evoluzione del traffico non prevedibile. Non era prevedibile, ma non soltanto per noi. Pensino soltanto che nella Milano-Bologna erano previsti nel '60 le cifre di 6.708 veicoli medi giornalieri; nel '70 ne sono stati riscontrati 25.002. Ora non si possono non riconoscere queste cose, e quindi non giustificare un aumento che è stato provocato inevitabilmente da fatti concreti, non da spreco di denaro, fatti concreti che sono stati, ad esempio, il raccordo con l'Autostrada del Sole, lo sviluppo della viabilità ordinaria e degli insediamenti che erano stati fatti. Il raccordo dell'Auto-

tostrada del Sole ha comportato una maggiore spesa di 2 miliardi 300 milioni. L'allargamento della panchina spartitraffico successivamente richiesta dall'ANAS ha portato, nella zona Verona-Modena, un supero di 5 miliardi 700 milioni. L'attraversamento della città di Bolzano — e colgo soltanto le cifre più grosse — l'attraversamento della città di Bolzano, con i viadotti di sosta richiesti dalla Giunta provinciale e dall'ANAS fra Chiusa e Bolzano, le prescrizioni paesaggistiche, hanno comportato l'aumento di 9 miliardi 450 milioni. Allargamento di sovrappassi e sottopassi: 4 miliardi 30 milioni. Sostanzialmente, collega Pruner, dobbiamo ritornare al discorso che abbiamo fatto l'altro ieri: e cioè la nostra Autostrada costa 565 milioni al km., di fronte a una serie — sono documentato e posso tranquillamente dare tale documentazione — di fronte a una serie di costi di altre autostrade, che si aggirano sul miliardo al km. Ora, accusare in modo così generico, di insufficienza, di carenza e quasi di incapacità, è sicuramente un colpire gli sforzi anche che gli amministratori hanno fatto, specialmente per portare i miglioramenti della Autostrada particolarmente nella nostra regione. Vediamo: se facciamo soltanto un esame analitico dei lavori di miglioramento che sono stati portati nella nostra regione, questo pone in difficoltà gli amministratori della Regione, perché si accorgono che hanno insistito per portare a questa infrastruttura fondamentale, un livello evidentemente migliorativo. E sentirsi dire che non è giustificato l'aumento del capitale sociale e quindi dei costi, in modo, mi permetta, anche scorretto, non ritengo accettabile una accusa di questo genere. La Giunta è estremamente documentata per quanto riguarda questo aumento dei costi, e ne ha dato dimostrazione. Evidentemente non possiamo avere qui il dato del 16° km.: se il bitumato è dello stesso spessore di 3 cm. ogni 5 cm., certamente però gli amministratori che saranno interpellati direttamente su questo problema

potranno dare tutte le indicazioni che lei vorrà. E' in corso poi un esame, una visita da parte della commissione finanze, alla quale lei partecipa e in quella sede avrà occasione di vedere tangibilmente quei benefici che sono stati apportati all'Autostrada e potrà anche richiedere maggiori documentazioni. Però non può dire che da parte nostra non ci sia stata correttezza e nell'amministrazione dell'Autostrada e nella documentazione che lei aveva chiesto.

PRESIDENTE: Metto a votazione l'art 1.

(INTERRUZIONE)

PRESIDENTE: Mi spiace, ma siamo in votazione, e poi lei sa che la parola dell'assessore conclude la discussione. Questa è la norma. Quindi poteva chiederlo prima.

Metto in votazione l'art. 1: è approvato a maggioranza con 4 voti contrari e 2 astenuti.

Art. 2

*All'onere derivante dalla presente legge si provvede per lire 103.150.000 a carico dello esercizio finanziario 1971 e per lire 103.150.000 a carico dell'esercizio finanziario 1972.*

*All'onere di lire 103.150.000 previsto per l'esercizio finanziario 1971 si provvede mediante prelevamento di pari importo dal fondo speciale iscritto al cap. 2090 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario medesimo.*

La parola al cons. Sembenotti.

SEMBENOTTI (P.P.T.T.): Chiedo che venga messa in votazione la proposta, avanzata dal dott. Pruner, di sospendere la discussione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE: Va bene, il cons. Pruner ha fatto la proposta, possono parlare due

pro e due contro. Chi parla contro? Chi parla a favore?

PRUNER (Segretario questore - P.P.T.T.)  
Devo chiarire che la nostra richiesta non è fondata su questioni di carattere demagogico od altro. Ma, signor assessore, io avevo chiesto il prezzo unitario del conglomerato bitumoso di asfaltatura della strada per confrontarlo con il prezzo corrente libero, che, per esempio, pratica la Provincia nei suoi lotti. E', mi sembra, chiedere una cosa che ci serve per dare a noi una tranquillità, un giudizio obiettivo, sereno su quello che sono 30-35 lotti di lavoro che sono stati assegnati in questi ultimi tempi e di cui, nella sua relazione, non fa nessun cenno. E non ci ha fornito neanche il raffronto possibile per quanto riguarda la qualità di questo tappeto, di questa bitumatura. Perché consta che a questi effetti, per esempio — poi mi si dirà se sbaglio e sarò contento di sbagliare, che per una determinata esigenza del traffico che scorre sulle autostrade è necessario un particolare accorgimento per la stesura di questo tappeto, a caldo, non a freddo, sul luogo, non proveniente quindi il materiale dalle fabbriche di bitume, ma che provenga dalla immediata vicinanza dell'Autostrada stessa, affinché questo tappeto, affinché questo strato bitumoso sia il più efficiente possibile, proprio nei riflessi di quel traffico maggiore che oggi presentano le Autostrade. Quindi la mia richiesta è motivata non da ragioni di ordine generico e polemico, ma proprio perché desidero essere convinto della bontà del fatto della cessione dei lotti, di cui lei ha fatto l'elenco nella sua relazione, a trattativa privata, e poter giustificare quindi il fatto della trattativa privata, magari con la migliore volontà e la maggiore serietà di queste imprese che hanno avuto la fortuna di accedere e di ottenere i lotti stessi in esecuzione, a danno di altre che sono rimaste fuori, che non furono nemmeno interpellate e che,

se non andiamo errati, localmente sono considerate, sono valutate, sono apprezzate al pari di tante altre.

PRESIDENTE: La parola al presidente della Giunta.

GRIGOLLI (Presidente G.R. - D.C.): Mi riesce assolutamente incomprensibile ritenere che un problema di tappeto bitumoso sia così incidente nel giudizio finale, rispetto a una opera di 180 miliardi, da bloccare l'iter di questo disegno di legge, che corrisponde a un fatto di dovere societario, sul quale già ci siamo intrattenuti all'inizio di questa discussione, e che è un adempimento indispensabile e urgente, stante i tempi anche del profilo burocratico inevitabili e non superabili. Quindi non possiamo dare la risposta se il tappeto era più o meno caldo, se il materiale usato era quello di cave vicine o lontane, ritenendo che la sede propria per approfondire dettami di carattere tecnico sia quella del prossimo previsto esame della Commissione finanze sul luogo lungo la Autostrada del Brennero e nel corso di questo incontro sarà possibile esaminare tutti questi dettami di carattere tecnico, direttamente con i responsabili della società e con i tecnici, i quali, ritengo, dovranno dare le risposte più attendibili possibili. Nel frattempo anche ricordo che nell'assegnazione dei lavori, come ha ricordato l'assessore Pasqualin, che riguardavano bitumature, sono state invitate anche imprese di Trento e di Bolzano, particolarmente qualificate per questo tipo di opere. Quindi anche in questo profilo non vediamo particolari esigenze di ulteriori chiarimenti e pertanto è chiaro che, detto questo, noi ci opponiamo alla richiesta di sospensione, avanzata dal cons. Pruner.

PRESIDENTE: Metto in votazione la proposta di sospensione avanzata dal cons. Pru-

ner: è respinta a maggioranza con 2 voti favorevoli.

Metto in votazione l'art. 2: è approvato a maggioranza con 1 astenuto.

Chi prende la parola per dichiarazione di voto? La parola al cons. Betta.

BETTA (P.R.I.): Brevemente, signor Presidente, per modificare in parte quanto avevo detto in sede di discussione generale, in cui avevo fatto alcune critiche, che comunque in gran parte ribadisco; a un certo punto avevo criticato anche il grosso aumento di spesa fra preventivo e realizzazione dei lavori stessi. Devo dire per la verità che avendo sentita la relazione dell'assessore Pasqualin, avendo poi controllato le cifre, ecc., e visto il tempo che è passato fra i lavori di progettazione e i lavori di esecuzione delle opere e visto anche il tempo, le varianti che sono state fatte al progetto originario, non è che l'aumento sia tale da giustificare secondo il mio parere, una grossa critica. Quindi il mio voto sarà leggermente differenziato da quanto avevo precedentemente dichiarato; avevo dichiarato che probabilmente avrei votato contro, invece darò un voto di astensione, non potendo comunque dimenticare la gravità del comportamento e dell'Autostrada e della Giunta regionale nel presentare un disegno di legge che praticamente è già cotto e cucinato e sul quale noi non abbiamo nulla da poter fare o interferire; senza aver interpellato prima il Consiglio regionale, senza che al Consiglio regionale o ai suoi rappresentanti o a parte di essi, che fan parte della Commissione alle finanze, sia data la possibilità di fare quel colloquio con la presidenza e con la direzione dell'Autostrada e di fare quel sopralluogo che avevamo più volte e già da un po' di tempo richiesto e che finora non si è avuta la grazia e la fortuna di vedere e di avere. Speriamo che in seguito, quando il disegno di legge sarà già stato approvato e quindi il nostro intervento avrà una forma di

sanatoria, speriamo almeno di poter avere questa relazione dalla presidenza e la direzione dell'Autostrada e di poter fare anche il sopralluogo alle opere stesse. Un'ultima cosa che volevo aggiungere e per la quale non mi è stata data risposta, ma spero non volontariamente, è quanto avevo detto in sede di discussione generale, cioè una raccomandazione alla società dell'Autostrada, di curare maggiormente le opere di finitura. Dico che nella parte vicino al tratto di Verona, si notano per esempio delle canalette che son già tutte sconquassate, che sono messe là, così, in attesa di venire asportate, di cadere definitivamente. Ora sono opere anche quelle importanti e sono opere fatte comunque sempre, non con denaro né della Giunta, né mio, né del Consiglio, ma con denaro della collettività e quindi anche la società dell'Autostrada abbia più cura di queste opere, è sempre fatto obbligo alle imprese che hanno avuto gli appalti, che hanno vinto gli appalti, di fare il lavoro come deve essere fatto. Con ciò ribadisco ancora il mio voto di astensione. Grazie.

PRESIDENTE: La parola al cons. Crespi.

CRESPI (P.L.I.): Durante la discussione generale, e per la verità anche durante la discussione articolata, sono state mosse da parte delle altre minoranze dure critiche in merito alla gestione, oltre a critiche di carattere puramente politico. Il gruppo liberale condivide solo queste ultime, in quanto non è in grado di valutare la gestione, così come hanno fatto ad esempio i socialisti che a questa gestione partecipano. Il gruppo liberale ritiene che il presente disegno di legge sia obiettivamente giustificabile e pertanto dichiara che voterà a favore.

PRESIDENTE: La parola al cons. de Carneri.

DE CARNERI (P.C.I.): Per le ragioni espresse nella discussione generale e nella discussione articolata, comunico quanto già era stato anticipato in quelle sedi, che il gruppo comunista voterà contro il disegno di legge.

PRESIDENTE: La parola al cons. Pruner.

PRUNER (Segretario questore - P.P.T.T.): Anche noi manteniamo il nostro voto negativo nei confronti di questo disegno di legge, e potrei aggiungere che con sottolineatura maggiore saremo negativi nei confronti del disegno di legge stesso, proprio per le ultime battute del signor presidente e del signor assessore, che non hanno voluto fornire documentazioni scritte relative ai costi, anche se della bitumatura, che si aggira sui 10 miliardi; non sono 10 mila lire, non sono dieci milioni, sono 10 miliardi che noi dobbiamo sapere se sono stati bene amministrati o meno bene amministrati. La battuta dell'ultima seduta di venerdì scorso del signor presidente, ancora maggiormente ci autorizza a votare contro questo disegno di legge, perché se non erro, e non fui smentito, al presidente non importa se l'Autostrada costi 110 miliardi o 310 miliardi, perché questo è un problema che riguarda la SAB, perché è una società a partecipazione azionaria, non è municipalizzata; ha fatto un discorso che per me non era comprensibile e non sarà mai. A noi interessa risparmiare per l'Autostrada, anche perché sappiamo che in fin dei conti l'Autostrada si avvale del denaro pubblico per coprire i costi di quelle che sono le opere. A noi interessa che invece di 110 costi 109 miliardi, anche se risparmiamo un solo miliardo, perché risparmiare questo significa fare l'economia della nostra pubblica amministrazione. Mi sembra che sia blasfemia addirittura l'affermazione del signor presidente, quando dice: a me non interessa quanto costa, ci pensi l'Autostrada. Noi siamo qui per ratificare l'operato di una

società, pur essendo una società azionaria. Questo è il discorso che lei ha fatto. Per questo noi votiamo contro questo disegno di legge con coscienza tranquilla.

PRESIDENTE: Prego distribuire le schede per la votazione segreta.

Faccio presente che il pomeriggio si riprende alle ore 15.

(Segue votazione a scrutinio segreto).

Esito della votazione:

Votanti 36

27 sì

6 no

3 schede bianche.

La legge è approvata.

La seduta è sospesa e riprende nel pomeriggio alle ore 15.

(Ore 12.50).

Ore 15.12.

PRESIDENTE: La seduta riprende.

Procediamo alla trattazione del *Disegno di legge n. 139: «Sovvenzione per la liquidazione delle pendenze del comitato organizzatore dei campionati del mondo di sci alpino Val Gardena 1970».*

La parola al Presidente della Giunta per la lettura della relazione.

GRIGOLLI (Presidente G.R.-D.C.): (*legge*)

PRESIDENTE: La parola al cons. Pollini per la lettura della relazione della III Commissione legislativa finanze e patrimonio.

POLLINI (D.C.): (*legge*).

PRESIDENTE: E' aperta la discussione generale.

Hanno chiesto di parlare i cons. Raffaelli e Gouthier.

