



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

Atti Consiliari  
Sitzungsberichte des Regionalrates

X Legislatura - X Gesetzgebungsperiode  
1988 - 1993

SEDUTA **12** SITZUNG  
22.6.1989

**Ufficio resoconti consiliari - Amt für Sitzungsberichte**



**INDICE DEGLI ORATORI INTERVENUTI  
VERZEICHNIS DER REDNER**

<b>KUßTATSCHER Josef</b> (Gruppo Südtiroler Volkspartei)	pag. 3-8-12-40-47
<b>BOATO Alessandro</b> (Gruppo Lista Verde - Grüne Fraktion- Grupa Vërc)	" 6
<b>ANDREOLLI Tarcisio</b> (Gruppo Democrazia Cristiana)	" 7
<b>FRASNELLI Hubert</b> (Gruppo Südtiroler Volkspartei)	" 9-19
<b>LANGER Alexander</b> (Gruppo Lista Verde - Grüne Liste- Grupa Vërc)	" 10-30-70
<b>BENEDIKTER Alfons</b> (Gruppo Südtiroler Volkspartei)	" 10-16
<b>MITOLO Pietro</b> (Gruppo Movimento Sociale Italiano- Destra Nazionale)	" 11
<b>VIOLA Romano</b> (Gruppo Comunista Italiano)	" 12-64
<b>LEVEGHI Mauro</b> (Gruppo Socialdemocratico Italiano)	" 14
<b>MERANER Gerold</b> (Gruppo Südtirol)	" 21-56
<b>HOLZMANN Giorgio</b> (Gruppo Movimento Sociale Italiano- Destra Nazionale)	" 28-62
<b>FERRETTI Remo</b> (Gruppo Democrazia Cristiana)	" 39-41-68
<b>RELLA Alberto</b> (Gruppo Comunista Italiano)	" 44



## INDICE

Mozione n. 4, presentata dai consiglieri Kußtatscher, Frasnelli e Kaserer, concernente una maggior comprensibilità e chiarezza del Bollettino Ufficiale della Regione

pag. 2

Mozione n. 5, presentata dai consiglieri regionali Kußtatscher, Peterlini, Frasnelli e Achmüller, concernente proposte per l'uso dell'autostrada del Brennero da parte di confinanti

pag. 12

Voto n. 6, presentato dai consiglieri regionali Montali, Benussi, Holzmann, Franceschini e Taverna, concernente i recenti decreti legge sui "tickets" sanitari

pag. 49

Interrogazioni e interpellanze

pag. 80

## INHALTSANGABE

Beschlußantrag Nr. 4, eingebracht von den Regionalratsabgeordneten Kußtatscher, Frasnelli und Kaserer, betreffend eine verständlichere und übersichtlichere Gestaltung des Amtsblattes der Region

Seite 2

Beschlußantrag Nr. 5, eingebracht von den Regionalratsabgeordneten Kußtatscher, Peterlini, Frasnelli und Achmüller, betreffend Vorschläge über die Benützung der Brenner-Autobahn von seiten der Anrainer

Seite 12

Begehrensantrag Nr. 6, eingebracht von den Regionalratsabgeordneten Montali, Benussi, Holzmann, Franceschini und Taverna, betreffend die kürzlich erlassenen Gesetzesdekrete über die "Tickets" im Gesundheitswesen

Seite 49

Anfragen und Interpellationen

Seite 80



Presidenza del Presidente Franco Tretter

Ore 9.32

PRESIDENTE: Prego procedere all'appello nominale.

MORELLI (segretario):(fa l'appello nominale)

PRESIDENTE: Signori consiglieri, la seduta è aperta.

Hanno giustificato la loro assenza i consiglieri  
Duca, Marzari, Hosp, Montali, Tononi.

Sono inoltre assenti i consiglieri Grandi,  
Marzari e Sfondrini.

Prego il cons. Morelli di dare lettura del  
processo verbale della scorsa seduta.

MORELLI (segretario):(legge il processo verbale)

PRESIDENTE: Ci sono osservazioni al processo verbale?  
Nessuna. Il processo verbale si intende approvato.

**Comunicazioni:**

In data 13 giugno 1989 i consiglieri regionali Frasnelli,  
Feichter e Kußtatscher hanno presentato il disegno di legge  
n. 13: Ripartizione dei posti nell'impiego pubblico e  
composizione degli organi collegiali degli enti pubblici in  
provincia di Bolzano secondo la consistenza dei gruppi  
linguistici in base ai dati del censimento generale della  
popolazione.

In data 21 giugno 1989 i consiglieri regionali Frasnelli,  
Kußtatscher, Peterlini, Feichter e Oberhauser hanno  
presentato il disegno di legge n. 14: Elevazione del limite  
di età per le assunzioni di personale presso la Regione.

I consiglieri regionali Chiodi, Marzari, Rella, Viola,  
Franceschini, Boato e Betta hanno presentato  
l'interrogazione n. 11, riguardante la stesura e stampa  
delle dichiarazioni programmatiche per la formazione della  
Giunta regionale.

La consigliere Klotz ha presentato l'interrogazione n. 15,  
concernente la nomina di funzionari di partito a cariche  
bancarie.

Il testo delle interrogazioni e le relative risposte  
scritte formano parte integrante del resoconto stenografico  
della presente seduta.

**Mitteilungen:**

Am 13. Juni 1989 haben die Regionalratsabgeordneten  
Frasnelli, Feichter und Kußtatscher den Gesetzentwurf Nr.  
13: Aufteilung der Stellen im öffentlichen Dienst und

Zusammensetzung der Kollegialorgane von öffentlichen Körperschaften in der Provinz Bozen entsprechend der Stärke der Sprachgruppen auf der Grundlage der Ergebnisse der allgemeinen Volkszählung, eingebracht.

Am 21. Juni haben die Regionalratsabgeordneten Frasnelli, Kußtatscher, Peterlini, Feichter und Oberhauser den Gesetzentwurf Nr. 14: Anhebung der Altersgrenze bei Personalaufnahmen in der Region eingebracht.

Die Regionalratsabgeordneten Chioldi, Marzari, Rella, Viola, Franceschini, Boato un Betta haben die Anfrage Nr. 11 eingebracht, welche die Abfassung und den Druck der programmatischen Erklärungen anlässlich der Bildung der Regionalregierung zum Gegenstand hat.

Die Abgeordnete Klotz hat die Anfrage Nr. 15 eingebracht, welche die Ernennung von Parteifunktionären für die Besetzung von Bankposten zum Gegenstand hat.

Der Text der Anfragen und die schriftlichen Antworten bilden integrierenden Teil des stenographischen Berichtes über diese Sitzung.

Passiamo alla trattazione del punto n. 1 dell'ordine del giorno: Mozione n. 4, presentata dai consiglieri regionali Kußtatscher, Frasnelli e Kaserer, concernente una maggiore comprensibilità e chiarezza del Bollettino Ufficiale della Regione.

Dò lettura della mozione:

"Il Bollettino Ufficiale della Regione viene inviato a numerosi uffici e a privati quale strumento d'informazione su leggi, decreti, delibere ecc. della Regione, delle due Province e in parte anche degli enti locali.

In alcune parti del Bollettino è praticamente impossibile, per chi non sia un giurista, comprendere di quali argomenti si sta trattando. Il comune lettore è costretto infatti a scorrere un gran numero di articoli e di rimandi prima di avere un'idea della materia affrontata, tanto che molti rinunciano a priori alla lettura.

Il Bollettino Ufficiale, quale strumento informativo della Regione, delle Province e di tutti gli enti pubblici regionali, dovrebbe essere predisposto in modo da "informare" in maniera rapida e chiara e prestarsi ad essere effettivamente letto.

Ciò premesso,

IL CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO-ALTO ADIGE

i n c a r i c a

la Giunta regionale di impostare il "Bollettino

Ufficiale della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige" su criteri di maggiore comprensibilità e chiarezza, e in particolare:

- di provvedere affinché i singoli titoli lascino chiaramente intendere il contenuto dei comunicati e il lettore sappia di quale argomento si tratta. Non basta infatti indicare che l'articolo tale della legge tale è stato modificato in data tale dal decreto tale al numero tale,
- di inserire questi "riferimenti sommari" anche nel "sommario" iniziale."

Gli stessi presentatori della mozione hanno presentato un emendamento, che sostituisce il primo punto della parte deliberante. Il testo dell'emendamento è stato distribuito nella seduta dell'8 giugno e ne dò lettura:

Per meglio precisare la richiesta il primo punto della parte deliberativa è così sostituito:

- "- di dare al Bollettino Ufficiale, quale strumento di informazione, una veste strutturale migliore e soprattutto più chiara ai fini della consultazione; di invitare inoltre tutti gli uffici che devono pubblicare comunicati sul Bollettino Ufficiale a formulare i rispettivi titoli in modo tale da permettere ad ogni lettore di comprendere immediatamente la natura del testo sottostante;"

Uno dei proponenti intende illustrare la mozione?  
Prego, cons. Kußtatscher.

**KUßTATSCHER:** Geschätzter Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Möglicherweise hätte ein Schreiben an die Schriftleitung des Amtsblattes oder eine Anfrage an den Regionalausschuß bereits eine Verbesserung gebracht. Ich habe aber gemeinsam mit den Kollegen Frasnelli und Kaserer bewußt hier einen Beschlußantrag eingereicht, damit sich die Abgeordneten über die Funktion eines Gesetzesanzeigers kurz ein paar Gedanken machen und damit die gestellte Forderung mit mehr Nachdruck beim Adressaten - das ist bei der Regionalregierung - aufgenommen wird. Das Amtsblatt als Gesetzesanzeiger, als Informationsblatt der Region und beider Provinzen, enthält viele interessante Informationen, nicht nur über Gesetze und Entscheidungen der Legislative, auch über Maßnahmen der Exekutive, bis hin zu den einschneidenden Regelungen für die Gemeinden, z.B. Bauleitpläne, und bis zur Publizierung öffentlicher Arbeitsstellen und Ausschreibung von Wettbewerben. Es ist unverantwortlich, dieses Informationsblatt so zu gestalten, wie es zur Zeit passiert. Jede Zeitung, jede Broschüre,

jedes auch noch so bescheidene Informationsblatt legt Wert darauf, daß der Leser sofort sieht, was in der einzelnen Ausgabe enthalten ist: Angefangen bei der Titelseite, die attraktiv gestaltet wird, und die Seite 3. Dort soll der Leser alles schnell erfahren, worüber informiert wird, mit übersichtlicher Gliederung. Was macht aber unser Amtsblatt? Auf der Titelseite steht nichts als ein ausführliches Impressum. Jedesmal das Gleiche. Der einzige Unterschied zwischen einer Ausgabe und der anderen ist rechts oben das Datum und die Nummer. Sonst nichts. Zeitschriften haben vergleichsweise das Impressum im Kleindruck irgendwo hinten oder in der Mitte, unten, jedenfalls nichts Wesentliches, was auf die erste Seite gehört. Auf den Seiten 2 und 3, eventuell auch noch auf den nachfolgenden, hat das Amtsblatt das Inhaltsverzeichnis, vollständig, was ja richtig ist. Aber der Inhalt, auf den hingewiesen wird, der ist nicht immer klar. Ich darf ein Beispiel bringen. Es war das Amtsblatt - ich habe mich schon öfters darüber aufgeregt, aber wie ich dieses Amtsblatt in die Hand gekriegt habe, habe ich mich darangesetzt und den Beschlußantrag geschrieben - es war das Amtsblatt Nr. 18 vom 11. April 1989. Der erste Gegenstand oder der erste Inhalt ist folgendermaßen im Inhaltsverzeichnis bzw. dann auch als Überschrift angegeben: "Autonome Region Trentino-Südtirol - Dekret des Präsidenten des Regionalausschusses vom 1. Dezember 1988, Nr. 47/L: Genehmigung der Durchführungsverordnung zum Art. 2 des Regionalgesetzes vom 20. November 1988, Nr. 26." Ich glaube, daß auch diejenigen, die die Gesetze gemacht haben, wahrscheinlich nur mit dieser Überschrift noch nichts wissen und dann blättern müssen, durchlesen müssen, um überhaupt dahinterzukommen, daß es dabei um Vorschußzahlungen für Anwaltskosten an die Abgeordneten und an die Bediensteten der Region geht. Könnte man das nicht einfach hinschreiben, worum es geht? Das ist die Forderung.

Die Frage ist: Wollen wir, daß das Amtsblatt gelesen wird, daß es schnell informiert, daß jeder, der etwas sucht, es auch findet? Ich nehme an, daß es nicht böser Wille ist, der die ignorantia legis bezweckt, damit der Amtsschimmel mit dem nicht informierten Bürger leichter umspringen kann. Eher wird das Amtsblatt wohl nur so gestaltet, um der Gesetzespflicht nachzukommen. Wenn wir wollen, daß das Amtsblatt informiert, dann müssen elementarste, journalistische Kriterien ins Amtsblatt einfließen.

Mein konkreter Vorschlag: Leute aus den Presseämtern der Region und beider Provinzen sollen sich einmal durch den Kopf gehen lassen, ob nicht bei den kaum gelesenen Publikationen, mit teilweiser krampfhafter Werbung auch für uns Abgeordnete, gespart und gekürzt und dafür mehr Zeit und mehr Geld in die Amtsblätter investiert

werden könnte. Das heißt nicht, daß das Amtsblatt auf Glanzpapier und mit Vier-Farben-Druck gestaltet werden soll. Nein. Auch nicht, daß dort Fotos oder reiserische Artikel hineinkommen. Bei Gott nicht. Sondern ein verständliches und übersichtliches Informationsblatt, wo jeder Bürger das findet, was er sucht und daß er bereits im Titel, bei der Überschrift, versteht, worum es überhaupt geht. Nichts mehr fordern wir. Danke!

(Egregio Signor Presidente! Colleghe e colleghi! Probabilmente uno scritto alla redazione del Bollettino Ufficiale o un'interrogazione alla Giunta regionale avrebbe già portato un miglioramento. Io ho presentato però di proposito in questa sede assieme ai colleghi Frasnelli e Kaserer una mozione, affinché i Consiglieri riflettano un poco sulla funzione di una pubblicazione delle leggi ed affinché la richiesta fatta venga accolta ed esaminata da chi la riceve - ossia la Giunta regionale - con maggior interesse. Il Bollettino Ufficiale quale pubblicazione delle leggi, quale bollettino d'informazione della Regione e delle due Province contiene molte informazioni interessanti, non solo riguardo a leggi e deliberazioni dell'organo legislativo, ma anche riguardo a provvedimenti dell'organo esecutivo, inclusi gli importanti regolamenti per i Comuni, come ad es. i piani regolatori, la pubblicazione di posti di lavoro pubblici ed il bando di concorsi. E'assurdo realizzare in questa maniera questo bollettino d'informazione, così come vien fatto oggi. Per ogni giornale, ogni opuscolo, ogni bollettino d'informazione anche modesto è importante che il lettore veda subito cosa sia contenuto nella singola edizione, iniziando dal frontespizio impostato in maniera facilmente comprensibile, e poi la pagina 3. Lì il lettore dovrebbe apprendere velocemente, grazie ad una struttura ben chiara, su cosa deve essere informato. Ma cosa fa il nostro Bollettino? Sul frontespizio altro non c'è che un'ampia sigla editoriale. Ogni volta lo stesso. L'unica differenza tra un'edizione e l'altra è la data ed il numero in alto a destra. Altrimenti nient'altro. Le riviste hanno invece la sigla editoriale a piccoli caratteri da qualche parte dietro o nel mezzo, o sotto, ad ogni modo niente di così importante che debba essere riportato in prima pagina. Alle pagine 2 e 3, eventualmente anche nelle successive, il Bollettino Ufficiale ha il sommario completo, cosa che trovo giusta. Ma il contenuto, al quale si fa riferimento, non è sempre chiaro. Faccio un esempio. Si tratta del Bollettino Ufficiale - mi ero arrabbiato già alcune volte a questo proposito, ma come mi è capitato tra le mani questo Bollettino, ho iniziato a scrivere la mozione - si tratta del Bollettino Ufficiale n° 18 dell'11 aprile 1989. Il primo argomento o il primo soggetto è indicato come segue

nel sommario e funge rispettivamente anche da titolo: "Regione Autonoma Trentino-Alto Adige - Decreto del Presidente della Giunta regionale del 1° dicembre 1988, n. 47/L: Approvazione del regolamento di esecuzione dell'art. 2 della legge regionale del 20 novembre 1988, n. 26." Io credo che anche a coloro che hanno fatto queste leggi, questo titolo da solo non dica nulla; essi devono poi sfogliare le varie pagine e devono leggere per scoprire che si tratta di pagamenti anticipati per spese legali ai Consiglieri ed ai dipendenti della Regione. Non si potrebbe semplicemente scrivere di cosa si tratta? Questa è la nostra richiesta.