RAFFAELLI (P.S.I.): Ecco, io vorrei premettere che spero che la discussione su questo disegno di legge, che sotto certi aspetti potrebbe anche seguire la scia della discussione del disegno di legge precedentemente, si svolga in un'atmosfera meno tesa e meno prevenuta. Dico che sarebbe veramente peccato che una manifestazione come quella dei campionati mondiali della Val Gardena, che da tutte le direzioni ha avuto direi quasi esclusivamente dei giudizi di apprezzamento positivo, chiudesse questa ultima fase, questo ultimo provvedimento stralcio in un'atmosfera così di sospetto, non dico di scandalo, perché penso non ci sia motivo, di ombra, di giudizio negativo. E' giusto e questo lo dico subito perché non credo di doverlo imparare da altri, che dove c'è intervento di denaro pubblico, ci sia l'opportuno, il necessario, il doveroso rigore nel controllo di questo denaro pubblico, e quindi mi guardo bene dal contestare ai colleghi delle varie parti del Consiglio, il diritto di persuadersi che le cose sono andate in una certa maniera e se non sono persuasi, di comportarsi in conseguenza. Io però vorrei fare un appello, non una mozione degli affetti, ma vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi che sono stati, non per colpa loro, insufficientemente informati, su alcuni aspetti della cosa. Quello che ha fatto rinviare dall'estate ad ora la discussione, quello che ha determinato atteggiamenti di astensione o di voto contrario in commissione, è stato, mi pare, soprattutto la insufficienza delle informazioni. E di questo mi dolgo, alla stessa maniera in cui mi sono doluto che non siano stati sufficientemente informati i colleghi che fanno parte della commissione competente. So tuttavia, perché l'ho avuto anch'io, che dopo le conclusioni della commissione legislativa, ci sono state fornite delle ulteriori precisazioni, ci sono stati dati degli ulteriori ragguagli. Pen-

so che come sono arrivato a leggerlo io, che in fondo li conoscevo, siano arrivati anche gli altri. Vorrei aggiungere qualcosa, non tanto a titolo personale, ma così, per il fatto di essermi trovato per le circostanze note, a far parte del comitato organizzatore e prima ancora per essermi trovato in posizione tale da poter incoraggiare o scoraggiare l'iniziativa che poi ha avuto il suo seguito e la sua conclusione. Io ero assessore al turismo, quando i rappresentanti del comitato di iniziativa della Val Gardena, comitato di iniziativa per la candidatura alla assegnazione dei campionati mondiali, viene a informarmi dell'iniziativa stessa e a sottopormi un preventivo e a chiedere un appoggio per un intervento regionale. Io non ho sottomano in questo momento tale preventivo, ma credo di ricordare abbastanza bene, che non andava oltre i 130-140 milioni (a proposito di preventivi e di consuntivi!). Alla Regione si chiedeva un intervento di 20-25 milioni, che io proposi in Giunta, sotto forma di intervento valido a tutti gli effetti, anche nel caso in cui non ci fossero stati i campionati, cioè il contributo per la sistemazione della pista del Ciampinoi.

Il ragionamento era semplice: se voi siete degli illusi, se la federazione internazionale di sci non vi dovesse dare il campionato in Val Gardena, la spesa della Regione si giustificerebbe comunque con la predisposizione di una attrezzatura valida per il turismo invernale in ogni caso. Siamo arrivati alle cifre che voi conoscete, benché da una certa posizione ci si può anche scandalizzare, benché io personalmente non mi scandalizzo. Perché? Perché secondo me ci sono due ragioni che giustificano questi sbalzi da un preventivo iniziale a un consuntivo finale, soprattutto in una circostanza come la presente. Nessuno di quelli che han preso l'iniziativa aveva mai organizzato una manifestazione a carattere mondiale. E quindi nessuno poteva sapere, poteva al massimo intuire, cercar di indovinare, cercare di andare per approssimazione, ma nessuno poteva sa-

pere cosa implicasse lo svolgimento regolare, dignitoso, positivo di una manifestazione di tale portata. Ed è la prima ragione. La seconda è questa: viviamo in un paese in cui dire la verità al primo momento molte volte può significare vedersi chiusa la porta in faccia. Siamo franchi, perché ci siamo dentro tutti in questo costume, in questa abitudine, se qualcuno fosse venuto, non da me, ma da qualsiasi altro a dire: vogliamo fare i campionati del mondo, abbiamo calcolato che alla fine, fra infrastrutture permanenti e fra spese di gestione spenderemmo 3-4 miliardi, il primo ad accasciarsi sulla sedia sarei stato io, poi sarebbe stato il ministro del turismo, poi sarebbero stati i rappresentanti delle varie amministrazioni e non se ne sarebbe fatto niente. Questo nostro secolare costume di mangiare il carciofo foglia per foglia, insegnateci dai nostri padri della patria savoia, è entrato dappertutto come inevitabile. E allora in buona fede almeno son venuti con le spese ritenute allora indispensabili per una manifestazione che si riteneva dignitosa. Le cose sono cresciute per strada, ed è importante però precisare che non sono cresciute per ragioni di leggerezza, per ragioni di spreco, per ragioni di disamministrazione, sono cresciute per strada, perché tutti si sono resi conto che le nozze con i fichi secchi non si fanno. Una manifestazione mondiale, che seguiva e che si alterna con le olimpiadi invernali, e che aveva avuto come precedente Grenoble, dove la grandeur de la France si era vista in tutta la sua espressione gollista, non poteva essere una miserabile o una squalida manifestazione provinciale. Chi non è stato in Francia a vedere le attrezzature e gli apprestamenti per le olimpiadi invernali di Grenoble, io lo invito personalmente ad andarci prima di trinciare giudizi, perché lì si sono spesi miliardi per un solo stadio del ghiaccio, che non è uno spreco, perché è un'opera permanente. Si sono spesi miliardi in attrezzature di altro genere, permanente, stadi, uffici, strade, ap-

prestamenti di piste apprestamenti di impianti di risalita e credo che la Francia non abbia avuto a pentirsi di avere spese quei miliardi di franchi, perché di fronte al mondo ha ben figurato ed ha conservato delle attrezzature valide nei decenni futuri ed ha lanciato il turismo invernale delle montagne francesi come in nessun'altra occasione e circostanza. Tenuto conto di questo confronto, tenuto conto che se i campionati del mondo non sono le olimpiadi, ma sono la manifestazione immediatamente inferiore, e le cifre spese in Val Gardena non sono per niente spropositate rispetto e allo obiettivo e ai risultati conseguiti. Io vorrei fare, fare, di fronte a chi si sbalordisce delle cifre, un semplice ragionamento: ho visto, sentito, letto, che alcune perplessità legittime del resto, da parte di colleghi, sono state espresse nei confronti di talune spese, chiamiamole di rappresentanza, gli omaggi del comitato organizzatore alle varie organizzazioni estere partecipanti, personalità, ecc. Bene una diecina di milioni di omaggi sono stati spesi nell'acquisto e conseguentemente nella distribuzione di statuine, di oggetti di artigianato gardenese in legno, belle fra il resto, a mio giudizio, gradite da tutti coloro che le hanno avute, alle varie personalità, alle varie organizzazioni. Se volete un particolare sul quale vi permetto di attaccarmi, ho portato io, assieme agli amici della val Gardena, al Ministro del turismo Corona, che era mio compagno di partito, uno di quelli che mangiano, secondo alcuni, un gioco di scacchi della Val Gardena, sarà costato 30 mila lire, lo abbiamo portato, regalato al Ministro Corona, il quale però aveva avuto il piccolo merito di aver dato un colpo di spalla definitivo nei confronti del CONI presso il quale c'erano, dopo l'iniziativa della Val Gardena, le pressioni di Courmayeur e di Cortina per avere l'assegnazione dei campionati: il quale ha avuto anche il piccolo merito di aver fatto assegnare un contributo mi pare di 40 milioni o di più da parte del suo Ministero e che ci è

comunque sempre stato vicino nella organizzazione. Se questo è spreco, se questo è uso sbagliato o disonesto del pubblico denaro, io sono qui a disposizione, assieme ad altri, fra i quali il nostro Presidente del Consiglio regionale, che è stato, come me, membro del comitato organizzatore, da quando è stato completato fino a quando si è praticamente sciolto. Ma volevo dire questo: chiedere, per esempio, non in polemica con loro, ma così, per curiosità, chiedere per esempio al collega Spoegler, cosa spende la provincia di Bolzano, chiedere al collega Vettori se ci fosse qui, cosa spende la provincia di Trento per l'incremento e il sostentamento delle attività artigiane; spendono milioni e milioni. Dieci milioni, perché alcune centinaia e qualche migliaio di articoli prodotti in Val Gardena, andassero in quella occasione, in tutte le parti del mondo a dire, non solo che lassù si organizzava una manifestazione di carattere mondiale, ma dire anche che lassù si creano questi prodotti dell'artigianato unici nel mondo, credo che indirettamente sia stata una spesa politicamente e amministrativamente giustificata in pieno. Cosa spende la Regione per la promozione turistica? Cosa spendono le Province? E non mettiamo nel conto i pranzi, le cene, perché è di questo qualche volta che si tratta, sono le cose che si prestano di più. Hanno fatto dei pranzi, hanno fatto delle cene per centinaia di persone. Bene io ho, in 4 anni di assessorato e, al di fuori dell'assessorato, nella mia attività di libero cittadino che partecipa all'attività di alcune organizzazioni sportive, sono stato in altre parti d'Italia, sono stato almeno una mezza dozzina di volte nella Val d'Aosta, sono stato dove non c'è nessuna organizzazione, nessuna struttura di carattere amministrativo e politico, sono stato ospite di organizzazioni sportive estere, la F.I.S. per esempio, e anche la F.F.S. Federazione francese di sci, io sono stato ospite, per esempio, con altri, alla torre Eiffel, dove nessuno ha fatto il conto di quello che abbiano speso per

questo tipo di rapporti di pubbliche relazioni che alla fine hanno sempre la loro contropartita. D'altra parte i conti sono stati anche esposti nell'ultimo promemoria, in sufficiente dettaglio, perché nessuno possa dire che lì ci siano stati degli sprechi. Ma io dico: che cosa spende la Regione per la promozione turistica in altre forme? Diecine, centinaia di milioni tutti gli anni e fa bene, perché se li spende bene, quelle decine e centinaia di milioni e miliardi rientrano. Lì c'è stato sicuramente una più che giusta proporzione fra quel tipo di spesa e quello che può essere stato il rapporto instaurato con un mondo vastissimo, che va dagli Stati Uniti al Giappone, a tutti gli stati europei, interessato, (e lo ha dimostrato successivamente nella pratica) interessato a conoscere le nostre zone turistiche, le nostre attrezzature turistiche e interessato soprattutto a fruirne, portando qui denaro, portando qui ospiti, portando qui valuta pregiata. Quindi è anche sotto questo profilo se noi facciamo il rapporto fra quello che è stato speso in pubbliche relazioni, chiamiamole genericamente così, in oltre due anni e mezzo di attività, da parte del comitato organizzatore dei campionati della Val Gardena e quello che spendono direttamente gli enti pubblici, c'è sicuramente una differenza a vantaggio del comitato dei campionati. Io vorrei dire un'altra cosa che qui non è stata detta, penso per ovvie ragioni, anche, ma che sarebbe ingiusto tacere, a proposito del rigore e della oculatezza nella deliberazione delle spese. Il comitato organizzatore di cui i signori colleghi conoscono la composizione attraverso le relazioni che sono state date, ha avuto nella fase decisiva, nella fase dell'ultimo anno precedente all'espletamento, alla realizzazione dei campionati, la presenza di due funzionari della Regione e di un funzionario del commissariato del Governo, oltre a quella del sottoscritto, che era entrato quando era assessore, che è stato confermato dalla Giunta anche dopo, direi per ragioni in un certo senso di continuità e per

un altro verso ragioni di valutazioni delle quali io sono grato alla Giunta, che non ha creduto di dovermi sostituire lì per il solo fatto che non ero più membro della Giunta stessa. Più l'allora presidente, l'allora assessore al turismo della provincia di Bolzano, attuale nostro Presidente, avv. Fioreschy. Quello che io devo dire pubblicamente, ci tengo a dire pubblicamente perché non è bene sottacere certe cose, certi meriti, è questo: che i funzionari della Regione e i funzionari dello Stato semmai ci hanno creato difficoltà nella decisione di determinate iniziative che comportavano determinate spese, perché il loro ruolo è stato costantemente quello di Quintino Sella del comitato. Non erano stati nominati revisori dei conti, né hanno esercitato un ruolo preventivo di revisori dei conti. La politica della lesina. E ci siamo scontrati qualche volta, perché dicevamo che nei confronti, di fronte all'impegno, di fronte alla manifestazione ci pareva che loro avessero una mentalità prevalentemente fiscale e prevalentemente amministrativa e che non capissero determinate esigenze di carattere privatistico, certe «larghezze», lo metto fra virgolette, certe impostazioni più larghe, comunque, che il comitato, me compreso, l'avv. von Fioreschy compreso ritenevamo di dover adottare. Quindi lo dico perché sento questo dovere, e perché se qualcuno non è in grado di smentirmi, devo da questo dedurre che la presenza dei tre funzionari pubblici, i due regionali e quello del Commissariato del governo, di per sé stessi, con questo loro comportamento costituiscono una garanzia di come si è proceduto. In questa occasione io devo dire un'altra cosa, e credo che almeno qui nessuno lo metta in dubbio, dato che manifestazioni di militarismo o di tenerezza per le istituzioni militari credo di non averne mai esplicitato. Ma dico qui che è giusto tener conto, prendere atto e dare atto di quanto ha risparmiato l'amministrazione dei campionati di sci della Val Gardena, grazie all'intervento dei militari, e per militari intendo il tenente

colonnello Cruccu che era membro del nostro comitato, che è allo stato maggiore del Corpo d'armata, era evidentemente un'entusiasta della cosa, un'organizzatore e grazie a lui e tramite lui l'intervento che tutte le amministrazioni militari da quelle locali a quelle centrali hanno esplicitato effettivamente risparmiandoci un sacco di soldi perché la manodopera, l'attrezzatura meccanica dei militari è stata messa larghissimamente a disposizione per una serie e di lavori e di servizi. Un'altra cosa che io vorrei far presente ai colleghi, in particolare a quelli che giustamente allo stato delle loro affermazioni hanno espresso perplessità e giudizi negativi, ma vorrei chiedere prima della espressione del loro giudizio definitivo, io vorrei chiedere un atto di sincerità personale: chi è stato e chi non è mai stato in quel periodo oltre Ponte Gardena? Perché anche quello è abbastanza importante.