La domanda è: vogliamo che il Bollettino Ufficiale venga letto, che informi velocemente, cosicché ognuno che cerca qualcosa anche la trovi? Io suppongo che non dipenda dalla cattiva volontà che tende alla ignorantia legis, affinché la burocrazia possa più facilmente giocare i cittadini non informati. Il Bollettino Ufficiale viene probabilmente realizzato in questa maniera per rispettare la legge. Se noi vogliamo che il Bollettino Ufficiale informi, si devono seguire allora per la sua realizzazione i criteri giornalistici più elementari.

La mia proposta concreta è la seguente: gli addetti agli uffici stampa della Regione e delle due Province devono riflettere se non sia possibile risparmiare ed essere più brevi nel caso di pubblicazioni ben poco lette, con una pubblicità in parte forzata anche per noi Consiglieri, e non sia il caso invece investire più tempo e denaro nei Bollettini Ufficiali. Questo non significa che il Bollettino Ufficiale debba essere stampato su carta lucida ed in quattro colori. No. E non devono neppure essere fatte foto o articoli turistici. Per Dio, no. Deve essere bensì un bollettino d'informazione chiaro e comprensibile, dove ciascun cittadino trovi quel che cerca e capisca già dal frontespizio, dal titolo di cosa si tratti. Non chiediamo niente di più. Grazie!)

**PRESIDENTE:** La discussione è aperta. Chi intende intervenire? Prego, cons. Boato.

**BOATO:** Il tema è semplice e ritengo che la proposta dei cons. Kußtatscher, Frasnelli e Kaserer sia fondatissima. Suggestisco peraltro che una simile iniziativa venga intrapresa anche per quanto riguarda altri documenti della Regione e della Provincia, ma ritengo comunque importante che nel frattempo si provveda a modificare la struttura del Bollettino Ufficiale, quale documento ufficiale della Regione. Dal punto di vista della ricerca bibliografica, sarebbe inoltre opportuno che la scheda emessa dal computer o dalla biblioteca del Consiglio regionale o della libreria, indicasse chiaramente i titoli, i contenuti, il

numero degli articoli e il numero delle pagine di un determinato provvedimento, in maniera tale da fornire in sintesi il contenuto del Bollettino.

Quindi penso sia un'occasione utile per rendere leggibile e usufruibile questa pagina di sommario, in modo semplice, evitando ulteriori consultazioni.

**PRESIDENTE:** Qualcun altro intende intervenire? La Giunta vuole prendere la parola? Prego, Presidente Andreolli.

**ANDREOLLI:** Grazie, signor Presidente. Abbiamo letto con attenzione queste proposte e abbiamo sentito i discorsi sostenuti dai colleghi. E' però necessaria una precisazione: se condividiamo nel merito la necessità di una maggiore chiarezza, perché anche il comune cittadino possa leggere senza dotarsi di strumenti particolari di conoscenza, è altrettanto certo che chiamandosi questo Bollettino Ufficiale non può che pubblicare, specialmente per quanto riguarda le leggi, i provvedimenti compresi nei titoli così come i singoli legislatori, rispettivamente delle due Province e della Regione, li hanno formulati. Quindi non ci è consentito nel modo più assoluto, perché violeremmo un principio elementare, di modificare un titolo di una legge qualora il legislatore provinciale o regionale formuli un preciso titolo a detta normativa.

La prima cosa che la Giunta regionale sollecita e che per quanto riguarda la sua parte se ne farà carico, è quella di cominciare ad invitare i legislatori a formulare correttamente i titoli delle varie leggi, perché altrimenti ci troviamo nell'impossibilità pratica di modificare tali dizioni.

In secondo luogo sarà nostro impegno - recepiamo questa cosa come invito - elaborare un disegno di legge specifico, in quanto senza una normativa è difficile poter intervenire in sede interna, regolamentando i criteri in base ai quali fare dei riassunti o delle precisazioni, in modo che il cittadino abbia un filo conduttore, una guida, un indice ragionato. Questo è il nostro impegno, salvo quello di un invito pressante ai legislatori che provvedano a studiare i titoli delle leggi, anziché in modo astruso o tecnicamente perfetto, ma da addetto ai lavori, in modo chiaro, anche se in termini più lunghi, in modo che la gente possa effettivamente comprenderne il significato.

Quindi accettiamo la proposta della mozione e l'emendamento presentato, con queste precisazioni a latere, affinché sia chiaro che non è nella nostra discrezionalità modificare il titolo ufficiale della legge, perché violeremmo un principio elementare di corrispondenza fra la volontà del legislatore e l'atto ufficiale.

Voi capite che anche senza legge, introdurre ulteriori elementi chiarificatori potrebbe rappresentare,

lasciando a noi la totale discrezionalità nel formulare questi atti aggiuntivi, una possibile interpretazione del testo che va oltre significato. Quindi è un problema molto delicato, in quanto è necessario evitare che nel Bollettino Ufficiale, che è corrispondente alla Gazzetta Ufficiale per le leggi dello Stato, si possano riscontrare atti tali da andare a interpretare la norma, anziché renderla pubblica; altrimenti verremmo meno al nostro compito istituzionale, che è quello di ufficializzare decisioni che sono già state prese dagli organi legislativi competenti o anche atti amministrativi, perché non si pubblicano solo atti legislativi, ma anche atti amministrativi e dobbiamo tener conto anche di questo, perché si deve conciliare l'esigenza di quello che ha voluto il legislatore o che ha compiuto l'atto amministrativo, rispetto alla trasparenza delle informazioni.

Il nostro impegno è di presentare una leggina ad hoc, che regolamenti i criteri aggiuntivi, ma non sostitutivi del legislatore nel formulare i titoli della legge. Credo di essere stato sufficientemente chiaro per i proponenti. Grazie.

**PRESIDENTE:** Uno dei firmatari intende replicare? Prego, cons. Kußtatscher.

**KUßTATSCHER:** Ob es wirklich notwendig ist, daß ein Gesetz das ändert, weiß ich nicht. Wenn das notwendig wäre, bin ich selbstverständlich damit einverstanden und ich bin auch froh darüber, daß der Regionalausschuß sagt, auch ihm ist es klar, daß das Amtsblatt leichter lesbar gemacht werden muß.

Jedenfalls bin ich der Überzeugung, daß es zumindest bei der ersten Seite angefangen einfach nicht notwendig ist, daß man so viel Papier verliert und dafür der Leser, der es in die Hand nimmt, erst suchen, raten und blättern muß, bis er überhaupt versteht, was darin ist. Ich glaube, daß das auch schon bei ein bißchen gutem Willen und journalistischer Phantasie durchaus möglich wäre - ohne gesetzliche Änderung. Aber wenn eine gesetzliche Änderung eine Besserung bringt, dann bin ich selbstverständlich auch damit einverstanden. Danke!

(Non so se sia effettivamente necessario fare una legge per modificarlo. Se non c'è altra possibilità sono certamente d'accordo. Mi fa anche piacere che la Giunta dica di sapere che il Bollettino Ufficiale debba essere impostato su criteri di maggiore comprensibilità e chiarezza.

Comunque non sono convinto che sin dalle prime pagine sia necessario sprecare tanta carta, mentre il lettore che lo consulta deve cercare, indovinare e

sfogliarlo del tutto prima di comprendere ciò che contiene. Penso che questo si possa evitare, senza una modifica legislativa, con un po' di buona volontà e fantasia giornalistica. Certamente sono d'accordo anche con una modifica legislativa se con ciò si otterrà un miglioramento. Grazie!)

**PRESIDENTE:** Ci sono dichiarazioni di voto? Nessuna.

Pongo in votazione la mozione n. 4: chi è favorevole è pregato di alzare la mano. Contrari? Astenuti?

La mozione è approvata all'unanimità.

Passiamo alla trattazione del prossimo punto.

Ha chiesto la parola il cons. Frasnelli.

**FRASNELLI:** Sehr geehrter Herr Präsident! Ich möchte über den Fortgang der Arbeiten kurz das Wort ergreifen. Zwar beinhaltet der Tagesordnungspunkt Nr. 2 einen Begehrensantrag der Abg. Langer, Berger usw. betreffend Initiativen zur Eindämmung des Verkehrs im Alpenraum. Jetzt darf ich den Damen und Herren mitteilen, daß auch die Fraktion der Südtiroler Volkspartei einen Begehrensantrag zum Thema Transitverkehr und die Auswirkungen auf die Umwelt eingebracht hat und daß es nunmehr sinnvoll wäre, diese Dinge gemeinsam zu behandeln. Man könnte sich zwei Hypothesen vorstellen. Zum einen, daß man von unserer Seite her die Kollegen Langer usw. ersucht, von einer Behandlung ihres Begehrensantrages heute abzusehen und zu versuchen, einen vereinheitlichten Text zu machen. Oder daß man auch unseren jetzt in die Tagesordnung aufnimmt, vorzieht, und vielleicht die Generaldebatte zu beiden gemeinsam heute hier abhält, um dann in einem zweiten Moment auch der einheitlichten Formulierung eines Gesamttextes einzugehen. Ich glaube sagen zu können, daß unsere Fraktion beiden Hypothesen gegenüber offen ist. Danke, Herr Präsident!

(Illustre signor Presidente! Vorrei prendere brevemente la parola sull'ordine dei lavori. Il punto n. 2 all'ordine del giorno prevede la trattazione di un voto del cons. Langer, Berger ecc. concernente iniziative per la limitazione del traffico nell'arco alpino. A questo proposito vorrei comunicare ai presenti che anche il gruppo della SVP ha presentato un voto relativo al traffico di transito e alle sue conseguenze sull'ambiente e che quindi sarebbe più opportuno affrontare congiuntamente la trattazione di questo argomento. A tale proposito si possono ipotizzare due possibilità: Primo, che si inviti da parte nostra il collega Langer ed altri a sospendere per oggi la trattazione di questo voto in modo da trovare nel frattempo un accordo su un unico testo. Oppure che si inserisca adesso - anticipandolo - anche il nostro voto all'ordine del giorno e poi si effettui congiuntamente la

discussione su ambedue i voti, per poi arrivare forse in un secondo momento ad una formulazione unitaria dell'intero testo. Io credo di poter dire che il nostro gruppo è favorevole ad ambedue le possibilità. Grazie, signor Presidente!)

**PRESIDENTE:** Cons. Frasnelli, le comunico che non è possibile chiedere al Consiglio l'inserimento di un nuovo punto all'ordine del giorno, perché è stato presentato pochi minuti fa e bisogna tradurlo, eventualmente chiedo ai proponenti se sono d'accordo di sospendere la trattazione di questo punto dell'ordine del giorno.

Concedo la parola ad uno dei proponenti. Prego cons. Langer.

(Interruzione)

**LANGER:** Spero che ognuno di noi sia onorevole di per sé e chi non lo è, anche se godesse di questo titolo, non lo diventa più di quanto non lo sia di per sé.

Il nostro gruppo ci teneva molto ad arrivare celermente alla discussione di questo Voto, che tra l'altro avevamo presentato in contemporanea con un'analogha iniziativa in altri Parlamenti, sia regionali che statali. Se ci fosse garantito, signor Presidente, che realmente la prossima seduta affrontiamo e risolviamo la questione, noi potremmo acconsentire al rinvio, solo per cortesia nei confronti del gruppo che ha presentato oggi un altro Voto su questo tema. Altrimenti se si andasse più in là non ci troverebbe d'accordo, perché già abbiamo consentito l'anticipazione di altri argomenti, che peraltro era necessaria.

Per cui se lei, signor Presidente, ci potesse assicurare positivamente l'impegno di rinviare, almeno per quanto riguarda la trattazione del nostro Voto, alla prossima seduta, allora rinunciamo con questo presupposto. Grazie.

**PRESIDENTE:** Mi pare che lei avanzi alla Presidenza la richiesta di slittare questo punto dell'ordine del giorno alla prossima seduta del Consiglio; nel frattempo per quella seduta verrà inserito all'ordine del giorno il Voto presentato dal cons. Frasnelli ed altri.

Ha chiesto la parola il cons. Benedikter sull'ordine dei lavori.

**BENEDIKTER:** Wenn es jetzt zu dieser Vertagung auf 14 Tage kommt, dann möchte ich beantragen, daß - damit diese Diskussion irgendwie zielführend wird - verteilt wird, was die CIPRA, die Internationale Kommission für den Schutz der Alpenregionen im April 1989 vorgeschlagen hat und zwar

genau das was den Verkehr betrifft und was auf europäischer Ebene endlich diesbezüglich geschehen soll, weil es klar ist, daß eine gerechtere Verteilung des Transitverkehrs durch den Alpenbogen nur auf europäischer Ebene gemacht werden kann. Ich beantrage also, daß eben dieser Vorschlag verteilt wird. Ich habe hier den deutschen Text, den ich zur Verfügung stellen würde, weil das sicher für das, was hier beschlossen werden soll, eine Grundlage bilden kann.

(Poiché ci sarà un rinvio di 14 giorni, chiedo che venga nel frattempo distribuita la documentazione relativa al progetto elaborato nell'aprile 1989 dalla CIPRA (la commissione internazionale per la tutela delle regioni alpine). Mi riferisco in particolar modo alla parte relativa al traffico e alle soluzioni da adottare a livello europeo, poiché è chiaro che un'equa distribuzione del traffico di transito attraverso l'arco alpino può avvenire solo a livello europeo. Chiedo pertanto che venga distribuito questo progetto. Ho qui la versione tedesca che metto a disposizione, in quanto potrebbe sicuramente costituire una valida base per le decisioni che ci aspettano.)

**PRESIDENTE:** Se lei ce lo consegna, cons. Benedikter, noi lo traduciamo e lo distribuiremo.

Ha chiesto la parola il cons. Mitolo. Ne ha facoltà.

**MITOLO:** Presidente, chiedo scusa, ma non mi intrometto per quanto concerne il desiderio dei presentatori del Voto di attendere che si discuta, sinceramente però trovo fuori posto questo modo di operare, soprattutto debbo rilevare che troppo spesso proposte che vengono da parte della minoranza o della opposizione vengono poi scopiazzate dal partito di maggioranza relativa, in particolare dalla SVP, e si ha la pretesa successivamente di dover discutere il Voto, la legge, presentata all'ultimo momento.

C'è un ordine di presentazione, c'è soprattutto un certo modo di fare politica e di presentare Voti, Mozioni, ecc. e va rispettato. Se poi i partiti di maggioranza od altri hanno altre proposte da fare, queste proposte si discutono successivamente, ma non credo sia opportuno e sia un modo corretto di svolgere la nostra attività, chiedendo ai proponenti di attendere che siano svolte certe considerazioni o certe altre valutazioni che arrivano in un secondo momento; quando arrivano si presentano, ma l'ordine del giorno, essendo stilato da parecchio tempo, va rispettato.

**PRESIDENTE:** Cons. Mitolo, è stata formulata da parte del cons. Frasnelli una richiesta che io ho girato ai

proponenti, questi hanno dichiarato la loro disponibilità a far slittare il loro punto dell'ordine del giorno e ne prendo atto.

Passiamo alla trattazione del punto n. 3 dell'ordine del giorno.

Ha chiesto la parola sull'ordine dei lavori il cons. Viola.

**VIOLA:** Presidente, c'è un piccolo imprevisto, cioè il cons. Marzari oggi è ammalato, il cons. Rella dovrebbe arrivare fra un attimo e sono loro due praticamente che avevano seguito il terzo e quarto punto dell'ordine del giorno.

Quindi le sarei grato se fosse possibile spostare questi due punti in coda all'ordine del giorno, per una questione del tutto imprevista.

**PRESIDENTE:** Vi è una richiesta, da parte del cons. Viola, di far slittare i punti n. 3 e n. 4 dell'ordine del giorno, se nessuno si oppone passiamo al punto successivo.

Punto n. 5 dell'ordine del giorno: Mozione n. 5, presentata dai consiglieri regionali Kuštatscher, Peterlini, Frasnelli e Achmüller, concernente proposte per l'uso dell'autostrada del Brennero da parte di confinanti.