Io dico: sicuramente tutti 52 non ci siamo stati, sicuramente un certo numero non c'è stato; qualcuno per niente, qualche altro forse in passaggio fugace. Bisogna cercare di rendersi conto (io parlo dall'alto di una esperienza, dico dall'alto fra virgolette, con una esperienza che mi è toccata felicemente, della quale sono contento e che non rimprovero agli altri di non aver avuto, ma parlo da questa posizione che mi ha consentito di rendermi conto) di quale enorme complessità di problemi comporta l'organizzare non solo dignitosamente ma esemplarmente — questo mi sento di affermarlo perché l'ha scritto la stampa specializzata di tutto il mondo — organizzare esemplarmente una manifestazione di questo genere. Allora dico onestà vuole che o si è cercato di vedere in loro cosa comportava e come ha funzionato o sennò per lo meno bisogna fare un largo margine di credito a chi lì dentro ha lavorato per anni. E chi ha lavorato per anni non sono io, sono soprattutto quei gardenesi che con spirito, se volete garibaldino, con idee qualche volta approssimative, e non

sono sempre amministratori pubblici, con rischio personale, perché è giusto ricordare anche questo, i primi cento milioni alla Cassa di risparmio di Trento e di Bolzano portano le firme di garanzia con cambiali di alcuni operatori economici della Val Gardena, in proprio, le prime spese, i primi cento milioni li hanno esposti loro, han garantito loro. Ma dico bisogna cercare di rendersi conto di quello che ha fatto questa gente pagando di persona e guadagnando anche di persona, se volete, perché non l'hanno mica fatto soltanto per spirito francescano o solo per spirito sportivo. Sono stati per me, guardate, vi do il mio giudizio che ha dato di loro più di una volta, sono stati degli operatori economici e turistici estremamente avveduti. Hanno incominciato col proporre, hanno incominciato col rischiare in proprio, sono riusciti ad ottenere l'appoggio degli enti pubblici, hanno fatto le cose egregiamente e oggi stanno raccogliendone copiosi frutti, come del resto è giusto. Li raccolgono loro, di riflesso li raccoglie l'intera provincia di Bolzano, un po' meno, ma di riflesso li raccoglie l'intera regione. Sotto questo profilo non c'è dubbio che se noi consideriamo la spesa fatta dagli enti pubblici per i campionati della Val Gardena come spesa promozionale, dedotto quella che è la spesa per infrastrutture permanenti che comunque si giustifica, perché una valle come la Val Gardena con i servizi di telefono che aveva prima, con le strade che aveva prima, senza quelle due o tre strutture edilizie che sono state fatte, sarebbe stata un gradino inferiore, ma la spesa fatta, dedotte le infrastrutture permanenti, si giustifica in pieno. Perché? Perché anche dopo i campionati la strada della Val Gardena è aperta, l'informazione, la ricerca, la curiosità è aperta, e io le esercito queste informazioni, queste ricerche e questa curiosità. E la Val Gardena ha ospiti oggi, 6 ottobre, negli alberghi che dovevano chiudere a metà settembre. La Val Gardena, Selva, S. Cristina, Ortisei e frazioni. Un albergo

che secondo il proprietario doveva chiudere il 25 agosto, ho saputo oggi, casualmente che è ancora aperto. Americani nella regione Trentino-Alto Adige. Chi li ha visti fino all'anno scorso, fino a due anni fa? Li abbiamo visti tutti, li avevamo visti nel 1945 e poi basta. I primi gruppi organizzati di turisti americani qui nella nostra terra, sono venuti al seguito dei campionati mondiali di Val Gardena. I primi rapporti turistici, e non dico mica che ci sia il boom del turista americano, ma il primo tramite, la prima rottura, si è avuta con quella manifestazione. Quindi io penso che anche come intervento promozionale, considerato proprio solo sotto questo aspetto, si giustifica larghissimamente e ha già incominciato a rendere. Come ho già detto prima e voglio tornarci su per un momento, per quelli che o non l'abbiano saputo a suo tempo o lo volessero sottovalutare, l'assegnazione era stata fatta dal congresso della FIS, federazione internazionale di sci, di Beirut, era stata fatta alla FIS, cioè alla federazione italiana sport invernali e non alla Val Gardena. La decisione successiva è stata una decisione del CONI, il quale ha avuto — e su questo vi posso solo, purtroppo, in questo momento offrire la mia testimonianza, che può non valere niente per chi mi ritenga bugiardo, dovrebbe valere per chi sappia che generalmente io non racconto bugie, se non qualcuna di quelle indispensabili per la vita quotidiana...

AGOSTINI (P.L.I.): Alla moglie...

RAFFAELLI (P.S.I.): Lascia perdere. Non essere sempre indiscreto, Agostini. La racconterò a chi mi pare. Tu moglie non ce n'hai quindi è meglio che parli con gli scapoli.

Scherzi a parte, ripeto, è stata una grossa battaglia anche quella, perché prese le mosse dal comitato di iniziativa della Val Gardena, si sono mosse ovviamente, e non mi faccio me-

raviglia, altre località che avrebbero avuti gli stessi titoli come capacità ricettiva, come situazione dal punto di vista turistico e agonistico, cioè praticamente Cortina e Courmayeur, e lì c'è stato, fortunatamente, anche sotto la mia pressione, la scelta del CONI a favore della Val Gardena. Ora guardate, io l'ho già detto e ricordato ripetutamente, mi sento in dovere, mi sono sentito in dovere di rendere conto per quel che mi riguarda ai colleghi del Consiglio di quella che è stata la posizione mia, e senza esserne delegato, forse di poter parlare, sotto questo aspetto per lo meno, anche a nome del nostro Presidente del Consiglio, che non è presente e che ha fatto parte del comitato organizzatore. Ho detto queste cose e per un dovere e anche per ricordare, salvo smentite, che però vorrei documentata perché del contrario io posso esibire ampissime documentazioni, per riconfermare dicevo che sotto il profilo agonistico, sportivo, turistico e organizzativo, i campionati della Val Gardena hanno ottenuto nel mondo un successo e un riconoscimento incondizionato. E questo va detto, non per elogiare chi non se lo merita, ma per elogiare chi ha fatto il massimo sforzo in questa direzione. Per quel che riguarda il comitato organizzatore, ho visto che ci sono state delle richieste anche a quel proposito, io devo dire una cosa: i cosiddetti assessori, dico cosiddetti per non offendere i nostri colleghi che sono assessori in senso proprio; furono chiamati — e non da me — assessori nel comitato organizzatore nel comitato esecutivo, quelle persone, tutte del posto, alle quali erano stati affidati dei settori di lavoro e dei settori operativi particolari, organizzazione piste, direzione sportiva, organizzazione delle comunicazioni, organizzazione logistica, cioè le strade, dico poco i rapporti col Ministero dei lavori pubblici, con l'ANAS, con la provincia, con i comuni, con i militari, per garantire una rete di viabilità decente e sufficiente, per garantire il sale tempestivo sulle strade durante il pe-

riodo d'inverno. Questi personaggi che erano 10 o 12, tutti del posto, tutti impegnati in proprie attività professionali, hanno esplicito un impegno di lavoro che per alcuni li ha portati ad abbandonare completamente in quel periodo il proprio lavoro professionale. E quelli avevano assegnato un compenso mensile forfettario, che è stato pagato fino a un certo punto, che dopo la conclusione dei campionati mondiali non è più stato pagato, per cui il comitato di liquidazione ha un debito verso costoro di 12 milioni di lire. E saranno pagate o no a seconda se ci saranno o meno disponibilità. Ma se non saranno pagate, nessuno andrà in malora, ma verrà comunque commessa una scorrettezza nei confronti di gente che si era impegnata dietro un preciso impegno di compenso. Per il resto il comitato organizzatore aveva un rimborso di spese di 5 mila lire per ogni seduta, le sedute non sono state eccessive, quelle necessarie, il che è durato fino alla conclusione. Dopo quel lunedì, lo dico così, a scampo di cattivi pensieri, il comitato ha funzionato naturalmente in modo saltuario per circa un anno, senza più alcun rimborso di spese né gettoni di presenza, quindi in forma gratuita. E metto avanti queste cose così per evitare possibilmente anche domande, per chi sia in buona fede e a queste cose voglia prestare attenzione. Ora un'ultima cosa che devo dire è questa: in attesa del provvedimento che stiamo discutendo, lungamente discusso fra il comitato e la Giunta e il presidente Grigoli in particolare, che non era fanaticamente desideroso di tirar fuori milioni ancora per il comitato della Val Gardena e ha fatto di tutto per vedere se c'erano altre soluzioni, dicevo in attesa di questo provvedimento comunque promesso dalla Giunta, come proposta, il comitato di liquidazione ha ritenuto di non poter far aspettare gli ultimi creditori, che sono i poi meno furbi, ancora ulteriormente oppure affrontare delle cause giudiziarie per morosità. E ha ottenuto un anticipo dalla

Banca del Lavoro, per il quale, colleghi, paghiamo o si pagano gli interessi di legge. Il provvedimento mi dispiace che non sia passato in luglio, perché avremmo risparmiato qualche centinaio di migliaia di lire. Sarebbe grave che non passasse adesso perché i soldi che noi votiamo in parte già li votiamo per la Banca Nazionale del Lavoro. Quindi prima lo votiamo e meno soldi diamo alla banca e più diamo a chi effettivamente ha fatto le prestazioni, ha perduto beni, è stato espropriato, ha dato delle cose che non gli sono state pagate. E ho finito, colleghi. Io non ho creduto mai moltissimo nella efficacia delle parole, ma siamo un po' tutti affetti dallo stesso difetto perché parliamo tutti, sperando che qualcuno ci ascolti e qualcuno apprezzi i nostri argomenti. Io ripeto quello che ho detto prima: una manifestazione che nel suo complesso ha meritato riconoscimenti nazionali ed internazionali unanimi e altamente positivi, sarebbe veramente un peccato venisse chiusa così al suo stralcio alla sua liquidazione finale con un'ombra di dubbio, con un'ombra di scandalo. Qui guardate, con riferimento anche a un intervento in Commissione del collega Gouthier, io vi direi: vediamo un poco se si può coinvolgere e il comitato e l'organizzazione e la manifestazione con gli apprezzamenti che lui è libero di fare quando vuole nei confronti di una, dell'altra o di una terza persona sul piano singolo. Certo che il comitato e i campionati non meritano di essere messi nel sacco di certi apprezzamenti che io non discuto in questa sede e che sono stati fatti nei confronti di singole persone. Io non ho nessuna pretesa di chiedere voto di fiducia così preventivo, (fra il resto non sono neanche presidente del Consiglio, quindi non posso). Ma siccome la questione è di fiducia veramente, io direi: Discutiamo a fondo, chiedete quello che non vi è stato detto attraverso le varie relazioni scritte e quello che io posso aver dimenticato o non ho detto ve lo domando non a nome mio, che

in fondo non è la prima volta che non raccolgo voti positivi, (chi fa politica ne raccoglie tanti di negativi) ma a nome soprattutto di tutta quella gente che senza essere minimamente implicata nella nostra vita politica, ha lavorato disinteressatamente o con un interesse diretto, ma pulito, tutto sommato, ha lavorato sodo, ha lavorato onestamente, ha lavorato lindamente e, lasciatemelo dire, in definitiva, ha lavorato per procurare alla nostra regione, che è una regione turistica una manifestazione che è stata — e qui sfido chiunque a dimostrare il contrario — è stata nettamente producente, è stata nettamente positiva.

Per questa gente se non per la Giunta regionale, se non per la Giunta vecchia, se non per i membri del Consiglio regionale che hanno fatto parte del comitato di organizzazione, ma per questa gente io dico che un voto di approvazione sarebbe un compenso minimo, morale, che si può aspettare dal Consiglio regionale tutto.

PRESIDENTE: La parola al cons. Gouthier.

GOUTHIER (P.C.I.): Io non credo che un disegno di legge come questo meriti una troppo lunga considerazione ed eccessiva discussione, perché il problema che a noi del Consiglio regionale si presenta, mi sembra quello di dare una valutazione generale e complessivamente di questa vicenda, anche alla luce di certe risultanze finanziarie che ci sono state sottoposte in Commissione, dopo il Consiglio, dopo che la commissione le aveva sollecitate. Non credo che noi dobbiamo trasformarci in ragionieri, metterci a spulciare i conti o bollette o fatture o andare a vedere firme su cambiali, non solo perché non c'è stata nessuna specifica denuncia di reato, ma perché non credo che sia compito nostro; compito nostro è quello di dare appunto dei giudizi politici. Bè, io voglio mettere da parte ogni pretesa

di rifare le bucce di questa vicenda, e mi voglio appunto limitare ad alcune considerazioni di carattere generale.

Indubbiamente bisogna partire tenendo presenti le perplessità che ci sono in ampi settori dell'opinione pubblica, perplessità da una parte e dall'altra, come diceva il collega Raffaelli, anche nel senso di attesa legittima di veder sanata una questione che ha visto l'impegno di persone per il bene della valle, della provincia e della regione. Bene, ripeto, partendo da un punto di vista di considerazioni generali ed escludendo la linea dell'andare a rivedere i conti, io personalmente e noi tutti dobbiamo tener conto anche di vicende in questo giudizio che si sono innestate nel contesto. Io ho avuto la sfortuna di essere incappato in una vicenda, quella dell'ing. Fabio Conci, che è stata trattata pubblicamente in aula del Consiglio provinciale in modo alquanto dettagliato e tengo a dire che è stata una delle poche volte in cui la risposta del signor assessore mi ha soddisfatto, perché mi ha chiarito le idee e ha confermato quello che dicevo prima, che la vicenda va vista nel suo complesso, non come bilancio, ma va vista come fatto e come dinamica che ha messo in moto lo sviluppo del turismo, la pubblicità e la dislocazione concorrenziale della Val Gardena di fronte a Grenoble e così via, ma annota anche delle cose spiacevoli e delle quali bisogna pur parlare. E ponendoci da questo punto di vista, è evidente che non si può, collega Raffaelli, separare, setacciare, da una parte c'è la Val Gardena con i bravi albergatori, con i bravi esponenti delle Pro Loco, che facevano i conti, che firmavano le cambiali per conto loro, poverini, che sono ancora adesso scoperti, e dall'altra, separate da un muro, altre vicende spiacevoli, dannose per la collettività. Non è possibile. Perché noi dobbiamo dare un giudizio complessivo e vedere qual'è la dinamica complessiva che si è sviluppata. E' facile dire: la pubblicità, un risultato importante che c'è

stato; ma bisogna vedere se è solo questo e a qual prezzo e quali riflessi si sono avuti. Il collega Raffaelli avrà sentito certamente parlare delle vicende della Bastogi e diversi giornali hanno rifatto la storia della Bastogi, della società per le strade ferrate meridionali, che indubbiamente sono state un atto progressivo allora, nel senso che hanno portato anche all'unificazione materiale del nostro paese, però già allora le persone di sinistra, che erano tutti socialisti, ponevano dei seri punti di domanda sul come e a quali prezzi si è realizzata l'unificazione del nostro paese. E noi oggi dobbiamo esimerci, possiamo mettere da parte questo metodo di ricerca e questo metodo di valutazione, possiamo soltanto vedere le migliaia, che mi auguro arrivino, di clienti da tutto il mondo in Val Gardena e non vedere quanto mi risulta e quanto ho visto e quanto altri hanno visto in questa vicenda. Quindi non intendo rinarrare la vicenda dell'ing. Fabio Conci, perché non mi piace, tra l'altro, e non voglio tediare i colleghi...

(*INTERRUZIONE*)

GOUTHIER (P.C.I.): Non lo so neanche... non l'ho mai visto, ma ci sono i verbali; quindi chi vuole approfondire, può andare a approfondire.

(*INTERRUZIONE*)

GOUTHIER (P.C.I.): ... Né voglio abbandonarmi a questo. Però, ecco, volevo dire questo; noi, che abbiamo responsabilità di natura generale, politica, dobbiamo seguire questo metodo di giudizio politico, anche in un momento dove, a torto o a ragione, ma oggettivamente, si diffonde nel Paese e nella nostra regione anche in senso di sfiducia, di demoralizzazione, un senso che comunemente si suol dire di qualunquismo, un senso di dire: son tutti

uguali, un senso di essere travolti da scandali, soprascandali, un senso di sfiducia verso le istituzioni rappresentative, verso gli uomini politici. E' una girandola di neologismi, di locuzioni nuove, che però hanno come denominatore comune una cosa sola: un preoccupante distacco dell'operare delle istituzioni rappresentative dal senso comune, dalle esigenze dell'opinione pubblica. E in questo momento bisogna dire le cose come stanno, nel bianco e nel nero, e non avere paura, non voler mettere da parte quello che non va. Parlare chiaramente e serenamente solo in questo modo, se si potrà ristabilire un certo clima e si potrà e si potrà ristabilire un clima di credibilità che non va implorato, ma che va affermato con fatti sostanziali e con una volontà decisa di chiarezza. E' per questo, è in questo contesto che noi diamo un giudizio negativo. E' una valutazione specifica di questa vicenda, che non coinvolge per nulla la persona fisica di chi in essa ha operato, perché siamo convinti che in certi periodi, come ha confermato il collega Raffaelli che ha partecipato a questa vicenda, probabilmente i protagonisti si sono trovati di fronte a dimensioni più grandi delle loro possibilità, delle loro capacità. Ci rendiamo conto di tutto questo, però ci rendiamo conto anche che c'è stato chi ha approfittato di un terreno incerto e sdruciolevole per fare delle scelte non rispondenti a quelle della collettività. Nessun clamore, nessun appello da parte nostra agli scandali — personalmente, in Consiglio provinciale, le cose che abbiamo saputo e che abbiamo giudicato non giuste, non morali, le abbiamo apertamente discusse — ma appello però sì a un costume di maggiore severità verso se stessi e verso gli altri, potrà scaturire quella credibilità e quella fiducia che certo si invoca, ma molto spesso a parole, senza portare dati di fatto reali. E dati di fatto reali, permettetemi, non sono neanche quei conti che sono stati presentati, sono conteggi, ma bisognerebbe appunto dedicarsi a un altro

tipo di argomentazione di verifica, che esula dalle competenze nostre e forse anche dalle capacità mie personali, che ragioniere non sono. Per questo voteremo contro al disegno di legge.