**KUŠTATSCHER:** Wir haben einen ähnlichen Beschlußantrag bereits im Landtag in Bozen eingebracht. Es geht vor allem darum, daß die Region - zwar nicht direkt, aber dadurch, daß sie Aktionär, und zwar mit starker Beteiligung, mit 27,85 Prozent des Gesellschaftskapitals - Mitglied der Brennerautobahn-AG ist, und ich glaube, daß es deshalb von Wichtigkeit ist, von hier aus auf die Verwaltung der Brennerautobahn Druck auszuüben. Die Forderungen sind in vier Punkte gegliedert. Effizienterer Lärmschutz durch verschiedenste Maßnahmen: Flüsterasphalt. Es hat zwar der Präsident Pancheri - ich glaube, ohne Beschluß des Verwaltungsrates, mehr aus eigener Initiative - vor dem 27. Mai, vor der Kundgebung in Bozen zum Transitverkehr, feierlich erklärt, daß innerhalb von 2 Jahren die gesamte Brennerautobahn mit Flüsterasphalt belegt werden soll. Wir hoffen, daß der neue Verwaltungsrat das auch decken wird. Weiterer Lärmschutz durch Geschwindigkeitsreduzierung bzw. -kontrollen, vor allem bei den LKWs. Es gibt ja vielfach eine Geschwindigkeitsbegrenzung, beispielsweise zwischen Bozen-Süd und Brenner ist 110 km Maximalgeschwindigkeit vorgeschrieben. Nur wird sie nicht eingehalten, weil relativ selten oder fast nie Kontrollen gemacht werden. Lärmschutzwände in der Nähe von Wohngebieten; Erdaufschüttungen oder Bepflanzung und ähnliche Maßnahmen, die den Lärm reduzieren. Das wäre die erste Forderung.

Die zweite Forderung ist - ähnlich was die Österreicher verlangen - eine Art Öko-Maut, also höhere

Mautgebühren beim LKW-Transitverkehr.

Drittens: Gratisbenützung der Autobahn durch die Bevölkerung aus den Anrainergemeinden oder zumindest stark reduzierte Preise für Jahresmautkarten für die einheimische Bevölkerung. Es ist zwar von den Verwaltern der Autobahn zu mir gesagt worden, daß das aufgrund von staatlichen Bestimmungen nicht möglich ist. Ich möchte hier - so wie ich bereits in Bozen darauf hingewiesen habe - sagen: Wenn es schon bei uns Abgeordneten möglich ist, daß wir mit einer Plastikkarte gratis fahren können - ich weiß zwar, daß das der Regionalaussschuß bezahlt - müßte eine solche politische Lösung auch für die Anrainer, vor allem in der Nähe von Ortsgebieten, beispielsweise für Pendler, die jeden Tag nach Bozen einpendel, möglich sein. Ich nehme ein Beispiel: Leifers ist derart vom Durchzugsverkehr geplagt; die Autobahn könnte als Umfahrungsstraße für diese Ortsgebiete, in denen die Staatsstraße mitten durch die Ortschaft geht, dienen. Das gleiche gilt für Brixen. Das gleiche gilt für Gemeinden auch hier im Trentino. Ich glaube, auch im Trentiner Landtag ist eine ähnliche Initiative unternommen worden.

Ein weiterer Punkt: Ich glaube, es ist nicht verantwortlich, wenn in der Nähe der Autobahn Gemüse, Obst und Futtermittel angebaut werden. Man kann das natürlich nicht auf Kosten der Anrainer, der Bauern, die links und rechts ihre Grundstücke haben, einfach verbieten. Das heißt, diese Grundbesitzer müssen dafür entschädigt werden, daß der Grünstreifen längs der Autobahn nicht für Futtermittel- und Nahrungsmittelproduktion hergenommen wird. Gleichzeitig könnte dort durch eine Bepflanzung sehr viel der Abgase aufgefangen, und Lärmschutz betrieben werden. Danke!

(Noi abbiamo già presentato una mozione simile in Consiglio provinciale a Bolzano. Si tratta in particolare del fatto che la Regione è socia della Società Autobrennero-SpA; non lo è certo direttamente, ma con un 27,85 per cento del capitale della Società è una delle maggiori azioniste - ed io credo che per questo sia importante che questo consesso faccia pressione sull'amministrazione dell'Autostrada del Brennero. Le richieste sono articolate in quattro punti. Una difesa più efficiente contro il rumore attraverso diversi provvedimenti: asfalto fonoassorbente. Il Presidente Pancheri ha sì dichiarato solennemente prima del 27 maggio, prima della manifestazione a Bolzano per il traffico di transito - io credo più di propria iniziativa, senza una decisione presa dal consiglio d'amministrazione - che entro 2 anni tutta l'Autostrada del Brennero dovrà essere ricoperta di asfalto fonoassorbente. Noi speriamo che il nuovo consiglio d'amministrazione coprirà finanziariamente

anche questo. Un'ulteriore difesa contro il rumore grazie a una riduzione della velocità, o meglio a controlli sulla velocità, soprattutto nel caso di camion. C'è spesso un limite di velocità, ad esempio tra Bolzano-Sud ed il Brennero è imposta una velocità massima di 110 km. Solo che non viene rispettata, perchè raramente o quasi mai vengono fatti controlli. Barriere antirumore nelle vicinanze di aree urbane; terrapieni o rinverdimenti e simili provvedimenti, che riducono il rumore. Questa sarebbe la prima richiesta.

La seconda richiesta è - analogamente a ciò che richiedono gli austriaci - una specie di pedaggio ecologico, quindi pedaggi più alti per il traffico di transito di camion.

Terzo: uso gratuito dell'autostrada per gli abitanti dei comuni confinanti o per lo meno prezzi molto ribassati per gli abbonamenti annuali per la popolazione locale. Gli amministratori dell'autostrada mi hanno sì detto che stando alle disposizioni statali questo non è possibile. Io desidero dire qui, così come ho già fatto notare a Bolzano: se è possibile per noi consiglieri viaggiare gratuitamente con una tessera - io so sì che questa viene pagata dalla Giunta regionale -, una soluzione politica simile dovrebbe essere possibile anche per i confinanti, soprattutto nelle vicinanze di centri abitati, ad esempio per pendolari che vanno su e giù da Bolzano tutti i giorni. Faccio un esempio: Laives è molto tormentata dal traffico di transito; l'autostrada potrebbe servire come circonvallazione per questi centri abitati, nei quali la strada statale passa attraverso l'abitato. Lo stesso vale per Bressanone. Lo stesso vale anche per comuni del Trentino. Io credo che anche in Consiglio provinciale a Trento sia stata presa una iniziativa simile.

Un altro punto: io credo che non sia responsabile coltivare ortaggi, frutta e foraggio nelle vicinanze dell'autostrada. Non si può chiaramente proibire questo a scapito dei confinanti, dei contadini, che hanno a sinistra e a destra i loro terreni. Ciò significa che questi proprietari devono venir risarciti per il fatto che questa fascia verde di protezione lungo l'autostrada non possa venir utilizzata per la produzione di foraggio e di generi alimentari. Contemporaneamente potrebbe essere assorbita, per mezzo di un rinverdimento, una grande quantità di gas di scarico e potrebbe essere fatta una vera difesa contro il rumore. Grazie!)

**PRESIDENTE:** La discussione è aperta. Chi intende intervenire? Prego, cons. Levegghi.

**LEVEGHI:** Condivido completamente la premessa di questa mozione, ma non condivido in pieno tutti i punti ivi

contenuti. Mentre ritengo importante che anche a livello regionale si riprenda quel discorso che veniva sostenuto dal cons. Kußtatscher, circa la necessità di chiedere all'Autostrada del Brennero, secondo i programmi già in atto, che non solo ponga in essere l'asfalto silenzioso lungo tutto il tratto autostradale, ma che nell'attraversamento dei centri vengano realizzate tutte le barriere antirumore e visive, per migliorare obiettivamente le condizioni di vivibilità ai lati dell'autostrada, dove questa attraversa centri abitati.

Quindi sul punto 1 non ho alcun dubbio nel sostenerlo.

In merito al punto 2 sono invece assolutamente contrario. Signori, noi in questa fase dobbiamo evitare che il traffico pesante venga trasferito sulle camionabili normali, considerato che ci troviamo in questa situazione anche per quanto riguarda molti tratti di collegamento tra Trento-Verona. Ormai troppe volte per problemi di oneri tariffari vengono scelte le strade normali, quindi con attraversamento anche di centri abitati. Il problema della tariffazione autostradale avrà un senso solo quando vi sarà l'alternativa ferroviaria efficiente nel trasporto merci. Imporre oggi una tassazione maggiore per i camion che passano sull'autostrada, significa riversare parte di questo traffico sulla viabilità ordinaria. Andiamo nel senso opposto di quello che vorremmo, perché appoggeremo le condizioni di vivibilità e di transito sulle strade statali, che attraversano tutti i centri dell'Alto Adige e anche della Valle dell'Adige e già oggi si vive questa situazione di difficoltà.

Il discorso di imporre una riduzione del traffico pesante in sede autostradale, che è uno dei problemi che veniva affrontato nella mozione che è stata sospesa e rinviata alla settimana prossima, deve porre un'alternativa, che è quella del traffico e del trasporto merci su ferrovia.

Quindi sul secondo punto sono contrario e chiedo ai presentatori che venga riesaminato, perché obiettivamente innesca meccanismi, che vanno a peggiorare le condizioni di traffico e di via nel fondo valle e nel collegamento fra Verona e il Brennero.

Sul punto 3 non ho alcun problema, mi pare corretto, invece ho fortissime perplessità sul punto 4.

Voglio richiamare l'attenzione dei proponenti su questo punto. Se l'ente pubblico dovesse garantire degli indennizzi sulle limitazioni d'uso e di destinazione per una serie di questioni del territorio, voi capite che introdurre questo principio significherebbe dare attuazione ai piani regolatori generali, ai piani di fabbrica. Per tutte le fasce che vengono previste edificabili, ma che non possono essere utilizzate come cubature, dovremmo

indennizzare i proprietari, ma se questo concetto lo applichiamo a tutta la gamma degli interventi delle limitazioni dell'uso e della destinazione del territorio, dal punto di vista del singolo, introduciamo un precedente estremamente pericoloso, perché è chiaro che vi sono degli interessi generali che portano a limitazioni dell'uso. Come limitazioni per legge di coltivare i terreni presso gli alvei dei fiumi o dei torrenti, che sono dei vincoli precisi.

Già di questo si era discusso in Consiglio provinciale, vi era stata una proposta di proporre degli indennizzi quando vi sono questi vincoli, il Consiglio provinciale questa proposta non l'ha accettata proprio, perché sarebbe stato sicuramente un precedente pericolo.

Con queste considerazioni, i punti 1 e 3 mi paiono estremamente importanti, sul punto 2 sono assolutamente contrario, anche perché questa tematica rientra nella mozione, la cui trattazione è stata sospesa poco fa e riterrei più opportuno che questo argomento si discutesse nell'ambito di quella mozione, ma così come è posto potrebbe portare a degli effetti contrari rispetto allo spirito con cui gli stessi proponenti ce l'hanno proposta.

(Vizepräsident Peterlini übernimmt den Vorsitz)

(Assume la Presidenza il Vicepresidente Peterlini)

**PRÄSIDENT:** Danke! Ich möchte nur kurz etwas nachholen, bevor ich dem nächsten Redner das Wort erteile. Es ist vorhin unterlassen worden, den Beschlusantrag zu verlesen. Wenn keine Widersprüche sind, dann geben wir ihn als verlesen, ansonsten lese ich ihn vor. Ich sehe keinen Widerspruch, also können wir fortfahren.

Der nächste Redner ist der Abg. Benedikter.

**PRESIDENTE:** Grazie! Prima di dare la parola al prossimo relatore, vorrei riparare ad un' omissione. Prima ci siamo scordati di dare lettura della mozione. Se non vi sono obiezioni, la diamo per letta; altrimenti ne darò lettura. Non vi sono obiezioni, quindi possiamo proseguire.

Il prossimo oratore è il cons. Benedikter.

**BENEDIKTER:** Ich bin grundsätzlich einverstanden. Allerdings, wenn wir in 14 Tagen etwa über Transitverkehrsbelastung, insgesamt, hier diskutieren sollen, so würde das dazugehören, denn eine echte Entlastung des Transitverkehrs und damit eine Verringerung der jetzigen Folgen, Luftverschmutzung usw., ist nur möglich, wenn ein Teil dieses Transitverkehrs nach Westen verlegt wird, so daß der Umwegverkehr als solcher beseitigt

wird und auch der sogenannte unsinnige Veredlungsverkehr, was hinauslaufen würde, daß der Schwerverkehr über Brenner und Reschenpaß um 50 Prozent, so wie heute, verringert würde. Insofern glaube ich, müßte man auch diese Forderungen hier, diese Begehren, in diesem Zusammenhang sehen. Aber wenn man davon ausgeht, daß das Forderungen sind, um inzwischen mindestens eine gewisse Verringerung dieser gesundheitsschädigenden Folgen zu erreichen; also auch wenn das so genau durchgeführt würde, daß dann eben das Problem gelöst sein würde - im Eisacktal -, dann hätte ich trotzdem noch einige Bedenken. Ich hätte, was die einzelnen Maßnahmen, die hier vorgeschlagen werden, betrifft, in erster Linie Bedenken was den Punkt 4 betrifft. Nämlich, wenn man den Grundsatz der Entschädigung der Grundbesitzer oder sogar der Ablöse der Grünstreifen einführt, weil sie für die Lebens- und Futtermittelproduktion nicht mehr in Frage kommen, dann führe ich einen gefährlichen Grundsatz ein, denn es ist ja schon ventiliert worden: Ja, wenn ihr es nicht mehr aushaltet, dann könnt ihr ja großzügig abgelöst werden. Euer ganzes Eigentum wird abgelöst. Ihr könnt umsiedeln, wo es keine Autobahn gibt, wo es keine solche Belastung gibt und damit ist das Problem auch gelöst, weil eben die Bevölkerung in nicht mehr zumutbarer Weise belastet wird, indem sie irgendwo anders hinzieht. Ich glaube, den Grundsatz dürfen wir nicht irgendwie befürworten, ventilieren usw., sondern eben die Lösung des Problems muß anders gefunden werden. Insofern kommt mir vor, wäre es gefährlich, wenn man sagt: Die Autobahn soll alles ablösen, soll die Grundstücke ablösen, die wegen des Verkehrs nicht mehr produktiv sind. Ich möchte da meine Bedenken anmelden.

Was die Gratisbenützung der Autobahn betrifft: Wir wissen ja, daß zum Konzept der Entlastung z.B. des Nahverkehrs von Branzoll oder von Auer herauf bis Bozen auf der Staatsstraße 12, ja von seiten der Gruppe, die den Bauleitplan von Bozen überarbeiten soll- Vittorini/ Winkler - formell der Vorschlag gemacht worden ist, daß ab Auer die Autobahn als gewöhnliche Straße benützt werden kann, sodaß neben der Staatsstraße 12 die Autobahn dazu dienen soll, um diesen Nahverkehr, den Pendelverkehr, als solchen zu erleichtern. Das heißt allerdings, daß auf lange Sicht dann die Autobahn nicht mehr als solche durch Bozen durchführen müßte, sondern durch einen Tunnel führen soll, damit der, der die Autobahn benützt - nicht um nach Bozen zu gelangen, nicht um nach Bozen zu pendeln - sie als Transitstraße benützt. Wenn diese Gratisbenützung eingeführt wird, dann würde diese Lösung einbegriffen sein. Allerdings würde sie unter Umständen nicht so zielführend sein, als wenn sie nur konzentriert für die Bevölkerung, die nach Bozen pendelt, eingeführt würde. Ich möchte, besonders was den Punkt 4 betrifft, diese Bedenken angemeldet haben.