PRESIDENTE: La parola al Cons. Avancini.

AVANCINI (P.S.D.I.): Signor Presidente, io sono uno di quelli che hanno apprezzato l'intervento del collega Raffaelli, in quanto ha portato senz'altro degli elementi di chiarezza in questa vicenda. Io peraltro sono anche uno di quelli che non direttamente come il collega Raffaelli, ma indirettamente ho sostenuto questa iniziativa a suo tempo, e qui evidentemente non è in discussione la validità della manifestazione e non è in discussione il successo che la manifestazione ha avuto. In commissione io ho manifestato la mia perplessità, proprio per scarsa informazione e io sono stato uno di quelli, anzi credo di essere stato io a chiedere, gli altri commissari hanno accettato, in maniera da poter avere più dettagliate informazioni. E ci è stata mandata questa relazione, che senz'altro è una relazione esauriente, anche se si potrebbe dedurre da qualche voce che ci sia stato pure in qualche caso, qualche eccesso, non dico qualche irregolarità, ma si potrebbe dedurre che ci sia stato qualche eccesso. Certamente è antipatico dover continuamente ricorrere al Consiglio regionale per chiedere la autorizzazione per nuovi interventi; certamente questo sarà l'ultimo per quanto riguarda la Val Gardena. D'altra parte io mi rendo conto — e con questo concordo con Raffaelli — mi rendo conto che è difficile, se non impossibile, prevedere tutte le spese, da quelle più piccole a quelle più grandi, in una manifestazione complessa come questa. E' tuttavia ancora più antipatico dover, in questo caso specifico, intervenire da parte della Regione per carenze e inadempienze di altri, vedi in questo caso

la RAI che ha fatto rimettere al comitato la bella cifra di 54 o 55...

RAFFAELLI (P.S.I.): (*Interrompe*).

AVANCINI (P.S.D.I.): Ecco, va bene, sia stato per il collegamento RAI, mi pare che è detto...

RAFFAELLI (P.S.I.): (*Interrompe*).

AVANCINI (P.S.D.I.): Ecco, il collegamento televisivo, quindi in qualche maniera c'entra anche la televisione. E dico: è una cosa...

RAFFAELLI (P.S.I.): (*Interrompe*).

AVANCINI (P.S.D.I.): ... Non è... una trasmissione televisiva, non la televisione, la trasmissione televisiva...

Dico, è una cosa antipatica dover intervenire in questo senso. Alcune spiegazioni che ci sono state date non sono esaurienti, perché probabilmente nemmeno gli organizzatori sanno precisamente come è avvenuta questa inadempienza che ci costringe a votare un altro disegno di legge di intervento per la Val Gardena. Quindi non si tratta qui degli scacchi al Ministro Corona o degli omaggi che sono stati fatti, ma indubbiamente si tratta di perplessità di altra natura, proprio perché non si capisce perché coloro che avevano preso gli impegni di dare questa cifra si sono poi all'ultimo momento ritirati, mettendoci così un po' nei pasticci. E naturalmente qui è fuori discussione la onestà dei funzionari, che hanno avuto in mano l'amministrazione di questa manifestazione, le spese che sono state fatte, ecc. Certamente sarebbe stato auspicabile che da parte di quegli enti che hanno avuto i mag-

giori benefici, ci fosse stato un maggior impegno, perché io sono perfettamente d'accordo che la Val Gardena ha avuto dei grossi vantaggi da questa operazione e ne avrà ancora di più per il futuro, ma nella nostra regione non c'è solo la Val Gardena, collega Raffaelli, ci sono tante altre zone che avrebbero gli stessi diritti, avrebbero le stesse bellezze, avrebbero le stesse possibilità della Val Gardena, e dare tutto alla Val Gardena, non mi sembra giusto dal punto di vista amministrativo. Per cui un maggior impegno da parte di questi enti, forse anche da parte della Provincia di Bolzano, da parte dei comuni, che questi grossissimi benefici hanno avuto in questa vicenda, sarebbe stato senz'altro auspicabile e sarebbe tuttora auspicabile.

Detto questo, io ritengo che le cose siano state fatte con entusiasmo, siano state fatte con regolarità, siano state valide le iniziative prese e pertanto io voterò a favore di questo disegno di legge.

PRESIDENTE: La parola al Cons. Mitolo.

MITOLO (M.S.I.): Stiamo discutendo il terzo disegno di legge di questa sessione e per una terza volta debbo constatare che la illustrazione più completa e più dettagliata della proposta di legge viene dai banchi dei consiglieri regionali anziché, mi perdonino i membri della Giunta, dai proponenti del disegno di legge. Così come è accaduto per il disegno di legge che riguardava la SALVAR e per quello che riguardava l'aumento di capitale della Autostrada del Brennero, questo disegno di legge che comporta una modesta spesa di 75 milioni per sanare il deficit di bilancio del comitato organizzatore dei campionati mondiali di sci, è stato più approfonditamente illustrato e difeso da un consigliere regionale e precisamente dal collega Raffaelli. In effetti

anche questa volta la relazione di questo disegno di legge è una relazione che è riassunta in misura così limitata e così ristretta da non riuscire nell'intento che una relazione deve perseguire e cioè quello di persuadere e convincere della opportunità della iniziativa legislativa. Ecco perché io debbo apprezzare personalmente l'intervento che ha svolto il collega Raffaelli, anche se mi ha dato l'impressione di essere una specie di intervento svolto per delega della Giunta. Evidentemente le sue cognizioni, il fatto di aver occupato il posto di assessore al turismo e di essersi interessato direttamente dei campionati mondiali di sci, gli hanno dato la possibilità che noi consiglieri non abbiamo potuto avere dalla semplice lettura della relazione al disegno di legge e dalla lettura anche di quella relazione che il comitato organizzatore dei campionati mondiali di sci ci ha fatto pervenire. Io non ho avuto la fortuna, perché non ne ho avuto la possibilità di partecipare, di assistere ai campionati mondiali di sci. Non perché non ami queste manifestazioni, tutt'altro, semplicemente per una ragione molto più terra terra; perché non ne ho avuto il tempo. Nonostante questo, ho seguito la manifestazione attraverso la stampa e attraverso coloro che vi hanno partecipato direttamente e la impressione che si è riportata di questa manifestazione è indubbiamente una impressione positiva, una impressione cioè che mi fa credere alle conclusioni alle quali è pervenuto Raffaelli e tutti coloro i quali hanno giustamente elogiato sia l'organizzazione, sia lo svolgimento agonistico delle gare, e sia soprattutto i risultati che, dal punto di vista turistico, i campionati mondiali di sci hanno conseguito. E quindi condivido gli apprezzamenti che sono stati svolti in questa sede a favore dei responsabili di questi campionati, di questa manifestazione e soprattutto mi rendo perfettamente conto che i vantaggi che da questa manifestazione sono derivati al turismo della Val Gardena, sono vantaggi consistenti,

sono vantaggi soprattutto notevoli, perché indubbiamente da un campionato mondiale, anche di uno sport, che non è uno dei più popolari, ma che comunque è diffuso in tutte le parti del mondo, possono derivare in ogni ambiente, che questo sport pratici, i vantaggi sono notevoli.

D'altra parte non dobbiamo dimenticare che se questi campionati mondiali sono riusciti bene ed hanno conseguito i risultati che sono stati messi in evidenza anche da questa discussione, è sì per merito degli organizzatori e della loro capacità, nessuno mette in dubbio il valore che hanno i gardenesi, pionieri degli sports invernali, degli sports della montagna in genere, esperti soprattutto nel campo del turismo, indubbiamente essi hanno il loro merito, ma non dimentichiamo che i mezzi che hanno avuto a disposizione per la organizzazione di questi campionati mondiali di sci, sono mezzi notevoli, perché in complesso la Val Gardena ha potuto disporre della bella cifra di circa 8 miliardi o 7 miliardi e 700 milioni. E' una cifra con la quale si organizzano manifestazioni forse anche più imponenti di quelle dei campionati mondiali di sci, quando si ha a disposizione cifre di questo genere. Non dirò che è facile riuscire, ma certamente il compito è reso più facile che se certi mezzi non fossero messi a disposizione.

Chi si è avvantaggiato soprattutto di questa manifestazione? Si sono avvantaggiati soprattutto i gardenesi, si è avvantaggiato soprattutto la Val Gardena.

Giustamente Raffaelli ha messo in evidenza che le opere che sono state svolte e di carattere stradale e gli edifici che sono stati costruiti e tutto il resto dei complessi immobiliari che sono stati creati, restano, e danno alla Val Gardena e alla sua industria principale, che è quella turistica, un notevole apporto, che essa saprà sfruttare convenientemente secondo quelle tradizioni che tutti conosciamo e di cui tutti le dobbiamo dare atto,

anzi in un certo senso le dobbiamo essere grati. Ma proprio per questo motivo, vorrei sapere come mai in un complesso finanziario di questa entità, non si sia trovata la possibilità di sopperire a questo modesto deficit che ammonta a 85 milioni, in maniera diversa da quella che ci viene proposta con il disegno di legge che stiamo discutendo... Perché io posso giustificare qualunque cosa, posso comprendere tutto, e una cosa non sono ancora riuscito a capire, perché non ci è stata spiegata né nella relazione e nemmeno, mi perdoni il cons. Raffaelli, ce l'ha spiegata lui, che pure è addentro alle suddette cose, la dimostrazione di questo deficit non è stata data. Da che cosa dipende? E perché deve essere la Regione a doverlo colmare, in quella forma che propone il disegno di legge e che comporta anche l'obbligo che viene fatto ai tre comuni della Val Gardena, di concorrere a sanare questo deficit con l'importo di lire 10 milioni? Perché? Questa è la domanda che io vi rivolgo e che in fondo credo la più importante. Perché deve essere la Regione? Perché dobbiamo ancora una volta fare ricorso ad un metodo come quello che indica nella Regione l'ente assistenziale, l'ente di beneficenza, al quale si ricorre tutte le volte che si verificano situazioni del genere di quella che stiamo esaminando? Non c'è una parola nella relazione — la quale è veramente, vorrei quasi dire, presuntuosa — non una parola di spesa per dimostrare che il deficit era giustificato e che di fronte a una giustificazione di questo genere è opportuno che intervenga la finanza pubblica, la finanza della Regione, con una ulteriore sovvenzione.

Con un semplicismo veramente più unico che raro, in due righe della relazione si condensa la causale di questa proposta. Dopo aver detto che il deficit da L. 106.412.000 è stato ridimensionato a 85 milioni, si dice: «Occorre tuttavia por mano con estrema sollecitudine al ripianamento del deficit e al conseguente saldo delle partite sospese». Punto e basta.

Il motivo per il quale occorra fare questa operazione è completamente ignorato. Ora, ripeto, con tutti i riconoscimenti che si possono fare al comitato organizzatore di questa manifestazione, con tutti i meriti che gli si devono riconoscere, io ritengo che noi non possiamo sopperire in una maniera così semplicistica a questo deficit senza essere in grado di conoscere i motivi per i quali esso si è verificato. Ed è questo il motivo che mi trova in disaccordo con i proponenti di questa iniziativa. Se nel corso della discussione, se nel corso della risposta, questa lacuna che ritengo fondamentale, potrà essere colmata, può darsi anche che il mio atteggiamento venga modificato. Allo stato attuale però io debbo esprimere il mio dissenso più netto dalla proposta che è stata fatta.

PRESIDENTE: La parola al cons. Pruner.

PRUNER (Segretario questore-P.P.T.T.): Per dire che di fronte a questo disegno di legge noi ci troviamo pressappoco nelle identiche condizioni di stato d'animo che ci ha informati o che ci ha colti il precedente disegno di legge, e quello ancora precedente, quello della SALVAR di Merano. Non per le ragioni di merito, in questo caso. Io ho sentito con estremo interesse l'intervento del cons. Raffaelli, ho letto con estrema attenzione la relazione suppletiva che ci è stata fornita dopo la prima seduta di Commissione, nella quale è stato trattato il disegno di legge; ho letto anche da parte ultima, l'appendice alla seconda relazione, e trovo che nel merito si cerca e si riesce anche a dimostrare prima di tutto, come ha detto anche il cons. Raffaelli, la validità dell'iniziativa, sia sotto il profilo turistico, agonistico, sportivo, economico generale a favore della nostra provincia, della nostra regione, delle due province, dell'economia regionale nel suo insieme. Questa convinzione io

l'avevo dal giorno in cui ho sentito parlare, come tutti i colleghi, dell'iniziativa delle olimpiadi della Val Gardena, augurandomi appunto che questo possa costituire, come avrà costituito, un progresso concreto, uno sviluppo concreto della nostra economia. Ma al di fuori, al di sopra di queste considerazioni di ordine pratico, di ordine concreto, rimane pur sempre l'esigenza di fare un esame un pochino formale, non per la formalità, ma per l'aspetto delle procedure che devono essere sempre rispettate nell'ambito di quella che è una politica, un'amministrazione dell'ente pubblico, proceduta che non è la più ortodossa, che non è la più confacente, cioè quella di permettere che procedano le cose fino a un determinato punto, oltre il quale le cose non possono più procedere spontaneamente da sole e quindi si interviene a posteriori con una sanatoria da parte dell'ente pubblico. Ecco, l'aspetto sostanziale, distinto dall'aspetto procedurale e formale, che ci lascia non convinti di un voto che dovremmo poter dare e vorremmo poter dare proprio perché l'iniziativa nel suo insieme lo meriterebbe. Anch'io come il cons. Mitolo attendo un ulteriore sforzo per quanto riguarda la giustificazione della procedura adottata, uno sforzo da parte della Giunta, sforzo di ordine materiale, di espressione di parole, per convincerci che alla fine dei conti non resta altro che l'ente regione, l'unica ancora di salvezza per sanare una situazione deficitaria, non immensamente deficitaria, ma comunque di 75-85 milioni, del comitato organizzatore per i giochi olimpionici sportivi invernali della Val Gardena. Con tutto questo io non esprimo, a nome del mio gruppo, un definitivo giudizio su questo disegno di legge, ma attendo una chiarificazione di idee da parte di chi ha presentato il disegno di legge.

**PRESIDENTE:** La parola al cons. Raffaelli.

**RAFFAELLI (P.S.I.):** Io chiedo sinceramente scusa, e non per convenienza, ai colleghi, se ritorno sul discorso. Non sono la Giunta, non sono il proponente del disegno di legge, anche con la classificazione affibbiatami dal collega Agostini di essere nella maggioranza, non mi sento per niente impegnato a fare l'avvocato difensore delle proposte della Giunta, voi lo sapete ci sono state dentro evidentemente mi preme che la cosa perlomeno passi con quella maggiore larghezza di informazioni e, se possibile, di persuasione da parte dei colleghi che hanno delle perplessità; d'altra parte rendetevi conto che avendo fatto parte di un comitato di una quindicina di persone, che da ogni appunto critica e perplessità, non essendo nella maggior parte coriacei e preparati come siamo noi politici, anche alla critica e all'attacco, possono sentirsi mortificati, essendo l'unico che qui dentro può prendere la parola anche a nome loro, mancando il presidente Fioreschy, mi sento appunto in diritto e in dovere di tornare sugli argomenti. Ripeto, cercherò di farlo nella maniera più breve e succinta e se possibile persuasiva che mi è consentito. Evidentemente il collega Gouthier (tanto non c'è e poi se ci fosse avrebbe già preannunciato una sua posizione precisa, sua e del gruppo), non è convertibile, però io insisto nel dirgli che senza nulla togliere al suo discorso riportato qui dal Consiglio provinciale di Bolzano, circa posizioni di carattere personale, anche di eminenti rappresentanti del comitato, è ingiusto che coinvolga il comitato in una critica sulla quale io non intendo discutere e interferire. Perché il comitato, campionati della Val Gardena, li ha organizzati, li ha portati a termine, bene o male, e adesso il giudizio l'ho già dato, per mio conto, l'ha dato la critica, l'ha dato il pubblico, senza per nulla prestare il fianco ad apprezzamenti di quel tipo. Se marginalmente, a titolo individuale, l'uno o l'altro ha prestato il fianco a queste valutazioni, mi pare profondamente

ingiusto implicare il comitato e la manifestazione nel suo complesso con un giudizio negativo, perché un voto di no, quale quello pronunciato dal gruppo comunista è un giudizio negativo. E cosa c'entriamo noi con quella faccenda alla quale il collega Gouthier si è riferito? Chi altri c'entra? Cosa c'entra il comitato? Padronissimo Gouthier di fare questo, ma padrone anch'io di dire che è pretestuoso e comunque ingiusto nei confronti del comitato e della organizzazione e della manifestazione. Comunque non pretendo certo di convertirlo. Per quello che ha detto il collega Avancini, a proposito della informazione, io, cosa volete, m'era già venuto in mente, a proposito della Autostrada, non voglio insegnare niente a nessuno, io dico però che il giorno in cui nella commissione che ho l'onore di presiedere, mi capitasse una valanga, o non occorre una valanga, una serie di domande, alle quali io non so rispondere o l'assessore non è in grado di rispondere esaurientemente, rinvio la commissione, chiamo, come il regolamento nostro consente e indica, un responsabile del settore al quale ci riferiamo, potevamo o potevano chiamare il direttore, il presidente dell'Autostrada, potevamo chiamare il presidente del comitato di liquidazione che è il rag. Sperber che è qui a Bolzano, che è stato qui due mezza giornate ad aspettare inutilmente di sentire questa discussione, alla quale era, evidentemente, interessato, perché ha perso giorni, notti, giornate, ecc. per tirare avanti con questa baracca, per cercar di chiudere in maniera decente, l'avremmo potuto chiamare, lo avreste potuto chiamare, sarebbe venuto, ben lieto di darvi ogni sicuramente più esauriente spiegazione, perché è un uomo di cifre, è un uomo concreto, è un uomo che chi lo conosce sa che non incarta caramelle false per dimostrare quello che deve dimostrare. E invece ci troviamo qui con le due informazioni scritte, che per me sono abbastanza esaurienti; ma ripeto, tenuto conto del fatto che io molte cose le sa-

pevo per altri colleghi è evidente che possono aver bisogno di ulteriori integrazioni. Quindi io capisco anche questa insoddisfazione per non aver avuto le informazioni dovute. L'altra osservazione, che si è dato tutto alla Val Gardena vale relativamente. Una manifestazione di questo genere si può fare in tre o quattro località in tutta Italia, è evidente, e quella località che può farci fronte e che viene scelta ha inevitabilmente una posizione di privilegio. Lì non c'è niente da fare: o prendere o lasciare, perché se noi andiamo a dire non so, che Vigolo Vattaro ha una pista di discesa, che poi credo l'abbiano smobilitata, adesso ha messo su una pista da fondo di plastica, e quindi i campionati del mondo di specialità nordiche la prossima volta, invece di farla in Val Gardena la facciamo a Vigolo Vattaro, evidentemente diciamo una sciocchezza. Ci sono dei privilegi di natura che chiamano altri privilegi da parte dell'uomo.

Io non so come si potrà fare una politica riparatrice, tenendo conto che adesso la Val Gardena e per una serie di anni può essere considerata servita, e su questo punto si può essere d'accordo. E quindi se l'amministrazione e regionale e della provincia di Bolzano cercano di intervenire altrove, faranno semplicemente il loro dovere. Per quel che ha detto il collega Mitolo in modo particolare della televisione, io l'avevo saltato per non addentrarmi in particolari; però è un particolare fondamentale e quello che ci ha messo a terra è stata la vicenda dei diritti televisivi della televisione americana e giapponese, la trasmissione in «diretta» della manifestazione. Lì c'era stato un preciso accordo, condotto dal presidente della FIS, dal segretario del comitato e da altri membri del comitato della Val Gardena, con i rappresentanti della agenzia americana che aveva assunto l'esclusiva di questa trasmissione e con il presidente della FIS, l'avv. Marc Hodler presidente della federazione internazionale di sci. Secondo le consuetudini e

secondo l'accordo purtroppo verbale, dico purtroppo verbale, perché poi tutti, specialmente i protagonisti di questa vicenda si sono morsi le dita, perché sono rimasti a terra, secondo le consuetudini, secondo gli impegni verbali il riparto del ricavato doveva essere in ragione delle ore di trasmissione in America e in Giappone. Le ore di trasmissione io non ricordo a memoria quante, ma erano pressappoco due terzi per le prove alpine, che sono le più spettacolari, la discesa, lo slalom speciale, lo slalom gigante, e un terzo per le prove di sci nordico dai Tatra.

La Federazione cecoslovacca quando si è vista assegnare metà dell'introito netto, mi han raccontato i testimoni oculari, che loro stessi non ci credevano di avere questa manciata di dollari insperati, perché a loro doveva toccare al massimo a un terzo. In sede di riparto per una disposizione, per una decisione che noi abbiamo sempre considerato arbitraria, ma contro la quale non abbiamo trovato nessuna via legale di ricorso, per una decisione arbitraria del presidente della federazione internazionale, la ripartizione è stata fatta a metà. Inoltre, per una clausola della quale gli incaricati del comitato locale giurano di non essere stati al corrente perché è uscita fuori in sede di consuntivo, l'agenzia incaricata dell'appalto delle trasmissioni, invece che avere il 20% su tutto l'incasso è venuto fuori con una percentuale progressiva, oltre i 50 milioni di incasso, dal 20% son passati al 25, oltre i 75 milioni sono passati al 30, per cui fra quello che si è incassato l'agenzia, consenziente autorevole e decisivo il presidente della Federazione Internazionale di sci, e oltre quello che è stato assegnato insperatamente e non richiesto alla federazione cecoslovacca, noi siamo rimasti con esattamente 54 milioni in meno di quelli che erano i nostri preventivi. E se voi fate il conto che con 54 milioni abbiamo quasi pareggiato, dovete darci atto che vi è stato un infortunio, del quale nessuno riesce a indivi-

duare responsabilità locali, ma tutti sono concordi e non per scaricabarile, perché è stata un'amarissima e contrastatissima sorpresa per tutti di trovarci in sede di ripartizione, in quella sede c'era, come delegato della FISI, l'ing. Conci, che è delegato della federazione italiana presso la FISI, il quale ha potuto fare solo le sue rimostranze, perché gli altri hanno votato come aveva proposto il presidente Hodler. Questa è la pura verità, e ripeto non sono solo io a dirvela; i nomi dei componenti il comitato li avete tutti nella relazione, gente che conoscete e i verbali delle nostre riunioni sono abbastanza documentati sull'amarissima sorpresa di questa ripartizione che ci ha costretti a chiudere con uno spareggio di questo tipo. Che poi ci si sia rivolti alla Regione, collega Mitolo, cosa vuoi che ti dica, abbiamo provato a tirar su qualcosa di più dai comuni interessati, dalle aziende autonome interessate; non sappiamo quali sono le capacità finanziarie di quegli enti...

AGOSTINI (P.L.I.): Sono assistiti dalla ECA.

RAFFAELLI (P.S.I.): Fanno quello che possono anche loro, no? E quindi, essendo la manifestazione stata, non dico promossa, ma assistita dalla Regione e convalidata fin dall'inizio dalla Regione, evidentemente non potevamo rivolgerci altrove. Io non ho fatto quello che, così, quasi velatamente o per sottinteso il collega Mitolo mi ha un po' rimproverato, cioè l'elenco dei meriti delle altre amministrazioni pubbliche. Non l'ho fatto per brevità e perché pensavo che fosse noto, mi pareva che quando io, Guido Raffaelli, per niente militarista, direi il contrario, ho fatto l'elogio dell'amministrazione militare, questo comprendesse l'elogio di tutte le altre amministrazioni, dalle poste e telegrafi, al Ministero delle finanze, al Ministero degli interni, a non so quali altri, sia la RAI-TV, la SIP, che tutti hanno dato una mano

e che si traduce poi nei miliardi spesi in attrezzature e infrastrutture permanenti che qualificano altamente oggi la Valle come una delle più attrezzate. Ma non ho difficoltà a riparare, dicendo che abbiamo avuto veramente, sia pure con le inevitabili difficoltà di far capire alcune cose, l'aiuto di tutti i ministeri interessati. La presidenza del Consiglio è arrivata a un certo momento a delegare un prefetto, del quale mi sfugge in questo momento il nome, ma potrà venirmi in mente fra un attimo, a presiedere una commissione di coordinamento, alla quale ho partecipato alcune volte, che si è riunita almeno una diecina di volte a Roma, cioè con tutti i responsabili dei vari Ministeri, delle varie amministrazioni interessate, per coordinare gli interventi. Quindi c'è stata partecipazione da parte dello Stato. Non possiamo dire di aver fatto tutto da solo. E non ho voluto dire che i bravi albergatori della Val Gardena han fatto tutti da solo. Hanno avuto dei meriti, e ho anche detto che han, fatto con lungimiranza, nel loro interesse, nell'interesse della Valle e interesse personale, ovviamente come sono le cose in questo mondo, ma non è un giudizio di merito, non han fatto bene o male, han fatto semplicemente quello che farebbe ciascun operatore economico avveduto con l'aiuto e con l'intervento di tutti questi enti, dello Stato in questo caso, io dirò una cosa: ho fatto l'elogio meritato che ripeto, perché anche qui credo di essere insospettabile, non ho tenerezza per la categoria dei dipendenti pubblici, ho fatto l'elogio dei funzionari della Regione e del Commissariato del Governo che han fatto parte del comitato, dovrei fare altrettanto dei funzionari dello Stato, delle pubbliche amministrazioni, che non hanno buttato i 100 milioni più o 30 milioni più o meno. Han sempre cercato di lesinare e han concesso solo quando gli è stato effettivamente dimostrato che diversamente non si poteva fare. Quindi mi pare di avere, per quel che mi riguarda, mi sento impegnato appunto per aver

avuto una certa parte, per quanto mi riguarda mi pare di avere fatto un altro sforzo di tentativo di persuasione, comunque di soddisfazione di richieste che ritengo estremamente legittime da parte dei colleghi che hanno tutto il diritto di essere informati a puntino, dal momento che questa manifestazione tutto sommato è estranea alla vita pubblica, alla vita politica del Consiglio regionale, che si trovano a dover votare un certo numero di milioni e quindi è giusto che sappiano il perché. Però vorrei dire una cosa sola al collega Pruner, anche prendendo atto della affermazione che ha fatto successivamente e della sua disponibilità a dare o una astensione o un voto positivo a seconda che sarà o non soddisfatto, ma una cosa la devo dire: non mi pare per niente giusto e mi pare del tutto sproporzionato e ingeneroso qualsiasi accostamento all'atmosfera, al discorso dell'Autostrada, anche se con ciò non voglio dire che all'Autostrada meritino di essere coinvolti negli scandali, ecc. Ma qui direi che proprio non c'è proporzione, né quantitativa e neanche...

(*INTERRUZIONE*)

RAFFAELLI (P.S.I.): Ah, sulla mancanza di informazioni, cosa vuoi che ti dica, non è colpa mia e quindi su questo io non so cosa dire. Ma proprio come premessa avrei voluto dire che cerchiamo di tenerla in un'atmosfera diversa, perché si tratta anche qui di rimpiangere... anzi qui non si tratta di intervenire con azioni nostre, ma si tratta di soldi per pagare debiti. Quindi potrebbe essere anche più difficile. Però la situazione è molto chiara, a mio giudizio.

PRESIDENTE: La parola al Presidente della Giunta regionale.

GRIGOLLI (Presidente G.R. - D.C.): E' mia convinzione che una replica sull'argomen-

to oggetto della presente discussione debba opportunamente partire da una premessa, c'è di principio, da rivolgere al cons. Gouthier, il quale non è ora presente, ma che confido possa di ciò ugualmente essere messo al corrente. Mi sembra infatti che quando all'esame delle assemblee e dei consessi legislativi vengono sottoposte leggi del tipo di quello in esame si verifichi un fenomeno che vorrei definire soltanto curioso, ma comunque in qualche misura preoccupante, quello cioè dell'invio dai banchi del Consiglio, all'indirizzo dei componenti della Giunta, di preconcrete espressioni non tanto di preoccupazione quanto piuttosto di sospetto. Ora mentre la preoccupazione può essere legittima e suscettibile di ampia comprensione, perché costituisce un modo di valutare i criteri di spesa del denaro pubblico, il sospetto può essere invece non legittimo, incauto, non comprensibile e fonte di malintesi e di incomprensioni. A tale punto non ha evidentemente molto senso, mi riferisco ancora alle parole del cons. Gouthier, dire che è deplorabile dover lamentare in questo momento l'esistenza in Italia di un generale senso di sfiducia verso la classe dirigente, quando nel caso specifico relativo alla legge in esame niente si è detto che in qualche modo potesse avallare il genere di sospetti, delle preoccupazioni comunque non fondate, delle quali si è fatto parola. E questo, come ripeto comporta la necessità di un discorso di principio, su questa come su altre materie e dico questo in tono molto pacato e senza alcuna volontà di polemica. Se si vuole procedere ad una azione di verifica, formulando anche dei possibili rilievi, in ogni caso fondati, la discussione è allora proficua e opportuna ma se si intende attuare una tale verifica richiamandosi ad un tipo di legge generica, dietro la quale non si sa che cosa ci sia, e in realtà non c'è niente, allora direi che l'impostazione dialettica viene meno, non ha più senso ed è, secondo me del tutto inutile nella misura in cui appunto non