(Fondamentalmente sono d'accordo. Ma poiché tra 14 giorni discuteremo qui delle conseguenze provocate dal traffico di transito, sarebbe opportuno includere anche questa mozione. Infatti un autentico sgravio del traffico di transito e quindi una riduzione degli attuali danni ambientali come l'inquinamento atmosferico ecc. è solo possibile se una parte di questo traffico, incluso anche il cosiddetto traffico nobile, viene trasferita ad ovest. Ne risulterebbe una riduzione del 50% del traffico pesante (così com'è oggi) attraverso il Brennero e il passo Resia. Ritengo quindi che in questo contesto vada considerato anche questo voto e queste rivendicazioni. Ma anche se si partisse dalla considerazione che queste sono rivendicazioni atte a ridurre almeno in parte le conseguenze dannose sulla salute e se con la sua attuazione si riuscisse almeno a risolvere il problema della Val d'Adige, avrei comunque qualche perplessità. Per ciò che concerne i singoli provvedimenti da adottare, ho principalmente perplessità in merito al punto 4. Ritengo sia molto pericoloso introdurre il principio dell'indennizzo ai proprietari o l'acquisto delle fasce verdi che non possono più essere utilizzate per la produzione di foraggio e di generi alimentari. E' questo un principio molto pericoloso perché allora si tende a dire: Se non ce la fate più a resistere, potete cedere tutta la vostra proprietà e verrete generosamente indennizzati; potete trasferirvi là dove non c'è inquinamento, dove non c'è un'autostrada. E con ciò sarebbe risolto il problema perché la popolazione, trasferendosi, non sarebbe più sottoposta a livelli di inquinamento ormai insostenibili come quelli attuali. Io credo che non dovremmo sostenere un tale principio, ma dovremmo trovare un altro tipo di soluzione. Per questo credo sia pericoloso dire: La Società Autobrennero deve acquistare quei terreni che non sono più produttivi a causa del traffico. Ho le mie perplessità in merito.

Per ciò che concerne l'uso gratuito dell'autostrada vorrei dire quanto segue: Sappiamo che per quanto riguarda il progetto per lo sgravio del traffico per es. a breve distanza tra Bronzolo, Ora e Bolzano sulla statale 12 il gruppo preposto ad elaborare il piano urbanistico di Bolzano - Vittorini/Winkler - ha sostanzialmente formulato la proposta di utilizzare da Ora in poi l'autostrada come strada normale, in modo che accanto alla statale 12 l'autostrada venga utilizzata per alleggerire il traffico a breve distanza, il traffico pendolare. Ciò significa tuttavia che a lungo termine l'autostrada non dovrebbe più passare attraverso Bolzano, ma attraverso una galleria, in modo che chi usa l'autostrada (ma non per arrivare a Bolzano come pendolare

) possa utilizzarla come percorso di transito. Se si introduce l'uso gratuito, si prevede implicitamente questa soluzione. Ma in questo caso la soluzione non sarebbe così efficace come nel caso venisse introdotta veramente a favore della popolazione pendolare che deve recarsi a Bolzano.

Comunque vorrei fossero chiare le mie perplessità in merito al punto 4.)

**PRÄSIDENT:** Herr Abg. Frasnelli, ich kann Ihnen in der Debatte nicht das Wort geben, weil für die SVP-Fraktion bereits der Abg. Benedikter gesprochen hat.

Bitte, zur Geschäftsordnung, Herr Abgeordneter.

**PRESIDENTE:** Cons. Frasnelli, non posso darle la parola in discussione generale, poiché per il gruppo SVP ha già parlato un consigliere.

Prego consigliere, sul regolamento.

**FRASNELLI:** Werte Kollegen! Ich wollte Sie eben ersuchen, Herr Präsident, abklären zu wollen, in welchem Namen und für welche Fraktion der Abg. Benedikter hier das Wort ergriffen hat, da er ja auch schon auf früheren Sitzungen angekündigt hat, daß er als Vertreter der Opposition Stellung nimmt und es nicht klar wurde, für welche Fraktion der Abg. Benedikter hier gesprochen hat. Ich ersuche Sie, das abklären zu wollen. Das ist der Punkt 1.

Der Punkt 2 wäre zum Fortgang der Arbeiten, auch weil gewissermaßen ein Antrag gekommen ist, daß man die Behandlung dieses Beschlusantrages aussetzen möge und mit dem Begehrensantrag zusammenlegen solle. Dies hat Abg. Benedikter zum Ausdruck gebracht. Da ist meine persönliche Meinung folgende, daß es an und für sich schon in diese Richtung gehen könne. Nur: in einem Begehrensantrag werden eine Reihe von Forderungen erhoben, die nicht im Kompetenzbereich des Regionalrates liegen und daher in Richtung Rom gehen. Während in einem Beschlusantrag, wie auch im vorliegenden, ganz klar Maßnahmen für einen Bereich gefordert werden, wo die Region Zuständigkeiten hat. Aus diesem Grunde bin ich persönlich der Meinung, daß man diese Dinge schon auseinanderhalten muß. Danke, Herr Präsident!

(Illustri colleghi! Signor Presidente! Le chiedo di voler chiarire a nome di quale gruppo ha parlato il consigliere Benedikter, in quanto già nelle precedenti sedute ebbe a dichiarare di parlare quale rappresentante dell'opposizione e quindi non risulta chiaro a nome di quale gruppo egli é ora intervenuto. La prego quindi di volere chiarire la questione. E questa é una cosa.

L'altra cosa riguarda il proseguimento dei lavori. In un certo senso é stata fatta la proposta di

volere sospendere la trattazione di questa mozione per esaminarla congiuntamente al voto. Questa proposta é stata avanzata dal cons. Benedikter. Secondo me senz'altro si potrebbe accogliere questa richiesta, solo che in un voto vengono espresse una serie di rivendicazioni che non rientrano nella competenza regionale e quindi vanno rivolte a Roma. Invece in una mozione, come per esempio nella presente, si chiedono provvedimenti che rientrano nell'ambito regionale. Per questa ragione sono dell'avviso che le due cose vadano trattate distintamente. Grazie, signor Presidente!)

**PRÄSIDENT:** Danke, Herr Abgeordneter. Was den ersten Teil betrifft, liegen die Dinge für das Präsidium sehr klar. Die einzelnen Abgeordneten werden zu Beginn der Legislaturperiode aufgefordert zu erklären, welcher Fraktion sie angehören. Der Abg. Benedikter hat zu Beginn der Legislaturperiode mitgeteilt, daß er der Fraktion der Südtiroler Volkspartei angehört und hat bis dato keine anderslautende Meldung abgegeben. Die Geschäftsordnung sieht vor, daß pro Fraktion bei Beschlußanträgen jeweils ein Redner das Wort ergreifen darf. Der Abg. Benedikter hat sich zu Wort gemeldet und nachdem keine andere gegenteilige Mitteilung vorlag, hat für das Präsidium der Abg. Benedikter im Namen der Südtiroler Volkspartei das Wort ergriffen und auch dessen Zeit in Anspruch genommen.

Zum zweiten Teil: Es müßte sowieso ein formeller Antrag gestellt werden, wenn schon die Diskussion zusammenzulegen. Ich bin auch der Meinung, daß Beschlußantrag und Begehrensantrag nicht unbedingt, auch vom formalrechtlichen her, gemeinsam behandelt werden können, so daß wir also in der Diskussion fortfahren.

Wer meldet sich zu Wort? Wir haben Wortmeldungen vorliegen. Die nächste Wortmeldung ist der Abg. Meraner. Dann folgt Holzmann, Langer....

Er hat das Wort.

**PRESIDENTE:** Grazie, signor consigliere. Per quello che riguarda la prima domanda, per la Presidentza non ci sono dubbi sulla questione. I singoli consiglieri devono dichiarare all'inizio della legislatura a quale gruppo appartengono. Il cons. Benedikter ha dichiarato all'inizio della legislatura di appartenere al gruppo SVP e sinora non ha ritrattato la sua dichiarazione. Il regolamento prevede che per le mozioni possa parlare un consigliere per gruppo. Il cons. Benedikter ha chiesto la parola e quindi, non essendoci pervenuta alcuna smentita in merito, il consigliere in questione é intervenuto a nome della SVP ed ha quindi esaurito il tempo a disposizione del gruppo.

Riguardo alla seconda domanda: Per effettuare una discussione congiunta, ci dovrebbe essere una richiesta

formale. Anch'io sono dell'opinione che una mozione e un voto non debbano essere necessariamente trattati insieme, anche per ciò che riguarda l'aspetto giuridico-formale. Pertanto proseguiamo con la nostra discussione.

Chi desidera intervenire? Alcuni consiglieri hanno chiesto la parola. Il prossimo iscritto a parlare é il cons. Meraner. Poi Holzmann, Langer ecc.

A lui la parola. Ne ha facoltà.

**MERANER:** Ich werde sehr kurz sein. Ich möchte mich, Herr Präsident, vor allem an die Einbringen wenden und namens der Fraktion Südtirol mitteilen, daß wir grundsätzlich mit diesem Beschlußantrag einverstanden sind, mit Ausnahme der Forderung nach der Verteuerung der Transporte, weil wir diese nicht für zielführend halten, sondern eher für schädlich. Ich möchte begründen warum. Ich darf vielleicht den Kolleginnen und Kollegen, die sich weniger mit dieser Materie täglich herumschlagen müssen, einige Informationen weitergeben. Mit Ministerialdekret ist per 1. Jänner dieses Jahres festgesetzt worden, daß die Zollabfertigungen ab 1. Jänner dieses Jahres nur mehr für einen Mindestbetrag von 65.000 Lire je Sendung abgefertigt werden müssen. Bisher waren es 30.000 Lire. Die Transportfirmen können also nach diesem Dekret nicht mehr sagen, sie werden ihren Kunden weiterhin die Zollabfertigung für 30.000 Lire machen, sondern das Dekret sieht vor, daß die Transportfirmen an diesen Mindesttarif von 65.000 Lire gebunden sind und wenn sie sich nicht daran halten, machen sie sich strafbar; sowohl die Firma als auch die Transportfirma und die Transportfirma muß im Falle einer Kontrolle durch die Finanzbehörde obligatorisch nachfakturieren. Also hier haben wir schon einmal eine geringfügige Steigerung von 30.000 auf 65.000 Lire je Sendung. Gleichzeitig wird in diesem Dekret festgelegt, daß die Überstunden des Personals bei den Zollbahnhöfen verdoppelt werden - auch eine geringfügige Anhebung -. Und es darf vielleicht dazugesagt werden, daß es zumindest in Südtirol nicht möglich ist, Ware, die aus dem Ausland kommt, verzollen zu lassen, wenn man dies nicht in Überstunden macht. Wenn man es im Normalweg machen will, dann bleibt die Ware einfach ungefähr drei Monate lang beim Warenlager der Zollbehörde liegen und man muß täglich einen bestimmten Betrag als Lagergeld zahlen, der dann man Ende natürlich wesentlich mehr ausmacht, als der Tarif für die Überstunden. So funktioniert unser System bzw. es funktioniert überhaupt nicht. So müssen wir zur Kenntnis nehmen, daß wenn ich derzeit ein Paket mit 1,5 kg von Innsbruck nach Bozen importiere - diesen Fall habe ich derzeit gerade, das Paket wiegt 1,35 kg - dann zahle ich dafür 65.000 Lire Mindestgebühren Verzollung, plus die Transportgebühren, plus die Überstundengebühren, und dann muß man sich einmal

ausrechnen, was das überhaupt schon kostet. Ich glaube, daß solche Bestimmungen des italienischen Staates gegen die europäische Freizügigkeiten verstoßen. Dies bedeutet unterm Strich aber auch einer erhebliche Verteuerung der Lebenskosten, denn die Firmen, die dann auf den Import, aus welchen Gründen auch immer, angewiesen sind, müssen diese Kosten einfach dem Konsumenten aufrechnen. Keiner kann davon absehen. Aber unabhängig von diesen rein praktischen Erwägungen, die bis jetzt noch finanzieller Natur sind, glaube ich, daß auch im Hinblick auf den Umweltschutz durch eine Verteuerung der Mautgebühren bei den Lastkraftwagen nichts ausgerichtet wäre, außer das, daß viele die noch höheren Kosten vermeiden möchten und deshalb auf den Staatsstraßen fahren. Wir können doch nicht annehmen, daß durch eine Verteuerung der Maut weniger transportiert wird. Das ist einfach nicht der Fall. Der freie Markt würde nicht so darauf reagieren, sondern der freie Markt reagiert darauf durch eine verschiedenartige Preisgestaltung, denn wenn es für mich mehr kostet, kostet es für die Konkurrenz auch mehr. Beide schlagen den entsprechenden Mehrpreis einfach auf. Der Konsument zahlt es. Wir sind beide genauso konkurrenzfähig wie vorher. Da gibt es für den freien Markt diesbezüglich überhaupt kein Problem. Die bessere Alternative schiene mir, daß wir bereits vorhandene Strukturen besser ausbauen. Ich beziehe mich vor allen Dingen auf die Eisenbahn. Dies mittel- und langfristig. Kurzfristig aber, Herr Kollege Kußtatscher, daß wir uns vielleicht darum bemühen sollten, daß die Strukturen, die wir jetzt schon haben, eigentlich einmal einigermaßen funktionieren würde. Von heute bis Samstag haben wir z.B. bei der Eisenbahn Streik. Mit wem soll ich meine Ware versenden? Ich kann sie nur über Transporteure verschicken. Es ist nicht möglich, denn es gibt Länder, wo das möglich ist, sonst müssen wir einfach sagen, daß dieser Staat unmöglich ist, Kollege Frasnelli und dann sollten wir schauen, uns einen neuen zu suchen, wenn dem so wäre. Ich bin optimistischer und glaube, daß das, was anderorts in Europa möglich ist, auch in einem doch verhältnismäßig modernen Industriestaat wie Italien auch möglich werden müßte, wenn ich auch gerne beipflichte, daß das weniger eine Sache des technischen Fortschritts als vielleicht mehr eine Sache der Mentalität ist.

Lassen Sie mich auf einige Dinge bei der Eisenbahn hinweisen. Es ist doch heute so, daß wir nicht nur von den ständigen Streiks der Eisenbahn geplagt werden - und hier wäre das Streikrecht neu zu überdenken, weil ich nicht verstehen kann, wie es funktionieren soll, wenn fünf verschiedene Kategorien von Angestellten bei der Eisenbahn fünf Mal zu verschiedenen Zeitpunkten streiken und jedesmal die Eisenbahn lahmlegen. Aber nicht nur das. So ist es heute beispielsweise bei der Eisenbahn so, daß sie Güter,

die eine Gesamtlänge von 5 Metern überschreiten, überhaupt nicht transportieren darf. Die Eisenbahn nimmt sie nicht an, nur bis zu einer maximalen Länge von 5 Metern und wenn nun mein Eisenrohr 5,10 Meter ist, dann nimmt die Eisenbahn dies nicht mehr an.

Zweitens: Die Eisenbahn hat sehr lange Transportzeiten. Von Mailand bis Bozen warten wir in der Regel 5 - 8 Tage. Mit dem privaten Transporteur erhalte ich die Ware in einem halben Tag zu ungefähr demselben Preis. Das sind 2.000-3.000 Lire Unterschied auf 300 kg. Das muß auch noch dazugesagt werden. Nur mit dem einem Unterschied noch dazu: Der private Transporteur bringt mit die Ware direkt ins Haus und wenn er diese Linie nicht hat, übergibt er sie einem Kollegen, der sie mir ins Haus bringt. Die Eisenbahn läßt die Ware im Zentrallager liegen, schert sich in der Regel überhaupt nicht oder sie müßte es zumindest nicht. Ich muß sagen, es gibt auch dort bestimmt anständige Beamten, die die Firmen anrufen. Sie tun dies aus freiem Willen. Laut Reglement der Eisenbahn wären sie nicht einmal dazu verpflichtet. Dann bleibt die Ware im Lager liegen. Ich muß mich als Empfänger kümmern, ob die Ware möglicherweise schon angekommen ist, ob sie schon entladen ist und dann kann ich mir die Ware abholen. Aber verpflichtet ist die Eisenbahn nicht, mich zu verständigen, daß die Ware dort ist, sondern die Ware bleibt liegen und wenn sie schon drei Tage dort liegt, weil ich es nicht bemerkt habe, dann muß ich eben für jeden Tag die Lagergebühren zahlen. Das ist die Situation bei der Eisenbahn. Da müssen wir einfach verstehen, daß die freie Marktwirtschaft auf ein solches total nicht funktionierendes Verkehrssystem nur in geringfügigem Maße zurückgreifen kann. Eier könnten wir bestimmt nicht transportieren, sonst würde der Empfänger inzwischen möglicherweise Küken bekommen. Es ist also zunächst einmal bei den bestehenden Strukturen der Service erheblich zu verbessern. Das würde eine große Entlastung der Straße bedeuten und würde eigentlich für die öffentliche Verwaltung nichts kosten, sondern im Gegenteil, etwas bringen.

Lassen Sie mich noch auf die Zustände bei der Post hinweisen. Bei der Post ist es so, daß die Post den Transport von Waren annimmt, die nicht länger als 1 Meter sind und nicht mehr als 25 kg wiegen. Sonst nimmt sie die Post einfach nicht. Wie ich gehört habe, soll es neuerdings so sein, daß die Post sehr stark rationalisiert und deshalb hat sie sich etwas besonders Kluges einfallen lassen - ich weiß nicht offiziell, sondern inoffiziell - man stellt einen Eisenbahnwaggon an der Grenze auf und wartet, bis er voll ist. Wenn man das Glück hat, das letzte Päckchen zu bekommen, dann bekommt man die Ware noch einigermaßen innerhalb eines vernünftigen Zeitpunktes, wenn man unter

den ersten ist, dann wartet man weiß Gott wie lange. Im Durchschnitt heißt Versendung durch die Post von Innsbruck bis Bozen 5-6 Wochen, bis ich die Ware habe. Ja, wie soll ich da über diese Post oder über diese Eisenbahn etwas schicken lassen. So geht es einfach nicht. Man muß endlich einmal schauen, daß das so funktioniert, wie z.B. in der Bundesrepublik Deutschland, in der Schweiz oder in Österreich, in Frankreich weiß ich es nicht, aber in den anderen Ländern weiß ich es, wo die Eisenbahn und die Post eigentlich normalerweise eher schneller oder zumindest gleich schnell transportiert wie die Privaten auch. Und dann muß sie nicht billiger sein, absolut nicht. Wenn sie gleich viel kostet und denselben Service leistet, dann glaube ich, sind wir alle bereit auf die Schiene zu gehen.

Zusammenfassend: Es geht ja nicht nur darum, daß wir neue Strukturen schaffen und verbessern. Das brauchen wir selbstverständlich auch. Aber zunächst einmal das Bestehende verbessern und zusehen, daß es überhaupt funktioniert, dann hätten wir sehr viel getan. An die Adresse von uns selbst, nämlich an die Region gerichtet, möchte ich folgendes festhalten: Ich habe den nicht unbedingt unbegründeten Verdacht, daß diese Institution Region als Hauptaktionärin bei der Brennerautobahn leider nicht so großen Wert darauf legt, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlesen. Zu viele Milliarden Gewinn sind es, die die Region jährlich einsteckt. Die Region weiß, daß sich der Lastkraftwagenverkehr auf der Brennerautobahn in den nächsten 10 Jahren wahrscheinlich verdoppeln wird, wenn nicht Alternativen geschaffen werden. Ich habe den Eindruck, daß die Region nichts dagegen hat, sondern daß sie sich höchstens darauf einrichtet, auf der Autobahn diesen Verkehr zu verkraften und noch mehr Gewinn einzuheimsen. Der Kollege Kußtatscher weiß, daß ich bei der Bestellung des Verwaltungsrates für die Autobahn den Antrag gestellt habe, daß die einzelnen Kandidaten zuerst für sich ein Programm vorlegen sollen, wie sie sich eine Umstrukturierung der Brennerautobahn in umweltfreundlicherer Art und Weise vorstellen und nach Durchsicht dieser einzelnen Konzepte sollten wir erst die Verwaltungsratsmitglieder ernennen. Dieser mein Antrag ist in der Kommission nicht auf Gegenliebe gestoßen. Die Verwaltungsratsmitglieder sind dann doch so ernannt worden, wie es die Regionalregierung gewollt hat, ohne daß man die Betreffenden gefragt hat, welche Zukunftspläne sie für die Autobahn überhaupt haben. Da sehe ich ein bißchen eine Inkonsequenz auch in der Fraktion der Südtiroler Volkspartei, die einerseits einen Schritt in die richtige Richtung tut - mit diesem Beschlußantrag -, andererseits aber ebenso wichtige praktische Vorschläge der Opposition einfach ablehnt. Ich werde mir daran kein Beispiel nehmen, sondern trotzdem für diesen Beschlußantrag stimmen,

vorausgesetzt, daß jener Teil aus dem beschließenden Teil herauskommt, der eine Verteuerung der Maut für die Lastkraftwagen vorsieht oder daß eben nach einzelnen Punkten abgestimmt wird, denn in diesem Punkt würde ich aus den besagten Gründen nicht dafür stimmen.

(Saró breve. Vorrei rivolgermi, signor Presidente, soprattutto ai presentatori e comunicare a nome del gruppo Südtirol che siamo fundamentalmente d'accordo con questa mozione, ad eccezione del punto concernente il rincaro dei trasporti. Riteniamo che questa misura non sia produttiva, anzi controproducente. E vorrei spiegare il perché. Forse posso dare alcune informazioni ai colleghi che non si sono particolarmente aggiornati sulla materia. Con decreto ministeriale é stato stabilito che dal 1 gennaio di quest'anno lo sdoganamento per la merce deve avvenire solo per un valore superiore alle 65.000 lire per spedizione. In precedenza erano 30.000 lire. In base a questo decreto le ditte di trasporto non possono dire ai loro clienti che effettuano le operazioni doganali per 30.000 lire come prima, poiché il decreto prevede che devono attenersi ad una tariffa minima di 65.000 lire; in questo caso esse sarebbero passibili di pena; sia la ditta stessa che la ditta di trasporto devono obbligatoriamente comprovare le fatture in caso di controllo da parte della Finanza. Quindi qui c'è stato un aumento da 30.000 a 65.000 lire per spedizione. Nel contempo in questo decreto si stabilisce che vengono raddoppiate le ore straordinarie del personale doganale operante presso gli scali doganali della ferrovia - quindi anche qui un leggero aumento -. E va aggiunto che almeno in Alto Adige non é possibile sdoganare merce proveniente dall'estero se non lo si fa ricorrendo alle ore straordinarie. Se lo si volesse fare per via normale, la merce rimarrebbe ferma nel deposito della Dogana per almeno 3 mesi circa e bisognerebbe pagare giornalmente un certo importo per il deposito merce che poi alla fine risulterebbe essere sensibilmente maggiore della tariffa che si sarebbe pagata per le ore straordinarie. Così funziona (o meglio, non funziona) oggi il sistema. Se per esempio io devo ricevere un pacchetto da 1,5 kg da Innsbruck - in questo momento sto proprio aspettando un pacchetto da 1,3 kg da Innsbruck - allora pago innanzi tutto 65.000 lire di sdoganamento minimo, piú i costi di trasporto, piú le ore straordinarie. E poi si calcoli quanto viene a costare! Io credo che tali norme emanate dallo Stato italiano vadano contro il principio europeo del libero scambio. Implicitamente ciò comporta anche il rincaro del costo della vita, perché le ditte che dipendono dall'importazione scaricano poi i costi sui consumatori. Nessuno ne scappa. Ma indipendentemente da queste considerazioni prettamente pratiche ritengo che un rincaro

dei pedaggi per i mezzi pesanti non andrebbe a vantaggio della tutela ambientale; anzi, molte ditte per ovviare agli alti costi, ricorrerebbero all'uso delle strade statali. Non penseremmo mica che attraverso un rincaro dei pedaggi, i trasporti diminuiscano? Non accadrebbe di certo. Il libero mercato non reagirebbe in tal modo, ma ricorrerebbe ad un aumento dei prezzi; ovvero: se una cosa costa cara a me, costa cara anche alla concorrenza e ambedue allora rincariamo la merce del sovrapprezzo. Chi paga è sempre il consumatore. E noi siamo concorrenziali come prima. In questo senso non c'è alcun problema per il libero mercato. Comunque l'alternativa migliore mi sembrerebbe essere quella di ampliare le strutture già esistenti. E mi riferisco in particolar modo alle Ferrovie. Questo a breve e a lungo termine. Collega Kustatscher, a breve termine nel senso di far funzionare per intanto le strutture che abbiamo. Da oggi a sabato le ferrovie sono in sciopero, per esempio. Con chi spedisco la mia merce? La posso spedire solo con una ditta di trasporti. Non è quindi possibile spedirla altrimenti; ma ci sono Stati dove questo è possibile. Se ciò non è possibile, dobbiamo dire che lo Stato è improvvabile e allora, collega Frasnelli, dovremmo cercare di trovarne un altro. Ma io sono più ottimistico e dico che se ciò è possibile in altri Stati europei, allora dovrebbe essere possibile anche in uno Stato industriale abbastanza moderno come l'Italia, anche se ammetto che qui si tratta meno di progresso tecnologico quanto piuttosto di mentalità.

Mi permetta di fare riferimento ad alcune situazioni di malgoverno esistenti presso le Ferrovie. Oggi purtroppo non siamo solo perseguitati da continui scioperi nelle Ferrovie - e qui ci sarebbe da pensare ad una riforma del diritto allo sciopero, perché non riesco a capire come 5 categorie diverse di impiegati delle ferrovie possano scioperare in 5 momenti diversi paralizzando ogni volta tutto il sistema ferroviario - ma c'è anche dell'altro. Oggi presso le Ferrovie succede ad esempio che non si possano trasportare beni che superano la lunghezza di 5 metri. Le Ferrovie accettano quindi merci sino ad una lunghezza massima di 5 metri e se io devo trasportare un tubo di ferro di 5,10 metri non mi viene accettato.

Secondo: La ferrovia ha dei tempi di trasporto molto lunghi. Da Milano a Bolzano bisogna attendere in media dai 5 agli 8 giorni. Per mezzo di un trasportatore privato io ricevo la merce in mezza giornata per lo stesso prezzo circa. Ci sono solo 2.000-3.000 lire di differenza su 300 kg. Questo va aggiunto. C'è una sola differenza: il trasportatore mi porta direttamente la merce in casa e se non fa la stessa linea, dà la merce a un suo collega che me la porta in casa. Le Ferrovie lasciano la merce nel deposito ferroviario, non si preoccupano normalmente

d'altro. Devo aggiungere che ci sono qualche volta anche degli impiegati coscienziosi che telefonano alle ditte. Lo fanno di loro spontanea volontà. Secondo il regolamento delle Ferrovie non vi sono tenuti. E allora la merce rimane in deposito. Quale destinatario sono poi io che mi devo poi preoccupare di vedere se la merce é arrivata, se é già stata scaricata e poi posso andare a prendermela. Ma le Ferrovie non sono tenute ad avvertirmi che la merce é arrivata; quindi la merce rimane lí e se rimane lí 3 giorni perché non mi sono accorto che é arrivata, allora devo pagare i rispettivi costi di deposito. Questa é dunque la situazione delle Ferrovie. Quindi dobbiamo capire che il libero mercato puó ricorrere solo in minima parte ad un sistema che non funziona. Sicuramente non potremmo trasportare delle uova, perché probabilmente il destinatario poi riceverebbe poi dei pulcini. Per quanto riguarda le strutture esistenti va dunque migliorato innanzi tutto il servizio. Questo sgraverebbe di molto le strade e non costerebbe niente alla Pubblica Amministrazione, ma porterebbe solo vantaggi.

Ora mi permetta di fare riferimento alla situazione delle Poste. Alla posta succede che non accettano merce piú lunga di un metro e piú pesante di 25 kg. Altrimenti non viene accettata. Da quello che ho sentito recentemente la Posta sta riorganizzandosi e quindi ha inventato qualcosa di particolarmente intelligente. Só da fonti ufficiose ( non ufficiali ) che si vuole mettere un vagone ferroviario alla frontiera ed aspettare finché é pieno. Se si ha fortuna di avere l'ultimo pacchetto, allora si puó sperare di ricevere abbastanza presto la merce, ma se il pacchetto é tra i primi si aspetta chissá quanto. In media l'invio per posta di un pacchetto da Innsbruck a Bolzano dura 5-6 settimane. Ma allora perché dovrei mandare qualcosa per posta o per ferrovia? Cosí non va proprio. Bisogna guardare che le cose funzionino cosí come in Germania Federale o in Svizzera o in Austria - in Francia non so - o in altri paesi, dove il trasporto per ferrovia o per posta viene effettuato nello stesso tempo che dai privati. E poi non necessariamente deve essere piú a buon prezzo, assolutamente no. Se costasse lo stesso importo e offrisse lo stesso servizio saremmo tutti disposti a passare al trasporto su rotaia.

Riassumendo: Non si tratta solo di creare e migliorare nuove strutture. Naturalmente abbiamo bisogno anche di questo. Ma innanzi tutto dovremmo migliorare le strutture esistenti e vedere che funzionino; allora avremmo già fatto molto. A noi e alla Regione vorrei dire : ho l'impressione che la Regione quale maggiore azionaria della Società Autobrennero non ci tenga particolarmente a trasferire il traffico dalla strada su rotaia. Sono troppi i miliardi in utili che la Regione intasca ogni anno. La

Regione sa che il traffico pesante sull'autostrada del Brennero raddoppierà probabilmente nei prossimi dieci anni, se non verranno create delle alternative. Ho l'impressione che la Regione non abbia nulla in contrario; anzi stia studiando come gestire questo traffico sull'autostrada e come introitare utili ancora maggiori. Il collega Kußtatscher sa che in occasione della nomina di alcuni membri del Consiglio di Amministrazione della Società Autobrennero io feci la proposta che ogni candidato presentasse prima un suo programma su come immaginava potesse venire ristrutturata l'autostrada per rispettare le esigenze ambientali; solo dopo avere esaminato questi progetti avremmo proceduto alla nomina di tali membri. Purtroppo questa mia richiesta non ha trovato il necessario riscontro in commissione. Poi i membri del Consiglio di amministrazione sono stati nominati così come voleva la Giunta, senza che si fosse chiesto agli interessati che programmi avessero per l'autostrada. E in questo vedo un po' di incoerenza da parte della Südtiroler Volkspartei che da un lato fa un passo nella giusta direzione (con questa mozione), dall'altro rifiuta però le proposte pratiche dell'opposizione. Ciò non lo prenderò ad esempio, ma voterò comunque a favore della mozione, a condizione che venga stralciata la parte concernente il rincaro dei pedaggi per i mezzi pesanti o che venga votata per punti: in tal caso non darei il voto favorevole al punto summenzionato).

**PRÄSIDENT:** Danke, Herr Abg. Meraner.

Als nächstes hat sich der Abg. Holzmann zu Wort gemeldet. Dann kommt Langer und Ferretti.

Bitte, Herr Abg. Holzmann.

**PRESIDENTE:** Grazie, cons. Meraner.

Ha chiesto la parola poi il cons. Holzmann. Poi segue il cons. Langer ed il cons. Ferretti.

Prego, cons. Holzmann.

**HOLZMANN:** Grazie, signor Vicepresidente. Collegli consiglieri, ho letto due volte il testo di questa mozione per cercare di coglierne e percepirne lo spirito ispiratore, ma devo dire che sono un po' deluso, in quanto anche l'altro ieri, in occasione dell'esame di una mozione del SVP in Consiglio provinciale a Bolzano, ho mosso la critica che si tenta più di curare gli effetti che non le cause dei problemi.

Credo che a questa mozione, che in modo abbastanza specifico investe il problema della viabilità autostradale, dovrebbe essere anteposto come intento quello di uno studio globale della politica del traffico nella nostra provincia.

Sullo spirito sarei anche favorevole, però non

sono d'accordo su certi aspetti sostanziali.

Noi dovremmo porci il problema delle scelte sulla grande viabilità della nostra provincia e della nostra regione, credo che l'Alto Adige sia forse la zona maggiormente interessata da questo tipo di problemi, anche perché non dimentichiamoci che l'autostrada del Brennero attraversa completamente la città di Bolzano, dove risiedono circa 100 mila abitanti e invece per quanto riguarda Trento l'autostrada si tiene ai limiti della cintura urbana. Quindi credo che i problemi elencati ed evidenziati in questa mozione e anche i rimedi che ne vengono prospettati riguardino in effetti prevalentemente la provincia di Bolzano e quindi giustamente i consiglieri altoatesini si sono fatti ispiratori di questa mozione.

A prescindere dalla mancanza di uno studio globale e di una scelta ben chiara e precisa sulla grande viabilità, per quanto riguarda gli aspetti più concreti debbo sottolineare come molto spesso ci si nasconda dietro a temi a sfondo ecologico, per portare avanti delle cose che con l'ecologia hanno poco a che vedere. In sostanza sono d'accordo quando mi si propone l'adozione dell'asfalto e delle barriere antirumore, in quanto si pongono in essere certi rimedi atti a eliminare o diminuire l'inquinamento da rumore, da gas ecc. che l'autostrada può provocare, ma vedo che sia nella parte illustrativa, sia poi per quanto riguarda la parte deliberativa di questa mozione, viene citato in entrambe il cosiddetto indennizzo ai proprietari terrieri, che non possono usufruire delle fasce di terreno nei pressi del tracciato autostradale. Intanto è necessario sottolineare che oggi queste fasce di terreno vengono coltivate, pertanto non esiste nessuna perdita, a mio avviso, a carico dei coltivatori, se poi in futuro sarà auspicabile che queste fasce di rispetto dell'autostrada siano più ampie e che quindi si vieti la coltivazione, allora sarò anche d'accordo per prospettare un eventuale rimborso, ma oggi come oggi ritengo che queste fasce vengono coltivate e pertanto non vanno indennizzate.