ha fondamento. Quello del cons. Gouthier mi appare pertanto, un discorso che si limita soltanto ad ipotizzare quello che potrebbe esserci stato o quello che non c'è stato, o quello che egli asserisce esserci stato. Qualora si intenda impennare tutto il discorso sulla vicenda della persona sopra menzionata, mi pare di dover certamente convenire con il cons. Raffaelli, sul fatto che niente consente di ricollegare una tale vicenda, connessa con l'assegnazione di un contributo sulla legge alberghiera a favore di una determinata persona, con lo svolgimento del campionato della Val Gardena e con l'operato della commissione e del comitato organizzatore e con le questioni relative alla legge sottoposta ora alla nostra attenzione. E per sottolineare come non vi sia a tale proposito niente da nascondere, ritengo utile ricordare che sulla legge di cui trattasi vi fu fra Trento e Roma, fra la Reione e i competenti organi statali una grossa contestazione. Come loro sanno, la legge n. 326 prevede che lo stato di ripartizione dei contributi concessi in base alla stessa debba essere formato d'intesa con la Regione, ma il Governo decise la concessione e l'ammissione a tali contributi di un determinato numero di persone, indipendentemente dalla graduatoria di priorità dalla Regione a suo tempo fatta presente al competente Ministero. Ricordo benissimo, essendome io stesso occupato che la pratica, della quale si è parlato poco fa e di cui ora stiamo discutendo, portava a un certo numero il 47, e ricordo che questo 47 l'ho avuto più volte in considerazione, ma il Ministero ammetteva anche pratiche successive al n. 47, che riguardavano non persone di lingua italiana ne persone di lingua tedesca, anche se tutte, stranamente, si trovavano nella zona della Val Gardena o della Val Badia. Quando da parte nostra si provvide a protestare in sede competente per un tale comportamento, ci trovammo a scontrarci con un muro. In tale sede ci venne infatti detto che sì, certamente, l'intesa era prevista, ma

che spettava anzitutto a loro decidere in ordine alla proprietà, e poi a noi metterci d'accordo. Il che evidentemente, è un modo un po' strano di applicare la legge e di far procedere le pratiche. In proposito si arrivò persino al punto di dire che qualora avessimo voluto negare l'intesa, non era detto che loro fossero tenuti a mantenere il contributo a favore del Trentino-Alto Adige, o che non avessero potuto riprenderlo per destinarlo a favore di un'altra zona. A ciò fecero seguito mesi di colloqui di discussioni con i vari uomini politici che nel frattempo erano venuti a presiedere il Ministero che ci convinsero dell'opportunità e della necessità, nonostante che la priorità fosse stata rispettata soltanto parzialmente, di accettare il fatto compiuto piuttosto che una soluzione diversa. Del resto, quella pratica, a parte il collocamento in graduatoria, aveva in ogni caso i presupposti per essere accettata dal Ministero. La relativa istruttoria veniva fatta dall'E.P.T. e dal Ministero, con l'esclusione di qualsiasi intervento della Regione.

Nessun tipo di collegamento particolare è pertanto possibile vedere in questa vicenda, per quanto riguarda questa o quella persona, perché in base alla legge n. 326 la Regione è chiamata soltanto ad esprimere un tipo di intesa, senza peraltro avere alcuna potestà di interferire nella impostazione e nella istruttoria delle relative pratiche. Quindi questo lo dico perché niente c'è da tacere, e per sottolineare comunque ancora quello che ha detto il cons. Raffaelli. E' chiaro peraltro che se si volesse contornare la vicenda di questo contributo relativo ad una pratica che era al 47° posto della graduatoria di un particolare rilievo ritengo che ciò non ha comunque niente a che fare con la vicenda in sé del campionato della Val Gardena, del quale adesso stiamo parlando. Detto questo, mi pare giusto rispondere al cons. Mitolo.

Temo che il cons. Mitolo non abbia avuto la relazione da noi trasmessa al Consi-

glio regionale, sia pure dopo che la commissione finanze ha richiesto un tale supplemento di informazione. Temo che non l'abbia avuta o che l'abbiano avuta solo i membri della commissione-finanze; lei non l'ha dunque avuta.

MITOLO (M.S.I.): No.

GRIGOLLI (Presidente G.R. - D.C.): La prego allora di accettare in proposito le mie scuse. Qui c'è peraltro un malinteso. E' un fatto, del quale mi vado ulteriormente convincendo, che quando questi provvedimenti vengono proposti dalla Giunta essi sono corredati da una qualificata e ampia relazione della commissione, che nel caso specifico della legge in esame effettivamente c'è stata. Ci sono infatti due relazioni per un totale di 25 pagine, relazione e tabelle allegate che, come ha detto il cons. Raffaelli, sono più che sufficienti per una sintesi informativa, appunto come diceva il cons. Gouthier, atta a consentire una valutazione, che non fosse soltanto di natura contabile, ma che servisse a fornire un quadro globale della situazione di cui trattasi. Desidero dire che mi spiace di questo malinteso, ma voglio aggiungere che una relazione, sia pure soltanto in un secondo tempo c'è stata e da tutti, mi pare, si è giudicato che ciò fosse sufficiente. Il cons. Mitolo si chiede perché intervenga la Regione. Potrei dirgli: perché la Regione è la madre di tutti ed è alla madre che si ricorre sempre, come prima fonte di aiuto. E perché altri hanno fatto finta di non capire? ...

(*INTERRUZIONE*)

GRIGOLLI (Presidente G.R. - D.C.): Devo dire che se altri hanno fatto finta di non capire, altri non potevano fare niente. Quello che non poteva fare niente, direi che era lo Stato, perché al riguardo aveva fatto già qualche cosa.

Lo Stato è intervenuto con una contribuzione di 800 milioni, che ha fatto arrivare a questi campionati tramite l'art. 60, poiché il Governo non considerava possibile, non sussistendo precedenti in questo senso, intervenire con una legge apposita per una manifestazione sportiva come i campionati del mondo, mentre invece era intervenuto per manifestazioni come le olimpiadi. Il Governo non voleva creare precedenti in materia, e ricordo che il Ministro Piccoli è intervenuto più volte presso il Presidente della Camera Pertini, perché questo avvenisse. La cifra di 800 milioni costituisce veramente un fatto notevole per l'entità del contributo e per la generosità di cui il Governo ha dato prova, il quale in quella occasione tenne a precisare che la sua contribuzione doveva essere elargita tramite la Regione, e che essa rappresentava il massimo di quello che lo stesso Governo avesse potuto dare.

La Regione in tale modo veniva ad acquistare una veste ufficiale, anche rispetto al comitato organizzatore dei campionati costituitosi con la legge del '68, la quale istituiva il comitato stesso con propri rappresentanti e con proprio controllo e successivo controllo regionale sulla spesa di questo denaro. Evidentemente si sarebbe potuto rivolgere ad un altro organismo, forse alla FISI, ma questa si era brillantemente esentata dal fare qualche cosa, ottenendo in questo senso una dichiarazione sin da prima di Beirut, dicendosi comunque non disposta ad immischiarsi in qualsiasi questione di finanziamento o di deficit che si fosse verificato. A quel punto era evidente che il ricorso alla gran madre diventava inevitabile. D'altra parte noi abbiamo fatto due ordini di ragionamento. Anzitutto non ci sembrava giusto che determinate persone, poche o tante che fossero, tutte comunque non troppo provviste dal punto di vista economico, artigiani e piccoli operatori, rimanessero privi di quello che a loro era dovuto per servizi, per lavori effettuati. In secondo luogo non ci sembrava nep-

pure giusto che egregie persone che avevano operato nel comitato organizzatore, fossero a loro volta coinvolte nel vortice di vicende giudiziarie, che le avrebbero esposte in prima persona, quando semmai erano da apprezzare per quello che in prima persona avevano fatto, ma dalle quali non si poteva pretendere che in proprio pagassero anche i danni di quello che l'ente pubblico o che sia non aveva saputo assicurare con il suo operato. Ecco perché, cons. Mitolo, noi siamo intervenuti a questo titolo, in questo momento, in questo modo, cercando comunque di mettere in rilievo due cose: anzitutto che i comuni della zona e tutti noi abbiamo concordemente riconosciuto che il beneficio dei campionati c'è stato, grande, esplicito, evidente e durevole per cui era necessario che si intervenisse in modo, sia pure simbolico, ma comunque concreto; in secondo luogo che questo ulteriore generoso intervento a favore della Valle Gardena deve chiaramente significare che altri interventi di questo tipo a favore della stessa per il futuro non sono da prevedersi, perché vi sono altre valli in attesa di ottenere il necessario lancio o rilancio turistico, alle quali doverosamente l'attenzione della Regione, e comunque dell'ente pubblico, deve essere rivolta, adesso, che al momento attuale la Valle Gardena è ormai più che turisticamente lanciata e valorizzata attraverso l'azione promozionale e di propaganda svolta all'estero e all'interno. Queste sono le motivazioni di fondo che secondo noi giustificano questa legge e l'esigenza di portarla innanzi, oltre che l'urgenza di approvarla in questa medesima seduta, perché, come il cons. Raffaelli ha ricordato, ci sono pendenze debitorie presso istituti di credito che il comitato deve poter liquidare rapidamente. In conclusione vorrei anzitutto ringraziare il cons. Raffaelli per la testimonianza da lui resa che, in quanto frutto della sua personale partecipazione ai lavori del comitato, è servita assai utilmente ad introdurre questa discussione, e quindi tutti coloro che hanno pre-

annunciato il loro voto favorevole, il cons. Avancini e anche il tono garbato della richiesta di informazione avanzata dal cons. Pruner. In conclusione vorrei dire che questa vicenda non mi pare che anche sotto il profilo del costo generale, già rilevato dal cons. Raffaelli, debba essere indicata come del tutto negativa. E' vero che si è partiti alla garibaldina, è vero che in qualche modo l'ente pubblico è intervenuto a un certo punto con funzioni di contenimento di una situazione che per entusiasmo minacciava di straripare, e di travolgere troppe cose, coinvolgendo altre situazioni. E' vero, che si è resa necessaria una azione di severo controllo, e voglio in proposito ringraziare anche i funzionari regionali, oltre a quelli che pur non essendolo, hanno operato nel comitato organizzatore, e quanti hanno speso del loro, con sacrificio e risultato positivo. Mi sembra peraltro che in via generale non si possa considerare come spropositata la spesa effettuata. In proposito basta ricordare le olimpiadi di Monaco, per le quali, da quello che si legge sui giornali, già adesso, prima ancora di essere effettuate, è prevista una spesa tre volte superiore a quella preventivata pochi anni fa. Ritengo pertanto che il deficit che siamo andati a colmare non sia poi grande cosa, rispetto all'impegno finanziario richiesto al tipo di manifestazione effettuata e al positivo risultato che indubbiamente essa ha avuto e che, tutto sommato, fa onore, non solo alla Val Gardena, ma anche a tutti quelli che hanno operato e in definitiva, a tutta la nostra terra, che certamente trae motivo di notorietà, ma anche di serietà operativa e che noi abbiamo sostenuto col nostro impegno personale e, in questo caso, anche con quello finanziario.

**PRESIDENTE:** La discussione generale è chiusa.

Metto in votazione il passaggio all'esame articolato: è approvato a maggioranza, con 1 voto contrario e 2 astenuti.

### Art. 1

*Le pendenze del Comitato organizzatore dei Campionati del mondo di sci alpino Valgardena 1970, accertate in lire 85 milioni, sono liquidate da un Comitato ristretto, nominato dalla Giunta regionale, composto di non più di tre membri ed un segretario, scelti tra i componenti del Comitato organizzatore.*

*A favore del Comitato ristretto di liquidazione è disposta una sovvenzione straordinaria di lire 75 milioni.*

*Alla copertura della rimanente spesa provvedono direttamente i Comuni di Ortisei, S. Cristina e Selva di Val Gardena, i quali assumono in solido le obbligazioni risultanti dalle fatture allo scopo trasmesse dal Comitato ristretto di liquidazione. L'importo complessivo di capitale di tali fatture non deve superare lire 10 milioni.*

*Il Comitato ristretto di liquidazione, salvo proroga da concedersi con deliberazione della Giunta regionale, deve terminare il suo compito entro il 30 giugno 1972 e presentare il conto consuntivo della gestione, accompagnato da apposita relazione illustrativa, nonché dai relativi atti e documenti giustificativi da sottoporre al riscontro della Ragioneria generale e della Corte dei conti.*

*Successivamente il detto consuntivo deve essere pubblicato nel Bollettino ufficiale della Regione.*

*L'eventuale economia di gestione deve essere versata in entrata del bilancio della Regione.*

Chi chiede la parola all'art. 1? La parola al cons. Mitolo.

**MITOLO (M.S.I.):** Confesso che non capisco il meccanismo di questa norma, cioè non capisco come la Regione possa obbligare i tre comuni della Val Gardena a sostenere l'onere dei 10 milioni che rimarrebbero scoperti una volta pagata, da parte del comitato ristretto,

del comitato di liquidazione, la differenza di 75 milioni messa a disposizione della Regione.

PRESIDENTE: La parola al presidente della Giunta.

GRIGOLLI (Presidente G.R. - D.C.): Direi che questo è un riferimento a copertura di un impegno che si è preso, nel senso che e la Giunta provinciale di Bolzano e i comuni qui citati convengono sulla opportunità che 10 milioni degli 85 di deficit totale vadano a loro carico. Quindi direi che è un riferimento a sostegno, a convalidazione di questo impegno che hanno preso. E va riferito anche a una procedura che il comitato di liquidazione dovrà seguire, nel senso che il comitato sa di dover riferire alla Regione soltanto la spesa di 75 milioni, mentre quella residua non verrà comunque sostenuta dalla Regione.

PRESIDENTE: La parola al cons. Mitolo.

MITOLO (M.S.I.): Qui la norma contiene una specie, la chiamo specie, di obbligazione, che si fa assumere ai tre comuni della Val Gardena. E se questi comuni questa obbligazione non la assolvono? Infatti, secondo me, non sono tenuti ad assolverla poiché si tratta di comuni, quindi enti locali ed autonomi, che non possono essere costretti da una norma di una legge regionale a sostenere un onere che non derivi da una decisione, da un provvedimento preso nell'ambito delle proprie autonome competenze. O i tre comuni sono d'accordo, ed allora non c'è barba di legge che li possa obbligare a sostenerlo.

GRIGOLLI (Presidente G.R. - D.C.): Nella specie in esame noi abbiamo inteso inchinarci a un certo potere sostitutivo che può avere la Giunta provinciale, ove questi comuni non fa-

cessero fronte all'impegno che hanno preso. D'altra parte noi non siamo del parere di dover coprire in toto il deficit accertato, perché è una questione, ci pare, anche di principio, e quindi noi abbiamo ritenuto possibile questa procedura, la quale, capisco, può essere un po', così, zoppicante, per questo aspetto che lei dice. Ma forse non dovrà comportare conseguenze, per il fatto che tutto dovrebbe procedere come si è convenuto di fare.

PRESIDENTE: Metto in votazione l'art. 1: è approvato a maggioranza con 1 astenuto.

#### Art. 2

*All'onere di lire 75 milioni derivante dalla attuazione della presente legge si fa fronte mediante prelevamento di pari importo dal fondo speciale iscritto al capitolo n. 670 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1971.*

Metto in votazione l'art. 2: è approvato all'unanimità.

Chi prende la parola per dichiarazione di voto? Nessuno.

Prego distribuire le schede per la votazione segreta.

*(Segue votazione a scrutinio segreto).*

Esito della votazione:

Votanti 30

23 sì

2 no

5 schede bianche.

La legge è approvata.

Ora, all'ordine del giorno, c'è ancora il disegno di legge n. 102: «Determinazione del limite di età nella partecipazione ai concorsi per l'assegnazione delle condotte mediche e veterinarie in provincia di Bolzano».