In secondo luogo, non sono d'accordo assolutamente con il rincaro delle tariffe per gli automezzi pesanti. Sappiamo che oltre l'80% delle merci - il collega Meraner poco fa ha fatto il processo alle Ferrovie dello Stato - in Italia viaggia su gomma e questa è una realtà con cui dobbiamo fare i conti.

Collega Peterlini, chiedo la sua attenzione, non tanto come Vicepresidente, ma come firmatario di questa mozione, credo che ognuno di noi nella sua vita quotidiana consumi delle merci, che sono arrivate a destinazione per l'80% con il trasporto su gomma. Ora o si mette in discussione tutto il nostro modello di sviluppo della società moderna e quindi allora si può anche cominciare a discutere di ridurre certi sprechi e consumi, ma se questo

non viene fatto e prendiamo per buono quello che la società moderna oggi ci offre, dobbiamo anche accettarne le conseguenze. Tutto ha un prezzo e logicamente anche questo sviluppo degli scambi, della ricchezza del mercato comporta questi svantaggi e pertanto, se queste merci viaggiano su camion mi sembra assurdo imporre dei pedaggi più alti, che si ripercuoterebbero sui consumatori, che consumano anche generi di prima necessità.

Allo stesso modo non sono d'accordo quando si viene a parlare di riduzione tariffaria per i residenti. Io sono sempre stato un grande utilizzatore dell'autostrada e naturalmente ho sempre pagato il mio pedaggio, ritengo che questo sia giusto, ma che il SVP, che tutto sommato si pone come partito d'ordine della sana e corretta amministrazione, che spesso e giustamente critica il Governo centrale per una politica assistenzialista che ha portato il nostro paese sull'orlo del tracollo come nazione, con 1 milione e 200 mila miliardi di deficit, mi proponga un modello di tipo assistenzialista, mi lascia piuttosto stupito. In particolare ritengo che prevedere una riduzione a favore di coloro che usufruiscono maggiormente di un servizio rispetto ad un altro, sia una cosa non giusta, perché altrimenti chi telefona molto dovrebbe pretendere la riduzione della bolletta del telefono, chi desidera dormire con la luce accesa, dovrebbe pretendere la riduzione della bolletta dell'energia elettrica, ma non mi sembra economicamente e socialmente valido porre come motivo il maggior utilizzo per giustificare un minor costo del servizio. I servizi vanno pagati, perché se non vengono pagati da chi li usufruisce, sono a carico di chi non ne usufruisce e questo non ci sembra un principio giusto.

Per quanto riguarda il punto 4 della mozione, dove si parla dell'indennizzo, come ho citato in premessa l'indennizzo va riconosciuto qualora venga imposto un divieto di coltivazione per una fascia di rispetto vicino all'autostrada e quindi si verificherebbe una perdita di carattere economico per i coltivatori, ma fino a quando questo non verrà fatto, non ci sembra giusto che questo indennizzo venga riconosciuto.

In sostanza, il gruppo del MSI sul testo di questa mozione si asterrà.

**PRÄSIDENT:** Danke, Herr Abgeordneter.

Die nächste Wortmeldung ist vom Abg. Langer.  
Er hat das Wort.

**PRESIDENTE:** Grazie, signor Consigliere.

Il prossimo intervento è del cons. Langer.  
Egli ha la parola.

**LANGER:** Vielen Dank, Herr Präsident! Kolleginnen und

Kollegen! Wir sagen als erstes, daß wir an diesem Beschlußantrag jedenfalls etwas sehr positiv sehen, nämlich daß man mit diesem Beschlußantrag, soweit ich mich erinnere, zum ersten Mal einen Auftrag an die Autobahngesellschaft bzw. einen Auftrag an die Region als Teilhaberin der Autobahngesellschaft ausspricht. Das ist etwas Wichtiges, denn bis jetzt ist die Teilnahme der Region an der Autobahn im großen und ganzen praktisch nur ein Anlaß für Pfründe gewesen. Das ist auch weiterhin so, also daß Regionalpolitiker oder ausgediente Regionalpolitiker dort untergebracht werden, indem sie dort in den Verwaltungsrat oder auf Präsidentensesseln gehievt werden, und im übrigen haben wir zwar hin und wieder in diesem Hause auch über die Autobahn diskutiert. Insbesondere über die Möglichkeit der Autobahngesellschaft beispielsweise zur Unfallvermeidung etwas beizutragen. Man hat auch über Flüsterasphalt und ähnliches diskutiert. Aber soweit ich mich zumindest erinnern kann, wird mit diesem Antrag zum ersten Mal der Versuch unternommen, an die Vertreter der Region in der Autobahngesellschaft einen politischen Auftrag zu erteilen. Das heißt, die Region als öffentliche Körperschaft, die somit als Wahrnehmer in öffentlicher Interessen aufzutreten hat, soll ihr Aktienpaket in der Region im öffentlichen Interesse einsetzen, d.h. sie soll sich als Wahrnehmerin öffentlicher Interessen betätigen und nicht einfach als Gesellschafterin, die im großen und ganzen an guten finanziellen Erfolgsbilanzen interessiert ist. Das schätzen wir im besonderen an diesem Antrag.

Wir sehen allerdings auch die Gefahr - erlauben Sie mir das zu sagen, Herr Kollege Kußstatscher -, daß hier Verkehrspolitik als Stückwerk natürlich gehandhabt wird. Auch wir haben uns gewundert, nachdem uns der Fraktionsprecher Brugger noch kurz vorher versichert hatte, dieser Antrag würde gemeinsam mit den anderen Verkehrsanträgen behandelt und würde somit auf die nächste Sitzung verschoben. Ich habe es dann leider verpaßt, auch weil der Antrag nicht verlesen worden ist, rechtzeitig einzugreifen, denn uns wurde zugesichert, daß auch dieser Antrag gemeinsam mit den anderen Verkehrsanträgen behandelt wird, was sicher auch sinnvoll gewesen wäre, damit man über die Verkehrspolitik eben nicht sozusagen nur im Fleckerlteppichsystem diskutiert. Insofern leidet natürlich auch dieser Antrag am Umstand, daß wir, wenn wir über die Autobahngesellschaft und über die Politik der Autobahngesellschaft reden, sozusagen nur das letzte Glied einer Kette ins Auge fassen können. Das letzte Glied einer Kette, die aber insgesamt dadurch nicht oder kaum tangiert wird. Wir stehen in diesem Sinne unter Erpressung. Das heißt eben, wir stehen unter der Erpressung, die zum Teil der Kollege Meraner vorher deutlich gemacht hat, als er

sagte: Einerseits müßten wir z.B. dafür sein, daß möglichst viel über die Eisenbahn läuft, aber die Eisenbahn funktioniert so miserabel, daß das kaum zumutbar ist. Oder Kollege Leveggi hat vorher auch etwas ähnliches gesagt. Er hat gesagt: Wenn wir die Autobahn für den Transitverkehr verteuern, dann wird der Transitverkehr deswegen nicht verschwinden, sondern er wird dann unter Umständen durch die Dörfer rollen. Das heißt, wir stehen in einer Situation, in der wir angesichts einer fehlenden globalen Verkehrspolitik, die heute ausschließlich oder fast ausschließlich von den Wirtschaftskreisen betrieben wird, also wer das Geld hat bzw. die starken Wirtschaftskreise können eine Verkehrspolitik diktieren, die ihren Handelinteressen und Profitinteressen entspricht -, versuchen müssen, irgendwo mühsam Schadensbegrenzung zu betreiben. Auch mit diesem Antrag soll Schadensbegrenzung betrieben werden. Jetzt scheint uns, daß diese Schadensbegrenzung zum Teil mit zu zweischneidigen Schwertern versucht wird.

Ich nehme hier die einzelnen Punkte Ihres Antrages zur Hand. Der erste Antrag, der erste Punkt, Lärmschutz, der scheint uns ohne weiteres passabel. Nicht nur, sondern ausgesprochen positiv, mit einem kleinen Bedenken. Wir wissen, daß heute generell ein neuer Industrieschub ansteht, während bis jetzt die Industrie im großen und ganzen umweltbelastend und umweltverschmutzend gewirkt hat, kommt jetzt ein neuer industrieller Schub zur Umweltsäuberung. Gerade wenn man an bestimmte Dinge denkt, wie z.B. die Lärmschutzwände entlang der Autobahnen oder ähnliches, ist noch nicht gesagt, ob nicht unter Umständen die Nachteile beispielsweise landschaftlicher Art oder sonstige, die dadurch in Kauf genommen werden müssen, praktisch die Vorteile nicht nur aufwiegen, sondern möglicherweise fast verschwinden lassen. Aber wie gesagt, die Forderung des ersten Punktes scheint uns alle zu entsprechen, und deswegen sind wir hier auch ohne weiteres und mit Überzeugung dafür.

Wesentlich schwieriger wird es zu Punkt 2. Punkt 2 fordert eine differenzierte Maut und diesbezüglich können wir beispielsweise leider dem Kollegen Leveggi und dem Kollegen Meraner nicht ganz Unrecht geben. Wenn eine höhere Maut für den schweren Transitverkehr beispielsweise mit einem Durchfahrverbot durch das Gemeindegebiet der betroffenen Gemeinden verbunden ist, dann kann so eine Maßnahme Sinn haben, d.h. dann kann sie den Schwerverkehr auf der Straße entmutigen, kann in das Kalkül der Unternehmen irgendwie als eine Maßnahme mit einfließen, die eventuell Transport zugunsten der Schiene verschiebt. Aber nur so, wie es heute hier klingt, scheint es uns zu wenig. Wir möchten deswegen - ich möchte es später dann formalisieren - zum Punkt 2 einen Zusatz vorschlagen, der

etwa so aussehen soll, daß man zusagt und differenzierte Tarifpolitik zugunsten jener Fahrzeuge betreibt, die so ausgerüstet sind, daß sie Schadstoffausstoß vermindern. Das heißt, daß man darangeht - was jetzt z.B. auch Österreich in Erwägung zieht - von Fahrzeugen differenzierte Maut einzuheben, die unbekümmert verschmutzen und umgekehrt von Fahrzeugen, die diesbezüglich differenzierter sind, zum Beispiel einen Katalysator oder ähnliches haben, oder jedenfalls mit Technologien ausgerüstet sind - ich denke im besonderen auch an den Schwerverkehr -, die den Schadstoffausstoß zumindest verringern. Wir möchten also vorschlagen, diesen Punkt zum Punkt 2 hinzuzufügen. Wir werden es dann nachher auch formalisieren, wenn Sie als Einbringer natürlich einverstanden sind, daß man zumindest darüber abstimmen kann.

Der dritte Punkt ist der, der uns mit dem größten Bedenken erfüllt. Denn wenn man für die Anrainer, d.h. praktisch für die Bevölkerung der Region, die Benützung der Autobahn dadurch attraktiver macht, daß man z.B. billige Abonnements oder gar Freikarten ausgibt, dann ist das natürlich eine weitere Ermutigung, den Pendelverkehr stark auf die Autobahn zu verlegen. Und wenn man dazu noch bedenkt, daß z.B. derzeit die Eisenbahn ihren Pendelverkehr verschlechtert hat, z.B. durch schlechtere Fahrpläne und dadurch, daß Züge eingesetzt werden, die zum Teil für Pendler mit ihrer Wochen- oder Monatskarte nicht verwendbar sind, dann würde damit zwar unmittelbar eine bestimmte Belastung genommen aber auf der anderen Seite, so ähnlich wie es zum Teil auch durch das Pendlergesetz in Südtirol passiert, zur Verwendung des Autos für die Arbeitspendler gewissermaßen ermutigt. Man kann natürlich sagen: ja, warum soll der Pendler dafür zahlen, daß er mit dem Auto zur Arbeit fahren muß. Aber es ist kein Zweifel, daß wenn man den Pendelverkehr über die Autobahn finanziell erleichtert, daß dann praktisch ein neuer Ermutigungsschub in Richtung Autobahnbenützung gegeben wird. Deswegen würden wir diesbezüglich eher vorschlagen, daß der dritte Punkt etwa so lauten könnte: Einführung von Tarifen und von Freigabe der Autobahnbenützung, die so organisiert sein soll, daß sie die Benützung der Autobahn für die Entlastung der stark verkehrsbelasteten Ortschaften ermutigt, d.h. daß man differenziert, nicht daß jeder, nur weil er in der Region lebt, deswegen billiger auf der Autobahn fahren kann, aber daß beispielsweise der Verkehr durchs Südtiroler Unterland - ähnliches dürfte zwischen Trient und Rovereto und möglicherweise auch von San Michele nach Rovereto der Fall sein - die Ortschaften entlastet, indem man, wie es z.B. auch an der Adria passiert, möglicherweise sogar es zur Pflicht macht, über gewisse Strecken die Autobahn zu verwenden, vor allem für Lastwagen, um damit den Verkehr zu entlasten. Heute müßte das die nähere Umgebung der beiden

Hauptstädte Bozen, Trient und eventuell Rovereto betreffen. Wir würden hingegen eine generelle Billig-Fahr-Politik oder Billig-Preis-Politik für die Bewohner der Region für die Autobahn eigentlich nicht befürworten.

Zum vierten Punkt schließlich ist zu sagen, daß es uns bedenklich erscheint, die Anrainer dafür zu entschädigen, daß Gras, Heu usw. stärker belastet ist, denn wir haben den begründeten Verdacht, daß wenn diese Gründe in privater Hand bleiben, dann die Leute zwar sicher die Entschädigung einstreichen würden, aber es gäbe keinerlei Garantie, daß die so verseuchten landwirtschaftlichen Erzeugnisse nicht doch in den Umlauf gesetzt würden. Man hat das leider - ich weiß nicht wieweit auch in Südtirol, aber es ist uns bekannt, daß es auch in Südtirol der Fall war - nach dem Atomunfall in Tschernobyl bemerkt. Da sind zwar große Mengen von Heu, von Kirschen, Pilzen usw. aus dem Handel gezogen worden, die dann auf anderen Märkten einfach wieder aufgetaucht sind. Deswegen scheint uns dieser vierte Punkt etwas problematisch. Deswegen würden wir hier vorschlagen, den ersten Halbsatz herauszunehmen, d.h. den Ankauf vorzusehen und dann müßte die Autobahngesellschaft aber selber dafür sorgen, daß das, was dort gemäht oder das, was dort wächst, dann nicht verwendet wird. Aber die Entschädigungspolitik scheint uns doch zu zweischneidig.

Abschließend möchte ich das sagen: Wir würden jetzt dem Präsidenten unsere Änderungsvorschläge einreichen, damit sie übersetzt und verteilt werden können. Wir bitten am Ende dieser Diskussion die Einbringer darum, sich zu äußern, ob sie diese Zusätze übernehmen wollen oder zumindest darüber abstimmen lassen wollen, auch wenn sie im Falle abgelehnt werden sollten. Wir machen es im großen und ganzen davon abhängig, wie wir uns zu diesem Antrag insgesamt stellen, meinen aber, daß das Hauptproblem doch einmal das ist, insgesamt auf eine Verkehrsverminderung, nicht nur auf eine Verlagerung auf die Schiene hinzuwirken. Verkehrsverminderung ist schwer zu erreichen, wenn man es jedes Mal bis kurz vor die Erpressung kommen läßt, bzw. vor der stehen wir ja schon, und dann versucht, wie man von dieser Erpressung irgendwie zurückweicht, ohne die ganze Belastung und die ganzen Kosten dieser Erpressung auf den einzelnen Fahrzeugbenützer oder auf den einzelnen Anrainer einfach zu entladen. Diesbezüglich glauben wir eben - und das wird ja in der nächsten Regionalratssitzung dann behandelt werden, wie der Präsident zugesichert hat - daß wir hier generell überlegen müssen, was die Region auch in Richtung Regierung tun kann, um eine Änderung der Verkehrspolitik und insbesondere des Durchzugsverkehrs zu erreichen. Aber da dieser Auftrag spezifisch an die Region als Teilhaberin an der Autobahngesellschaft geht, sehen wir auch einen Sinn, einen

Antrag etwa in diesem Sinne, in diese Richtung, auch hier zu verabschieden, weil wir dort mehr direkte Möglichkeiten zur Umsetzung haben, weil wir in diesem Fall sozusagen die Quote, die die Region als öffentliche Körperschaft besitzt, auch politisch und auch ökologisch sinnvoll einsetzen können. Danke!