Questo provvedimento di legge è all'ordine del giorno, perché non è stato mai formalmente ritirato, benché i rappresentanti del

gruppo di lingua tedesca, proponenti, abbiano fatto presente che l'avrebbero esaminato un'altra volta. Quindi io ritengo che non ci siano difficoltà per rinviarlo un'altra volta, cioè non siamo pronti ancora per esaminarlo.

La mozione dei consiglieri regionali, Sembenotti, Pruner e Parolari sullo sfruttamento dei prati del monte Bondone, viene rinviata, a richiesta dei proponenti, alla prossima tornata.

A questo punto non possiamo iniziare la trattazione dell'ordine del giorno che è stato stamattina distribuito, perché devono passare almeno 24 ore. La mozione è stata sospesa.

Per occupare il nostro tempo, almeno fino alle 18, propongo di trattare alcune **interrogazioni e interpellanze**, con l'intesa che se manca oggi l'interpellante o l'interpellato, la interrogazione non decade perché non era prevista la trattazione.

Interrogazione n. 268 del cons. Crespi all'assessore alla sanità, sulla opportunità di procedere allo scioglimento del consiglio di amministrazione dell'ospedale di S. Chiara di Trento:

*Il sottoscritto, Consigliere regionale dott. ing. Alberto Crespi, in relazione alla dura e motivata presa di posizione contro l'attuale Consiglio d'Amministrazione della quasi totalità dei medici che prestano servizio presso l'Ospedale di Santa Chiara;*

*considerato che l'attuale Consiglio d'Amministrazione, pur essendo scaduto per naturale fine del mandato, è rimasto in carica in virtù di quanto disposto dall'articolo 47 della legge regionale 31 ottobre 1969, n. 10;*

*visti gli articoli 17 e 19 della succitata legge, che rispettivamente prevedono il controllo regionale sugli enti ospedalieri e dettano norme sullo scioglimento dei consigli d'amministrazione di tali enti;*

*considerato che dopo il deliberato dei medici il Consiglio d'Amministrazione si trova nella pratica impossibilità di funzionare, come*

*previsto appunto dall'articolo 19 della legge succitata;*

*considerato ancora che l'aperto e insanabile dissidio tra Consiglio e personale sanitario non può che ripercuotersi sfavorevolmente sull'andamento generale dell'Ospedale;*

*chiede di interrogare l'on. Assessore alla Sanità per conoscere se la Giunta regionale non ritenga opportuno procedere all'immediato scioglimento dello stesso Consiglio d'Amministrazione, nominando un Commissario che regga l'Ospedale di Santa Chiara fino a quando si possa procedere alla ricostituzione del nuovo Consiglio a termini dell'articolo 9 della già citata legge regionale 31 ottobre 1969, n. 10.*  
*Risposta scritta.*

*Con osservanza.*

Leggo la risposta scritta dell'assessore Fronza:

L'interrogazione del Consigliere regionale ing. Alberto Crespi, prendendo lo spunto dallo stato di tensione esistente tra l'attuale Consiglio di amministrazione dell'Ospedale Civile S. Chiara di Trento ed una parte dei medici dipendenti, stato di tensione che ha avuto come manifestazione esterna la precedente presa di posizione pubblica di detti medici contro il Consiglio di amministrazione del nosocomio, e valutato insanabile il dissidio tra le parti al punto da rendere gravemente precario il funzionamento del Consiglio di amministrazione, tende a conoscere se la Giunta regionale non ritiene opportuno procedere all'immediato scioglimento del Consiglio di amministrazione più volte citato ed alla nomina, al suo posto, di un commissario incaricato a reggere l'Ospedale S. Chiara fino alla ricostituzione della nuova amministrazione, a sensi dell'art. 9 della legge regionale 31.10.1969, n. 10.

In merito è da dire che la Giunta regionale, fattasi carico delle stesse preoccupazioni che manifesta il Consigliere interrogante, è immediatamente intervenuta non appena posta a conoscenza del dissidio sorto, proponendosi

un obiettivo esame della situazione in vista di possibili interventi intesi ad evitare le gravi conseguenze a carico del normale funzionamento dell'ospedale, conseguenze che sarebbero state inevitabili ove lo stato di tensione all'interno dell'istituzione si fosse tramutato in aperto conflitto.

Per questo, sia il Presidente della Giunta regionale che l'Assessore competente hanno avuto numerosi colloqui con rappresentanze dei medici ospedalieri e con gli stessi amministratori dell'Ospedale, mentre nel contempo sono stati posti all'esame delicati problemi di natura giuridica connessi con l'attuale complessa situazione dell'Ospedale: detto esame aveva lo scopo di accertare entro quali limiti l'organo di controllo poteva operare nella situazione dell'ente, con interventi che fossero nello stesso tempo necessari per assicurare la vita del nosocomio ed al riparo da ogni possibile pregiudizio di illegittimità.

Come è noto infatti in queste settimane si stanno prendendo i provvedimenti per l'attuazione delle deliberazioni della Giunta regionale concernenti la prima, la fusione dell'Opera Pia Ospedale Infantile regionale «Angeli Custodi» con l'Opera Pia Ospedale Civile «S. Chiara» di Trento e la seconda la dichiarazione di ente ospedaliero dell'Ospedale Civile S. Chiara di Trento (comprendente le due Opere unificate).

In questa fase era necessario procedere, avendo riguardo anche a questi termini della situazione, che appaiono sia sotto il profilo politico che amministrativo assai importanti, in quanto finalizzati a realizzare uno dei postulati della riforma ospedaliera e cioè la razionalizzazione ed il coordinamento delle strutture ospedaliere, sia dal punto di vista amministrativo che funzionale.

Per questo la Giunta regionale è venuta nella determinazione di accelerare il più possibile il processo di formazione del nuovo consiglio di amministrazione dell'ente ospedaliero «Ospedale Civile S. Chiara» di Trento ed a tale

scopo ha interessato la Giunta provinciale di Trento la quale, a' sensi del II comma dell'art. 11 della citata legge regionale n. 10, provvede nel suo territorio alla costituzione dei consigli di amministrazione degli enti ospedalieri per delega della Regione; nel contempo ha deliberato la nomina di un commissario dell'Ospedale Infantile regionale «Angeli Custodi» di Trento, attribuendogli l'incarico di effettuare le consegne del complesso ospedaliero all'ente ospedaliero «Ospedale Civile» di Trento.

Si può dare assicurazione al Consigliere interrogante che, per quanto di competenza, la Giunta regionale seguirà ulteriormente l'evolversi della situazione, affinché nella formazione del nuovo Consiglio di amministrazione possano essere tenuti presenti tutti i motivi e le cause che hanno concorso a determinare lo stato di tensione in seno all'Ospedale Civile S. Chiara in modo che il nuovo organo, appena insediato, possa farsi carico di normalizzare rapidamente i rapporti con i medici dipendenti e ristabilire quindi un'atmosfera di piena collaborazione nell'interesse della buona funzionalità dei servizi ospedalieri.

Distinti saluti.

dott. Bruno Fronza

Interrogazione n. 277 del cons. Mayr al Presidente della Giunta regionale, sui fumi e gas di scarico nella zona industriale di Bolzano:

*In riferimento alla mozione approvata dal Consiglio regionale in data 23 luglio 1970, concernente gli effetti delle esalazioni dei gas di scarico industriali, che si ripercuotono dannosamente sulla salute pubblica (posti di lavoro insalubri, inquinamento atmosferico ed idrico e la comparsa delle cosiddette «macchie blu») nonché sui diversi settori economici (turismo ed agricoltura), mozione che impegnava la Giunta regionale a presentare in Consiglio «entro il corrente anno» una relazione sugli interventi effettuati a tal proposito, il sottoscritto consigliere regionale si permette di interrogare*

*il Presidente della Giunta regionale per sapere: — se egli sia a conoscenza che nel corrente anno 1971 nella zona di Bolzano gli effetti negativi dell'emissione dei fumi e dei gas di scarico industriali, si manifestano, sia per intensità, sia per estensione della sfera di influenza, in misura maggiore (rispetto allo scorso anno);*

*— se, ciò premesso, corrisponda a verità che, causa presunti altri urgenti impegni, la competente autorità sanitaria non provvede più ad effettuare intensamente i controlli in merito alla comparsa delle succitate «macchie blu», ed in caso affermativo per quali motivi sia stato rallentato il ritmo dei suddetti controlli sanitari;*

*— se, ed in caso affermativo quando, si preveda che l'Istituto Superiore della Sanità effettui il terzo rilievo che, in seguito all'intensa manifestazione degli effetti deleteri dei fumi e dei gas di scarico industriali, è ritenuto urgente anche a completamento dei due controlli effettuati precedentemente;*

*— se, ed in caso affermativo quando, si preveda l'approntamento del cosiddetto catasto di emissione dei fumi e dei gas di scarico delle industrie della zona di Bolzano, annunciato (entro ottobre) dal Medico Provinciale ancora nel settembre dello scorso anno.*

*Ai sensi del vigente regolamento interno, si richiede risposta scritta.*

Leggo la risposta scritta dell'assessore Fronza:

In risposta ai vari quesiti proposti nella interrogazione suindicata, si ritiene di fornire i seguenti elementi:

in base ai dati finora acquisiti dall'Ufficio del medico provinciale di Bolzano, si può asserire che mancano elementi per considerare fondata l'ipotesi che gli effetti negativi attribuibili agli effluenti industriali abbiano manifestato maggiore rilevanza, in senso assoluto, sia per intensità che per estensione, nel 1971 rispetto allo scorso anno.

E' sata in effetti apprezzata una maggiore incidenza percentuale di «macchie blu» su alcune comunità sottoposte a controllo intensivo dall'Ufficio del medico provinciale, per l'ovvia considerazione che sono stati rilevati tutti i casi presentatisi nell'arco di tempo dedicato alle indagini e quindi si sono avuti risultati differenti rispetto alle indagini estensive effettuate in precedenza.

Quanto sopra testimonia che si sono effettuati i debiti controlli, mentre non risulterebbe, dalle informazioni assunte, che sia stata rilasciata ad alcuno una dichiarazione che non si attuerebbero più i rilievi sulle «macchie blu». Gli accertamenti si sono interrotti da qualche giorno per la chiusura delle scuole e nella ultima riunione della Commissione medica, avvenuta il 22 giugno u.s., sono stati considerati i dati finora acquisiti.

E' in corso di preparazione sempre da parte dell'Ufficio del medico provinciale di Bolzano una relazione conclusiva, contenente anche tutti i dati raccolti, la loro valutazione, sotto i diversi aspetti che, corredata di ogni elemento (dati statistici, grafici, ecc.) sarà rimessa insieme con tutti i verbali delle varie sedute alla Giunta regionale.

Per quanto si riferisce all'intervento dei tecnici dell'Istituto Superiore di Sanità, premesso che questo è stato ripetutamente sollecitato dall'Ufficio del medico provinciale di Bolzano e che ciò è di competenza del Ministero, la questione sembra superata dato che i predetti tecnici sono già arrivati a Bolzano.

Infine, per quanto riguarda il catasto delle industrie si ricorda che pur essendo tale compito attribuito dall'art. 27 della legge n. 615, al Comando dei Vigili del Fuoco e non essendo stato ancora iniziato nel 1969, proprio su proposta del medico provinciale di Bolzano, la Regione conveniva di affidare agli Uffici medici provinciali tale incarico da esplicarsi con la collaborazione dei Laboratori provinciali di Igiene e Profilassi.

Le schede distribuite ai Comuni, e da questi non sempre sollecitamente restituite, sono state poi affidate al Laboratorio Chimico provinciale per l'esame tecnico e sono state restituite in data 11 giugno all'Ufficio del medico provinciale.

Il catasto, così elaborato, consentirà al Laboratorio Chimico i controlli del caso, che, ovviamente, saranno eseguiti con quella frequenza compatibile con gli impegni ed i mezzi del Laboratorio stesso, anche in relazione alla qualità e presunta pericolosità degli effluenti, non dimenticando che il Laboratorio stesso è contemporaneamente e largamente impegnato, oltre che per il lavoro di vigilanza igienica e sanitaria annonaria, anche per il controllo delle acque superficiali, dei rifiuti solidi, dei fitofarmaci, ecc.

Distinti saluti

L'Assessore regionale  
dott. Bruno Fronza

Interrogazione n. 278 del cons. Crespi all'assessore all'agricoltura sull'uso di alcuni tipi di parassitari nocivi al bestiame:

*Il sottoscritto, Consigliere regionale dott. ing. Alberto Crespi, chiede di interrogare l'on. Assessore all'agricoltura per sapere se lo stesso è a conoscenza che da qualche tempo vengono usati, specie nelle zone del Trentino a vocazione frutticola, alcuni tipi di antiparassitari estremamente nocivi al bestiame.*

*Pare che tali tipi di antiparassitari, fabbricati in Italia su licenza giapponese, siano derivati dall'acido fluoracetico, il cui principio attivo è rappresentato da un monofluoroacetamide.*

*Il sottoscritto Consigliere regionale chiede inoltre se corrisponde al vero:*

*1) che tali prodotti sono stati studiati in Giappone nel 1945 a scopi bellici;*

*2) che essi determinano gravi lesioni al miocardio;*

*3) che in questi ultimi tempi si sono verificati molti decessi di capi grossi di bestiame in seguito all'ingestione di foraggio venuto a contatto con tali antiparassitari;*

*4) che gli uccelli che per caso sorvolano la zona appena trattata non riescono a sopravvivere.*

*Il sottoscritto Consigliere regionale chiede ancora se l'on. Assessore può dargli assicurazione che l'uso di tali antiparassitari non è nocivo all'uomo e al caso quali provvedimenti urgenti intende prendere.*

Risposta scritta.

Con osservanza

Leggo la risposta scritta dell'assessore Ongari:

In risposta alla Sua interrogazione n. 278 in merito all'impiego di alcuni tipi di antiparassitari, nocivi al bestiame ed usati da qualche tempo in alcune zone del Trentino o vocazione frutticola, Le comunico che:

non mi è pervenuta alcuna notizia in merito al fatto che tali prodotti (vedi nuvacron, azodrin, mitafid ed altri) i cui principi attivi sono rappresentati da monocrotofos o da monofluoroacetammide, siano stati studiati in Giappone nel 1945 a scopo bellico.

Tuttavia per quanto attiene la loro azione lesiva al miocardio, mi risulta che il problema è all'esame del Ministero della Sanità, e che lo stesso medico provinciale ha chiesto la sospensione cautelativa dei prodotti antiparassitari a base di monofluoroacetammide.

La loro azione tossica è risultata senza dubbio evidente in alcune zone del Trentino, dove subito dopo essere stati eseguiti dei trattamenti parassitari con tali prodotti si sono avute delle morie di uccelli. Per quanto attiene invece i decessi di capi grossi di bestiame, il veterinario provinciale aveva a suo tempo interessato l'Istituto di Igiene dell'Università di Ferrara ed anche l'Istituto Zooprofilattico delle Venezie, che si è assunto il patrocinio della spe-

rimentazione, con finanziamento della Provincia di Trento.

Nel contempo lo stesso veterinario provinciale ha chiesto al Ministero della Sanità, poiché dalle prime indagini si era rilevata la tossicità di tali prodotti, di vietare l'impiego per l'alimentazione del bestiame di foraggi affienati in terreni sottostanti a frutteti per i quali fosse stata impiegata la MNFA. Il Ministero della Sanità ha in seguito comunicato che il problema è allo studio.

Per quanto attiene invece la tossicità di tali antiparassitari per l'uomo, ritengo sia prematuro e non di mia competenza esprimere giudizio definitivo; soltanto gli organi preposti a tale controllo potranno vagliare tutti gli elementi in merito e prendere i necessari provvedimenti.