(Molte grazie, signor Presidente! Colleghe e colleghi! Noi diciamo innanzitutto che vediamo in questa mozione qualcosa di molto positivo, ossia che con questa mozione si fa per la prima volta, per quanto io mi ricordi, una richiesta all'Autobrennero, ovvero alla Regione quale socia dell'Autobrennero. Questo è qualcosa d'importante, in quanto il fatto che la Regione sia socia dell'Autobrennero è stato finora praticamente solo un motivo per fruire di benefici. E si dà anche sempre il caso che politici regionali o politici regionali a riposo vengano collocati lì, in quanto vengono sistemati lì all'interno del consiglio d'amministrazione o sulle sedie di Presidenti ed inoltre abbiamo sempre discusso di tanto in tanto in questo consesso sull'autostrada. Ed in particolare sulla possibilità da parte dell'Autobrennero di fare qualcosa ad esempio, affinché vengano evitati incidenti. Si è anche discusso sull'asfalto fonoassorbente e simili. Ma con questa mozione viene fatto per la prima volta, per quanto io mi ricordi, il tentativo di inoltrare una richiesta politica ai rappresentanti della Regione all'interno della Società Autobrennero. Ciò significa che la Regione quale Ente pubblico, che deve fare quindi da garante dei pubblici interessi, deve impiegare il suo pacchetto di azioni in regione per il pubblico interesse, ciò significa che deve farsi garante dei pubblici interessi e non agire semplicemente come socia, interessata praticamente a bilanci consuntivi finanziariamente buoni. Di questa mozione apprezziamo in particolar modo questo.

Noi vediamo comunque anche il pericolo - mi permetta di dirlo, collega Kußtatscher - che in questo consesso si faccia della politica del traffico un problema di secondaria importanza. Anche noi siamo rimasti sorpresi, dopochè il portavoce Brugger ci aveva poco prima assicurato che questa mozione sarebbe stata trattata assieme alle altre mozioni sul traffico e che sarebbe stata quindi rinviata alla prossima seduta. Purtroppo io non sono riuscito ad intervenire in tempo, anche perchè non era stata data lettura della mozione, in quanto ci era stato assicurato che anche questa mozione sarebbe stata trattata assieme alle altre mozioni sul traffico, cosa che sarebbe stata sicuramente anche sensata, per non discutere sulla politica del traffico per così dire solo all'interno del cosiddetto sistema "patchwork". Per questo anche questa mozione risente naturalmente del fatto che se noi parliamo

dell'Autobrennero e della politica dell'Autobrennero, possiamo prendere in considerazione per così dire solo l'ultimo anello di una catena. L'ultimo anello di una catena, che però non ne viene complessivamente toccata o lo viene appena. Noi veniamo in questo senso ricattati. Ciò significa appunto che noi veniamo ricattati nella stessa maniera, con cui lo siamo stati in parte prima dal collega Meraner, quando diceva: da un lato dovremmo essere favorevoli al fatto che venga trasportato il più possibile su ferrovia, ma la ferrovia funziona in maniera così miserabile, che questo sarebbe impensabile. Oppure il collega Leveghi ha detto prima anche qualcosa di simile. Lui ha detto: se rendiamo più cara l'autostrada per il traffico di transito, quest'ultimo non scomparirà, ma passerà probabilmente attraverso i paesi. Ciò significa che noi ci troviamo in una situazione, in cui dobbiamo tentare di limitare in qualche modo a fatica i danni in considerazione di una mancante politica globale del traffico, gestita oggi esclusivamente o quasi esclusivamente dagli ambienti economici, quindi chi ha il denaro, ovvero questi forti ambienti economici possono fare una politica del traffico conforme ai loro interessi commerciali ed ai loro interessi di profitto. Anche con questa mozione devono venire limitati i danni. Ora ci sembra che si tenti di fare questa limitazione dei danni in parte con armi a doppio taglio.

Prendo ora in esame i singoli punti della Sua mozione. La prima richiesta, il primo punto, la difesa contro il rumore, ci sembra a posto. Non solo, ma particolarmente positivo, con una piccola considerazione. Sappiamo che oggi ci attende in generale una nuova spinta industriale; mentre finora l'industria ha generalmente gravato sul medio ambiente e l'ha inquinato, arriva ora una nuova spinta industriale per risanare l'ambiente. Proprio quando si pensa a determinate cose, come ad es. le barriere antirumore lungo le autostrade o qualcosa di simile, non è ancora detto che forse gli svantaggi ad esempio di natura paesaggistica o altri, che bisogna accettare a questo riguardo, non solo non compensano i vantaggi, ma probabilmente li fanno quasi scomparire. Ma come detto sulla richiesta del primo punto siamo tutti d'accordo e per questo in questo consesso siamo tutti senza dubbio favorevoli a ciò e lo siamo con convinzione.

Maggiori difficoltà presenta il punto 2. Il punto 2 richiede un pedaggio differenziato ed a questo proposito non possiamo purtroppo non dare completamente torto al collega Leveghi ed al collega Meraner. Se ad esempio un pedaggio più alto per il traffico pesante di transito è legato ad un divieto di transito attraverso il territorio del comune dei comuni interessati, allora un simile provvedimento può avere senso, ciò significa che può

scoraggiare il traffico pesante sulla strada, può entrare in qualche modo nel calcolo degli imprenditori come un provvedimento, che favorisce eventualmente il trasporto su rotaia. Però solo così, come si dice oggi in questo consesso, ci sembra troppo poco. Noi desideriamo per questo - più tardi poi lo formalizzerò - proporre al punto 2 un'emendamento, con cui si dirà che si acconsente, e che si fa una politica tariffaria differenziata a favore di quei veicoli muniti di dispositivi che limitano la emissione di sostanze nocive. Ciò significa che si inizia - cosa che ora prende in considerazione ad es. anche l'Austria - a riscuotere pedaggi differenziati a seconda se si tratti di veicoli che sporcano o di veicoli che hanno ad esempio un catalizzatore o qualcosa di simile, o che sono comunque dotati di sistemi tecnologici - io penso in particolare anche al traffico pesante - tali da diminuire per lo meno l'emissione di sostanze nocive. Noi desideriamo quindi proporre di inserire questo punto al punto 2. Noi lo formalizzeremo poi anche, se Lei, quale presentatore, è naturalmente d'accordo che venga per lo meno messo ai voti.

Il terzo punto è quello che ci fa maggiormente pensare. Infatti se si rende per i confinanti, cioè praticamente per la popolazione della regione, l'uso dell'autostrada più attrattivo grazie ad es. ad abbonamenti a basso prezzo o addirittura a biglietti in omaggio, questo è allora chiaramente un ulteriore incoraggiamento a spostare il traffico dei pendolari in gran parte sull'autostrada. E se si pensa ancora che ad es. le ferrovie hanno peggiorato il loro traffico pendolare, a causa ad es. di orari peggiori o a causa del fatto che siano stati istituiti dei treni, con alcuni dei quali i pendolari con i loro abbonamenti settimanali o mensili non possono viaggiare, verrebbe sì tolto in questa maniera un certo aggravio, ma dall'altro lato, analogamente a quanto accade in Sudtirolo in parte anche grazie alla legge sui pendolari, verrebbe incoraggiato in certo qual modo l'uso della macchina per i lavoratori pendolari. Si può naturalmente domandarsi: perchè il pendolare deve pagare per il fatto che deve andare al lavoro in macchina. Ma non c'è dubbio che se si agevola da un punto di vista finanziario il traffico pendolare sull'autostrada, verrà data praticamente una nuova spinta d'incoraggiamento all'uso dell'autostrada. Per questo vorremmo a questo proposito proporre che il terzo punto fosse espresso come segue: introduzione di tariffe e uso gratuito dell'autostrada organizzato in modo tale da incoraggiare l'uso dell'autostrada per un decongestionamento delle località con molto traffico, ciò significa che si fa una differenza: non tutti, solo perchè vivono in regione, possono per questo viaggiare sull'autostrada a prezzo più basso, ma che rendendo probabilmente addirittura

obbligatorio usare per determinati tragitti l'autostrada, soprattutto nel caso di camion, per alleggerire in tal modo il traffico - per es. nella Bassa Atesina - si decongestionano le località, come ad es. succede anche sull'Adriatico. Analogamente ciò dovrebbe avvenire per il tratto tra Trento e Rovereto e probabilmente anche per quello da San Michele a Rovereto. Oggi questo dovrebbe riguardare le immediate vicinanze di entrambi i capoluoghi di Bolzano e di Trento ed eventualmente anche Rovereto. Noi non appoggeremo invece a dir il vero, per quel che riguarda l'autostrada, una politica del viaggio a basso prezzo o una politica del basso prezzo per gli abitanti della regione.

Come quarto punto bisogna dire infine che abbiamo le nostre perplessità in merito all'indennizzo dei confinanti, perchè erba, fieno ecc. sono più inquinati, in quanto noi abbiamo il fondato sospetto che se questi motivi rimangono in mano privata, allora la gente intascherebbe sicuramente l'indennizzo, ma non ci sarebbe nessuna garanzia che questi prodotti agricoli tanto inquinati non venissero messi in circolazione. Lo si è notato purtroppo - non so fino a che punto anche in Sudtirolo, ma sappiamo che anche in Sudtirolo c'era una simile situazione - dopo l'incidente atomico di Chernobyl. Sono state tolte dal commercio grandi quantità di fieno, di ciliege, di funghi ecc. che sono poi semplicemente riapparse su altri mercati. Perciò questo quarto punto ci sembra un po' problematico. Per questo vorremmo proporre di togliere la prima metà della frase, ossia di prevedere l'acquisto e poi l'Autobrennero stessa dovrebbe però preoccuparsi che ciò che lì viene falciato o ciò che lì cresce non venga utilizzato. Ma la politica del risarcimento ci sembra un'arma a doppio taglio.

Infine desidero dire questo: noi vorremmo ora presentare al Presidente le nostre proposte di emendamento, affinché possano venir tradotte e distribuite. Noi preghiamo i presentatori di pronunciarsi alla fine di questa discussione se vogliono accettare questi emendamenti oppure se vogliono per lo meno metterli ai voti, anche se potrebbero venir in caso rifiutati. Noi subordiniamo a ciò il nostro consenso a questa mozione e pensiamo però che il problema principale sia ancora una volta quello di mirare a una diminuzione del traffico, non solo a un trasferimento su rotaia. E' difficile raggiungere una diminuzione del traffico, se si arriva ogni volta quasi al ricatto, o meglio noi ci troviamo già di fronte a questo ricatto, e poi si tenta in qualche modo di sottrarsi a questo ricatto, senza scaricare tutto il peso e tutti i costi di questo ricatto su chi usa il veicolo o sul singolo confinante. A questo proposito noi crediamo - e questo verrà poi trattato nella prossima seduta del Consiglio regionale, come il Presidente ha assicurato - che in questo consesso dobbiamo pensare quale richiesta possa fare la Regione al governo,

per raggiungere un cambiamento della politica del traffico ed in particolare del traffico di transito. Ma in quanto questa richiesta va specificatamente alla Regione quale socia dell'Autobrennero, pensiamo sia sensato varare una mozione in questo senso, in questa direzione, in quanto noi abbiamo a questo riguardo più possibilità per un'attuazione, perchè in questo caso possiamo per così dire impiegare sensatamente anche da un punto di vista politico ed ecologico la quota, che la Regione possiede quale Ente pubblico. Grazie!)

**PRÄSIDENT:** Danke, Herr Abg. Langer.  
Das Wort hat der Abg. Ferretti.

**PRESIDENTE:** Grazie, cons. Langer.  
Il cons. Ferretti ha la parola.

**FERRETTI:** Colleghi, noi volevamo condurre un intervento articolato, dettagliato, il problema è estremamente interessante e complesso, certamente meno semplice di quello che appare dalla mozione, ma sentito l'intervento del collega Langer, gli emendamenti che ha proposto, sapendo che esistono una mozione Langer e un documento del cons. Frasnelli sostanzialmente analoghi, chiederei al primo firmatario, cons. Kußtatscher, se non ritiene di rinviare il dibattito, in modo da consentirci un approfondimento e se del caso di conglobare questa mozione con le altre, in maniera tale da condurre una valutazione di carattere generale sul problema dei traffici e dell'autostrada, che consenta al Consiglio di prendere una posizione, la più vasta possibile, che diventi poi un'indicazione per l'operato della Giunta.

Quindi il mio non è più un intervento, ma è una mozione d'ordine, quella di rinviare la trattazione di questa mozione, per consentire gli approfondimenti e gli eventuali accorpamenti che i firmatari di diversi documenti e forse anche la Giunta intenderanno proporre su questa questione.

**PRÄSIDENT:** Bevor ich dem Abg. Kußtatscher das Wort erteile, möchte ich dem Abg. Ferretti noch folgendes sagen: Abg. Ferretti, vorbehaltlich jetzt der Antwort des Abg. Kußtatscher, wollte ich nur folgendes sagen: Was die Zusammenlegung mit anderen Tagesordnungspunkten betrifft, sehen wir hier im Präsidium keine Möglichkeit, weil es in diesem Falle um einen Beschlußantrag geht und die anderen Dokumente, die vorliegen, und zwar der Begehrensantrag Nr. 2 vom Abg. Langer u.a. und vom Abg. Frasnelli u.a., der heute eingebracht worden ist, Begehren sind. Das sind unterschiedliche Rechtsinstrumente, die wir laut Geschäftsordnung nicht zusammenlegen können. Wohl aber kann

sich der Abg. Kußtatscher darüber äußern, ob er mit einer Vertagung einverstanden ist. Wir hätten nur den Wunsch gehabt - jetzt haben fast alle Parteien Stellung genommen - , ob man nicht zumindest diesen Teil der Debatte, vorbehaltlich Replik, vorbehaltlich Genehmigung, abschließen könnte.

Bitte, Abg. Kußtatscher.

**PRESIDENTE:** Prima di dare la parola al cons. Kußtatscher vorrei dire questo al cons. Ferretti: Indipendentemente dalla risposta del cons. Kußtatscher vorrei dire che la Presidenza non vede alcuna possibilità di abbinare altri punti all'ordine del giorno, in quanto nel caso specifico si tratta di una mozione e gli altri documenti presentati, cioè il Voto n. 2 del cons. Langer ed altri e il Voto presentato oggi dal cons. Frasnelli ed altri sono strumenti giuridici diversi che secondo il Regolamento non possono essere abbinati. Il cons. Kußtatscher può senz'altro dichiararsi d'accordo con un rinvio o no. Avremmo soltanto auspicato una conclusione almeno di questa parte della discussione visto che quasi tutti i partiti sono intervenuti, esclusa la replica e l'approvazione.

Prego, cons. Kußtatscher.

**KUßTATSCHER:** Wenn die Diskussion weitergeht, dann wäre besser, daß ich mit meiner Antwort warte. Mir wäre auch lieber, daß die einzelnen Parteienvertreter hier noch Stellung nehmen. Mir wäre es jedenfalls lieber.

(Se la discussione continua sarebbe meglio che io aspetassi con la mia risposta. Preferirei che i singoli rappresentanti dei partiti esprimessero la loro posizione. Comunque lo preferirei.)

**PRÄSIDENT:** Also wäre folgender Kompromißvorschlag, Abg. Ferretti, daß wir noch hören, ob jemand inhaltlich zum Antrag reden möchte. Dann könnten wir diese Stellungnahmen abschließen, so daß dann der Antrag vertagt werden kann, mit der Möglichkeit, ihn eventuell zu ändern, mit der Möglichkeit, Stimmabgabeerklärungen abzugeben. Diese Möglichkeit bleibt ja offen und mit der Möglichkeit der Replik des Antragstellers. Wären wir damit einverstanden? Die Stimmabgabeerklärungen würden auf jeden Fall offen bleiben und auch die Replik wäre offen. So könnten wir heute sozusagen diesen Teil abschließen, wenn sich überhaupt jemand zu Wort meldet.

Bitte, Abg. Ferretti.

**PRESIDENTE:** Propongo il seguente compromesso, cons. Ferretti: accertiamo se qualcuno desidera ancora intervenire in merito al contenuto della mozione. Poi

possiamo terminare questa parte degli interventi e rinviare la trattazione con la possibilità di presentare eventuali emendamenti e di fare dichiarazioni di voto. Rimane dunque questa possibilità ed anche la possibilità della replica da parte del presentatore. Ci sono obiezioni? La possibilità di dichiarazioni di voto rimane in ogni caso ed anche quella della replica. Potremmo in tal modo terminare questa parte. Qualcuno desidera ancora intervenire?