Posso comunque assicurare l'onorevole Consigliere interrogante che l'Amministrazione Regionale si manterrà costantemente in contatto con il medico ed il veterinario provinciale e seguirà con ogni cura gli ulteriori sviluppi.

Interrogazione n. 281 del cons. Virgili all'assessore all'industria sulla CONFIDI:

*Il sottoscritto Consigliere regionale, in presenza della notizia di stampa secondo la quale si è costituito recentemente a Trento il CONFIDI con la partecipazione e l'apporto finanziario della Regione e di altri Enti pubblici, chiede di interrogare il signor Assessore regionale all'industria per conoscere:*

- 1) quali sono gli scopi precisi che si propone tale organismo in presenza dell'attuale momento di difficoltà della piccola impresa e del sempre più pressante bisogno, assieme alla salvaguardia degli attuali livelli di occupazione operaia, di nuovi posti lavoro;*
- 2) qual è la misura reale di partecipazione finanziaria dell'Ente Regione e la sua collocazione nei nuovi organismi statutarî del CONFIDI.*

*In secondo luogo il sottoscritto Consigliere chiede di sapere:*

- a) il motivo per cui non è stata investita ed informata di tale iniziativa, che vede il concorso della Regione, la commissione legislativa all'industria;*
- b) come si concilia la partecipazione della Regione al CONFIDI, in posizione di minoranza, con la decisione del Consiglio regionale di procedere invece alla costituzione di una o più Finanziarie a prevalente capitale pubblico.*

*A senso del Regolamento interno si chiede risposta scritta.*

*Con cordialità.*

Leggo la risposta scritta dell'assessore Pancheri:

L'attuale stretta creditizia, i modesti margini di autonomia finanziaria delle aziende, nonché l'instabilità produttiva e la difficoltà nella commercializzazione dei prodotti hanno determinato tra le medie e piccole aziende, ed in particolare tra quest'ultime, una situazione di disagio di natura finanziaria tale da porle in seria crisi, con il conseguente rischio di ridurre o cessare la loro attività, con la sospensione o il licenziamento del personale dipendente.

Al fine di intervenire in modo da ridurre i pericoli sopra accennati l'Assessore all'Industria ha avuto nel passato dei contatti con i rappresentanti dell'Associazione degli Industriali, nonché con le Organizzazioni sindacali, per esaminare gli interventi più efficaci per salvaguardare i posti di lavoro, nonché le retribuzioni di tutti i lavoratori.

Tra i vari strumenti si è preso in esame anche la costituzione di un Consorzio di garanzia collettiva fidi tra le piccole e medie imprese industriali, il quale ha lo scopo di predisporre una maggiore base di garanzie per le aziende, una più ampia forza contrattuale con le banche per l'ottenimento dei mutui a medio termine, nonché un tasso minore per le operazioni creditizie, in relazione alle maggiori garanzie

sussidiarie offerte dal Consorzio stesso ed infine la possibilità di offrire alle aziende una assistenza indiretta sotto il profilo tecnico-finanziario.

Il Consorzio Fidi dovrebbe operare mediante sconti cambiari, permettendo di monetizzare i crediti delle aziende, nonché ottenere finanziamenti a breve termine, mediante lo sconto di proprie cambiali per operazioni destinate a piccoli investimenti.

Tali interventi dovrebbero sopperire a quelle deficienze finanziarie spesse volte denunciate dalle piccole aziende in sede di pagamento delle retribuzioni.

L'Amministrazione regionale ha in animo di intervenire a sostegno di tali iniziative attraverso una compartecipazione da concretizzarsi con apposita legge che verrà sottoposta alla Commissione legislativa all'industria e quindi al Consiglio, non appena che la Giunta regionale la avrà approvata.

A tale riguardo già a suo tempo, in occasione dell'ultima variazione di bilancio dello esercizio finanziario in corso, è stato predisposto un accantonamento di lire 40 milioni, che dovrebbe costituire l'impegno finanziario della Regione in sostegno di tale iniziativa, nonché di analoga che dovrebbe sorgere in provincia di Bolzano.

L'eventuale partecipazione della Regione ha il carattere di un intervento di appoggio alla iniziativa degli operatori economici e svolgerà un ruolo completamente diverso da quello attribuito alle eventuali Finanziarie che avranno un peso notevolmente superiore per l'incremento industriale nella regione.

L'attività della CONFIDI non esclude pertanto nel modo più assoluto la validità della Finanziaria, la quale potrà essere concepita e realizzata non appena saranno ottemperate tutte quelle verifiche e quegli accertamenti che la Giunta regionale si è impegnata di espletare nei confronti del Consiglio regionale.

Rimane sempre determinante la realiz-

zazione della Finanziaria ed il reperimento dei necessari adeguati mezzi finanziari che costituiscono sicurezza di efficienza e validità nel tempo per far fronte ai compiti che le saranno attribuiti, secondo gli schemi già più volte esaminati nelle varie sedi.

Anche sotto il profilo finanziario è bene rilevare la notevole differenza che può costituire l'impegno a carico dell'Amministrazione regionale per gli interventi a favore della CONFIDI che a favore della Finanziaria: nel primo caso si è già fissato uno stanziamento estremamente modesto, mentre per il secondo strumento di incentivazione industriale la ricerca dei necessari capitali deve coprire somme di vari miliardi.

Cordiali saluti.

*Enrico Pancheri*

Interpellanza n. 260 del cons. Gouthier all'assessore alla sanità, sull'assegnazione, tramite gare di appalto concorso, dei lavori di impianti elettrici ed altri del costruendo nuovo ospedale di Bolzano:

*Il sottoscritto Consigliere regionale avv. Anselmo Gouthier premesso*

- che il Consiglio di amministrazione dello Ospedale civile di Bolzano ha proceduto all'assegnazione tramite gare di appalto-concorso dei lavori relativi agli impianti elettrici del costruendo nuovo ospedale alla ditta IMEL di Genova per il prezzo di lire 342 milioni circa, più lire 37 milioni di imprevisti per un totale arrotondato in lire 380 milioni;*
- che, secondo l'indicazione della ditta appaltatrice successivamente sono state apportate modifiche per un importo complessivo di altri 380 milioni per un totale di lire 760 milioni;*
- che già sin d'ora si può dire che la spesa per i lavori relativi agli impianti elettrici sarà a dir poco superiore di 200 milioni a questa già approvata;*

- che questo metodo di appalto-concorso e di assegnazione lavori non dà le necessarie garanzie, in quanto l'Ospedale rimane necessariamente vincolato ad una impresa che modificherà pressoché integralmente i lavori come originariamente esposti;
- che si pone l'esigenza di rifare l'appalto-concorso per l'ammontare reale e complessivo dei lavori;
- che tale esigenza si impone anche per evitare che l'appalto-concorso imminente per altri lavori previsti (sterilizzazione, lavanderia centrale, gas medicinali, impianto celle frigorifere e mortuarie, posta pneumatica, cucina centrale e cucinette di reparto) subisca la stessa procedura irregolare;

un tanto premesso il sottoscritto Consigliere chiede di interrogare il signor Assessore alla sanità per conoscere se intenda intervenire presso il Consiglio di amministrazione dello Ospedale civile di Bolzano al fine di far revocare l'appalto-concorso di cui sopra e di impedire che i metodi irregolari di cui sopra vengano estesi ad altri appalti-concorso. E' evidente infatti che i metodi sopra denunciati non possono che ulteriormente aggravare la già disastrosa situazione finanziaria del nuovo Ospedale di Bolzano e aggravare ancor più lo scandalo di questa struttura che non si riesce mai a terminare pur approfondendo in essa così ingenti mezzi.

La parola al cons. Gouthier.

GOUTHIER (P.C.I.): Il problema che si pone è assai grave e si ricollega a quello più generale delle difficoltà del finanziamento in cui versa l'ospedale civile di Bolzano, nuovo, costruendo, e in genere tutti gli ospedali del nostro Paese. Però a mio avviso non è un fenomeno, questo che richiamo nella interpellanza e che mi accingo a illustrare, soltanto imputabile a queste difficoltà finanziarie. In cosa consiste questo meccanismo che può anche dar

adito a sospetti sulla sua legittimità? Ci sono dei lavori da fare complessivi, impianto elettrico o lavanderie e così via. Sapendo che le disponibilità finanziarie sono sempre inadeguate — non so, faccio per ipotesi 5-6-700 milioni la sistemazione di un comparto, cito a caso, impianto elettrico, dei quali sono disponibili soltanto la metà o un terzo — si fa un appalto sostanzialmente parziale che viene vinto da una o da un'altra ditta, la quale poi, tempo passando e arrivando un successivo finanziamento o prevedendosi un successivo finanziamento, presenta il progetto originario con un ampliamento. Quindi, in sostanza, chi vince non è una ditta capace di affrontare dall'inizio i lavori nel suo complesso, non è un appalto sui lavori nel suo complesso, ma è un appalto parziale che poi si prolunga con presentazione di progetti di adattamento, di completamento, di rifinimento e così via. Ora questo, ripeto, è un meccanismo pericoloso, indubbiamente legato al fatto che le disponibilità finanziarie sono limitate, arrivano a strati, come si suol dire in linguaggio popolare, ma è altrettanto vero che non si può tollerare un metodo sì fatto, poiché si introducono delle preferenze per certe ditte e si preclude il terreno all'accesso ad altre ditte. Questo è il punto. Cioè si apre la porta a un meccanismo estremamente scivoloso, estremamente ambiguo, che dà adito a sospetti. E' per questo che noi abbiamo chiesto nell'interpellanza di rivedere questo meccanismo, in previsione anche di altri appalti relativi alla sistemazione dei diversi comparti del nuovo ospedale civile di Bolzano. Io sono curioso di conoscere dal signor assessore e il giudizio su quanto è già avvenuto e le possibilità di intervento su quello che potrà fare in relazione ai prossimi appalti.

PRESIDENTE: La parola all'assessore.

FRONZA (assessore previdenza sociale e sanità - D.C.): Il cons. Gouthier chiede di inter-

venire presso il consiglio di amministrazione per far revocare un concorso già indetto e per impedire la estensione dei presunti metodi irregolari ad altri concorsi. La materia su cui si fonda l'interpellanza in esame, è di carattere prettamente amministrativo, e si sostanzia nella serie dei provvedimenti che il consiglio di amministrazione dell'ospedale di Bolzano ha via via adottato e in futuro dovrà adottare per portare avanti i lavori del nuovo ospedale. Ora, come è noto, questi provvedimenti sono, per legge, controllati, nella legittimità e nel merito, da parte della Giunta provinciale di Bolzano, alla quale l'assessorato ha dovuto rivolgersi per avere precise notizie. Al riguardo è risultato quanto segue: il consiglio di amministrazione dell'ospedale civile di Bolzano, con deliberazione 510 in data 20 dicembre '68 che è stata vistata il 9 gennaio 1969, ha approvato il progetto-stralcio concernente le opere relative all'esecuzione degli impianti elettrici e non elettrici per una spesa complessiva di 650 milioni.

Con la stessa deliberazione è stata confermata la richiesta di contributo finanziario ai sensi della legge 589 del '49 e successiva modifica, di cui alla legge maggio '65, n. 574. Con deliberazione del 29 luglio '69, vistata poi nell'agosto '69, il consiglio di amministrazione ha approvato la gara d'appalto concorso per l'esecuzione dei lavori relativi all'impianto elettrico. Con deliberazione 271 in data 25 giugno il consiglio di amministrazione ha approvato l'aggiudicazione dei lavori per l'impianto di cui trattasi al prezzo di 342 milioni 91.670, riservandosi nel contempo l'adozione di un successivo provvedimento per il completamento di alcune opere integrative, suggerite dalla commissione consultiva in sede di esame delle offerte presentate a gara di appalto. La deliberazione n. 271 è stata resa esecutiva mediante apposizione del visto di legittimità dalla Giunta provinciale, successivamente e con la deliberazione 571 di data 2 marzo '71 resa esecutiva

poi, il consiglio di amministrazione dell'ospedale ha approvato la modifica della deliberazione 271 sopraccitata, aumentando l'importo del costo dei lavori da eseguirsi dalla ditta IMEL di Genova, a lire 694 milioni 771 mila. Tale importo comprende tutte le spese afferenti al completamento dei lavori necessari per rendere funzionale l'impianto elettrico e corrisponde al preventivo elaborato in base alle prescrizioni degli organi tecnici. Circa l'esame tecnico degli elaborati e progetto, risulta che gli stessi sono stati approvati dal competente organo tecnico per le opere pubbliche, e per quanto riguarda la differenza di 65 milioni 228 mila è emerso che detto importo comprende le quote per spese tecniche, imprevisti, revisione prezzi, opere artistiche, che non risultano impegnati nei confronti della ditta IMEL di Genova. Per quanto riguarda infine il concorso relativo ai lavori per impianti di sterilizzazione, lavanderia centrale, gas medicinali, celle frigorifere ecc. il consiglio di amministrazione ha deliberato l'indizione delle gare con deliberazione in data 2 marzo 1971; la deliberazione, che prevede una spesa di 670 milioni, è stata resa esecutiva poi dalla Giunta provinciale.

Da tutto quanto su esposto appare che i vari provvedimenti dell'amministrazione dell'ospedale civile di Bolzano non hanno dato luogo ad alcuna eccezione per illegittimità o irregolarità.

Comunque assicuro il consigliere interrogante di aver provveduto ad inviare copia della sua interpellanza al competente assessorato presso la Giunta provinciale di Bolzano, al quale compete l'istruttoria delle pratiche da sottoporre alla vigilanza e a tutela della Giunta stessa.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Gouthier.

GOUTHIER (P.C.I.): Io ho sempre stimato i democristiani come persone e assessori

anche particolarmente capaci di scaricare su altri questioni scabrose che possono essere sottoposte. E anche in questo caso io non posso apprezzare la via che ha scelto come via furba, per così dire, di rivolgersi ad un'altra parrocchia. Ma non credo che io posso appunto ritenermi soddisfatto di questa risposta. Io mi sarei aspettato che il signor assessore entrasse nel merito, perché il problema di legittimità è una cosa, il merito è un'altra cosa. La Giunta provinciale di Bolzano può valutare i termini, le forme, presenza, numero legale e via discorrendo, relative alla delibera in esame. E se sussistono i presupposti formali, la Giunta provinciale deve riconoscere la validità di questa delibera. Ma non mi sembra tanto, a mio avviso, che si tratti di una eventuale carenza di presupposti formali, cioè anche di questo si può discutere, ma si tratta di una questione di sostanza, cioè di politica amministrativa di utilizzo delle risorse finanziarie, degli strumenti finanziari messi a disposizione dell'ospedale. Cioè si tratta di un controllo di merito, sem-

mai, cioè di una verifica della validità di un certo modo di impiego di queste somme. E questo non rientra nelle competenze della Giunta provinciale, ma rientra sicuramente nelle competenze della Giunta regionale, tanto più che adesso gli ospedali sono enti dipendenti dalla ...

(*INTERRUZIONE*)

GOUTHIER (P.C.I.): Va bene, sì ... la tutela, però per quanto riguarda le scelte politiche, gli orientamenti.

Comunque io ringrazio il signor assessore, mi riservo di esaminare la questione e di riproporla in sede di Giunta provinciale.

PRESIDENTE: La seduta è tolta e viene rinviata a domani, mattina e pomeriggio.

(*Ore 17.55*).