Prego, cons. Ferretti.

**FERRETTI:** Volevo evitare di intervenire, perché questa mozione è chiaramente superficiale, velleitaria, non approfondisce gli argomenti che propone e li tratta con una partigianeria di carattere corporativistico, che assolutamente non ci consente di condividerla. Potremmo eventualmente condividere il primo punto, ma sul resto, signor Presidente, il Consiglio regionale è chiamato a decidere sulla base di valutazioni che devono essere di carattere generale e che non fanno di questa Regione un'isola, trovandosi questa all'interno delle alpi, all'interno dell'Europa e quindi in vicinanza di altri paesi.

Come si può immaginare che il problema del traffico possa e debba risolversi unicamente attraverso interventi di carattere settoriale e penalizzanti, senza una proposta più vasta, strategicamente finalizzata, attraverso la quale tutta la questione dei traffici e non solo del traffico attraverso la nostra regione, si deve porre, come peraltro si è posta, a livello di Arge Alp? A livello di Arge Alp le due Province autonome, che assieme compongono questo Consiglio regionale, di fronte a una presa di posizione unilaterale che era stata prospettata dalla Regione Tirolo, hanno ritenuto equilibrato che si convochi una conferenza degli assessori ai trasporti delle diverse Regioni dell'Arge Alp e si delinei una politica comune, attraverso la quale senza priorità, senza che qualche Regione si senta in una posizione più avanzata e più determinante e che quindi possa provocare, come in effetti ha provocato nella sede dell'Arge Alp, reazioni che potrebbero alla fine reciprocamente danneggiare, ma non risolvere il problema generale, senza che nessuno assuma una posizione preminente, si addivenga ad un'intesa ragionata sulla base di un confronto che non può essere legato al problema dei contadini, che peraltro sono già stati a suo tempo profumatamente pagati per i rispettivi espropri, o al problema di balzelli da porre o imporre. Tant'è che il collega Langer ha immediatamente capito che questa politica non era la più idonea e che andava condotto un ragionamento di carattere ambientalista e di verifica delle emissioni gassose o comunque ambientalmente e territorialmente dannose, quindi un ragionamento che era

almeno correlato ad altre valutazioni.

Quando noi vediamo presentare a spron battuto mozioni continue su argomenti che sono all'attenzione e alla sensibilità di tutti e anche quindi dei partiti della Giunta provinciale, ma in modo così parziale, unilaterale, unicamente per riscuotere un consenso che può essere di carattere personale, allora ci chiediamo se effettivamente abbiamo presente un'attenzione che è generale, oppure non vogliamo gratificarci la corporazione dei contadini che stanno lungo l'autostrada o di quei concittadini che, abitando lungo l'autostrada, potrebbero, sulla base delle proposte che qui vengono formulate, avvantaggiarsi di pedaggi minori e quindi frequentare ancora più quell'autostrada, che in una certa misura si vorrebbe penalizzare.

Così quando si conducono nella premessa valutazioni del tipo: "l'autostrada non deve essere solamente un'istituzione, non può essere una società improntata alla massimizzazione dei profitti", evidentemente non si è approfondito qual è il ruolo che svolge la società dell'autostrada, qual è la disponibilità che anche di recente l'autostrada ha dimostrato nei confronti dell'ambiente, del territorio, dei disturbi, della limitazione dei traffici, della razionalizzazione dell'uso. Non è affatto vero, la disponibilità dell'autostrada, per tutti i problemi che riguardano le interconnessioni ambientali, è assoluta. Questo Consiglio di amministrazione, come il precedente, proprio in recenti riunioni ha dimostrato, attraverso una proposta di carattere generale e razionale, una disponibilità che noi auspichiamo sia esemplare anche nei confronti di altre istituzioni analoghe.

Ci pare quindi che questa mozione, presentata più sull'onda della necessità di corrispondere determinate fasce elettorali o interessi settoriali, non giochi a favore della causa di una sensibilizzazione dell'ambiente politico e sociale per i problemi del territorio ed ecologici, quindi non possiamo essere d'accordo.

In base ai colloqui che avevamo avuto con i rappresentanti ufficiali della parte politica dei firmatari, ritenevamo che un rinvio sarebbe stato giovevole per un discorso più generale, improntato alla ricerca effettiva di consensi e soluzioni percorribili. Si vuole che si intervenga, poiché non vogliamo essere ipocriti e fingere di essere disattenti, diciamo che questa mozione non ci convince, è troppo superficiale, non tiene conto di quanto è accaduto. Per quanto riguarda il punto n. 4 e per quello che riguarda le premesse è una mozione alla ricerca di facili sensibilizzazioni di un'opinione pubblica, che può essere distratta e può non conoscere effettivamente qual è il ruolo che svolge l'Autostrada del Brennero e qual

è la sensibilità di questo consiglio di amministrazione.

Noi potremo essere d'accordo, ma ugualmente non la voteremo se andasse ai voti. Diciamo che non votiamo in particolare il punto 1, perché qui viene ribadito quanto già il Presidente dell'Autostrada in una recente conferenza stampa, aveva detto di essere disposto a fare, per cui ci parrebbe di dovergli correre dietro, era disponibile anche in virtù dei colloqui che aveva intrattenuto rispettivamente con la Provincia di Trento e, per quello che conosco direttamente, con la Provincia di Bolzano.

Quindi non ci sentiamo di entrare in questa logica, più volentieri affrontiamo la tematica generale, in maniera da trovare delle soluzioni, che cadenzate nel tempo e coinvolgendo tutti i responsabili che sono le due Province, la Regione, le Ferrovie, lo Stato, le varie società e le varie regioni confinanti, ci permettano questo coinvolgimento in un ragionamento così globale, per trovare una soluzione coordinata che rimanga nel tempo. Altrimenti dovremo sentire, come abbiamo sentito, quel tipo di revanscismo, di risoluzioni che immediatamente il presidente della Baviera, Strauß, in un momento in cui il Tirolo sembrava voler mantenere, a prescindere da qualsiasi discorso, la chiusura notturna dell'autostrada, ha immediatamente minacciato di chiudere la Baviera salisburghese ai traffici del Tirolo in altre ore...

(Interruzione)

**FERRETTI:** Può essere anche stato criticato, il fatto è che l'ha detto, caro Frasnelli, e questo ha consentito poi di raggiungere un'intesa sull'opportunità di convocare una conferenza interregionale!

Non si possono affrontare argomenti così delicati in maniera frammentaria, rapsodica, individualista, questo non è un modo di lavorare attraverso il quale raggiungere risultati, che siano i più estesi possibili. La gratificazione personale può essere perseguita, ma va denunciata come tale.

**PRÄSIDENT:** Es hat sich in der Diskussion noch der Abg. Rella zu Wort gemeldet.

Dann bitte ich um weitere Wortmeldungen, sofern welche Parteien noch nicht gesprochen haben und dann zur Replik des Abg. Kußtatscher.

**PRESIDENTE:** Ha chiesto di intervenire in discussione generale il cons. Rella.

Prego pertanto che chiedano la parola i gruppi che ancora non sono intervenuti; dopodiché passeremo alla replica del cons. Kußtatscher.

**RELLA:** Non so se qualcuno è stato morso dalla tarantola stanotte, la DC pochi giorni fa ha votato in Consiglio provinciale di Trento ad unanimità una mozione analoga, contenente i punti nn. 1 e 3, peraltro presenti anche in questa mozione.

A me non tocca tirar fuori le castagne dal fuoco tra le forze di maggioranza di questo Consiglio regionale, affare vostro, ma cercate di mettervi d'accordo in particolare su iniziative di carattere politico, che sono abbastanza interessanti.

Il problema che ci tormenta e che due anni fa ci ha spinto ad assumere un'iniziativa nei confronti dell'autostrada, il cui consiglio di amministrazione non ha bisogno di avvocati difensori in quest'aula, deve essere per noi un interlocutore che non è tenuto a svolgere, proprio per la partecipazione pubblica, soltanto attività con obiettivo di carattere economico, ma anche una funzione di carattere politico-sociale di interesse generale, e a tal proposito ci siamo incontrati con il Presidente del Consiglio di amministrazione dell'Autostrada, per chiedere l'introduzione di una tariffa agevolata per le popolazioni residenti sul territorio. Qualche riserva è stata espressa dal Presidente del Consiglio di amministrazione per la ragione molto semplice che gli utenti dell'Autostrada del Brennero, residenti nelle altre regioni, in Veneto ed Emilia Romagna, avrebbero potuto rivendicare lo stesso diritto di uso agevolato dell'autostrada stessa e quindi si sarebbe creata una situazione piuttosto difficile per i bilanci dell'Autostrada medesima.

Però ritengo debba essere sottolineato un aspetto che riguarda in particolare la realtà della provincia di Trento. Nel piano urbanistico provinciale, nei programmi di sviluppo è previsto l'ampliamento di strade parallele all'autostrada, rispettivamente la strada statale del Brennero, che si intende portare a 4 corsie - apprezzo dal punto di vista politico il comportamento del capogruppo democristiano e il suo disprezzo per gli altri rappresentanti di forze politiche in questo Consiglio regionale, nel senso che secondo me è un elemento che dal punto di vista politico assume significato per la giusta ragione della contrapposizione che qui dobbiamo avere nei confronti di questi comportamenti politici -, cioè una superstrada che dovrebbe ospitare un traffico intenso, e la revisione della strada del Vino, destra Adige, l'una e l'altra sono due parallele alla esistente autostrada, che oggi ospita circa 22 mila passaggi al giorno.

A noi pare che piuttosto di realizzare nuove arterie, piuttosto di invadere nuovo territorio pregiato e agricolo del fondo valle, piuttosto di devastare con 6 arterie di percorrenza longitudinale, parallele al fiume Adige, la valle dell'Adige, sarebbe interessante favorire

l'utilizzo dell'Autostrada del Brennero, perché tra l'altro la percorrenza su questa autostrada a una velocità regolata diventa molto meno inquinante. In tal modo risulterebbe diminuita pure la pubblica e l'invasione del territorio agricolo di valenza primaria, quindi queste ragioni ci portano a dire che all'interno di questa nostra regione, che non è un'isola, ma che ha un'autonomia speciale che va esercitata, anche per la programmazione e realizzazione delle infrastrutture di interesse rilevante, quali quelle della viabilità, si arrivi a una razionalità di interventi e anche ad una rinuncia di realizzazione di arterie parallele, che diventerebbero fortemente inquinanti e compromettenti per l'intero territorio.

Quindi siamo assolutamente d'accordo, come gruppo comunista, con lo spirito di questa mozione, che conferma alcune iniziative che avevamo già assunto e il voto che abbiamo già espresso in Consiglio provinciale di Trento, in particolare per il primo punto del dispositivo. E' vero che si sono avuti dei contatti, è vero che la società dell'Autostrada del Brennero ha avviato alcune iniziative di miglioramento della situazione autostradale, ponendo in opera l'asfalto fonoassorbente e barriere antirumore, però è un'azione che va sviluppata in modo organico, programmato. Credo possa essere trovata anche un'intesa tra le Province e la Società Autostrada del Brennero per realizzare il massimo del risultato, dell'intervento ai fini ambientali, ma anche per la possibilità di assorbire quella parte di traffico, che altrimenti graverebbe sulla viabilità secondaria, che non richiede di essere ampliata secondo i mega-progetti che oggi sono compresi, per quel che riguarda la Provincia di Trento, anche nel piano urbanistico provinciale, salvo verifica di valutazione e impatto ambientale.

Quindi sì al primo punto.

In merito alla questione dei pedaggi convengo con quanto sostenuto dal collega Langer e direi che l'emendamento potrebbe essere molto sintetico, nel senso che potrebbe essere agevolato e non aumentato il prezzo. Secondo me l'aumento diventerebbe improponibile, perché si renderebbero necessari uno strumento di verifica del grado di inquinamento, che dal punto di vista anche logistico creerebbe problemi ingestibili e lo spostamento dell'autostrada alla viabilità secondaria degli automezzi inquinanti. Invece un'agevolazione per chi riesce a documentare, in modo abbastanza semplice, con un documento probante magari del servizio della motorizzazione, l'introduzione delle marmitte catalitiche ed altri strumenti di riduzione del grado di inquinamento, mi pare un'iniziativa interessante.

Per quel che riguarda il punto 3, ritengo sia sbagliato parlare di uso gratuito per i comuni confinanti e

che sia invece interessante introdurre una tariffa agevolata di abbonamento annuale per le popolazioni residenti nel territorio regionale. A tal proposito l'intesa tra Regione, rispettivamente Province e Società autostradale, per favorire l'uso dell'autostrada e sgravare la viabilità secondaria ed evitare la richiesta di ulteriori ampliamenti ingiustificati della viabilità secondaria, in particolare della strada statale del Brennero, a me pare interessante.

In merito al punto 4 del dispositivo, sono in parte d'accordo con i cons. Ferretti e Langer, che sostengono che l'indennizzo ai proprietari dei terreni rischia di diventare un mercato. Per quel che riguarda il risarcimento dei danni provocati dall'autostrada esiste il Codice civile, esistono gli strumenti per avere i risarcimenti. Che cosa ci interessa? L'acquisizione delle aree che vengono maggiormente compromesse, cioè lo sviluppo di una politica da parte della Società di acquisizione ulteriore di fasce di protezione ai lati dell'autostrada, potrebbe essere un'iniziativa interessante, dove esistono fasce di terreno agricolo, fortemente compromesse e che causerebbero un notevole grado di compromissione della capacità produttiva di queste aree. A me pare importante invece l'uso delle barriere di protezione, di cui al punto 1 e semmai appunto l'acquisizione. La questione dell'indennizzo credo dovrebbe essere percorsa attraverso gli strumenti esistenti del diritto civile.

Detto questo, non ho difficoltà a riconoscere l'opportunità di sostenere una discussione di carattere generale sul problema della viabilità, però a me pare che l'obiettivo di questa mozione sia quello che riguarda l'Autostrada del Brennero, non il problema generale della viabilità, che è altra cosa e non entra in conflitto con l'opportunità di realizzare questi provvedimenti, che sono compresi nella mozione.

Quindi sono favorevole al proseguimento della trattazione di questa mozione, se gli emendamenti che sono stati annunciati possono essere corretti con le indicazioni, che in particolare ho sottolineato adesso, relativamente al punto 2, per la questione delle tariffe agevolate per chi usa le marmitte catalitiche e strumenti antiinquinanti, al punto 3, per una tariffa agevolata per le popolazioni residenti nel territorio regionale, inteso come abbonamento annuale e al punto 4, togliendo la parola "indennizzo ai proprietari di terreni o", perché rischierebbe di essere solo uno strumento di mercato, che invece è già garantito dal Codice civile.

**PRÄSIDENT:** Danke, Herr Abg. Rella.

Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen mehr. Damit erkläre ich diesen Teil der Debatte für abgeschlossen und

frage, ob jemand vom Ausschuß, der Präsident oder ein Assessor, Stellung nehmen will. Keine Stellungnahme. Dann bitte ich den Einbringer um seine Replik.

...Herr Präsident, die Reihenfolge und der Redner ist folgendermaßen vorgesehen: Zuerst reden die Vertreter der Parteien. Das ist geschehen, das ist abgeschlossen. Dann kann der Ausschuß dazu Stellung nehmen und das letzte Wort in der Debatte bleibt dem Einbringer als Replik. Allerdings haben wir dann noch die Möglichkeit, Stimmabgabeerklärungen abzugeben.

Der Abg. Kußstatscher, zum Fortgang der Arbeiten.  
Bitte, Herr Abg. Kußstatscher.

**PRESIDENTE:** Grazie, cons. Rella.

Nessun altro ha chiesto di intervenire. Dichiaro quindi conclusa questa parte della discussione e chiedo alla Giunta se un Assessore o il Presidente intendono prendere la parola. Nessuno. Chiedo pertanto al presentatore di voler procedere alla replica.

...Signor Presidente, l'ordine con cui si procede é il seguente : Prima intervengono i rappresentanti dei partiti. Ciò é stato fatto ed concluso. Poi può prendere posizione la Giunta ed infine interviene in sede di replica il presentatore. Poi c'è ancora la possibilità di intervenire in dichiarazione di voto.

Dr. Kußstatscher, sull'ordine dei lavori.  
Prego, cons. Kußstatscher.

**KUßSTATSCHER:** Herr Präsident! Nachdem ich mit dem Aussetzen dieses Beschlußantrages einverstanden bin, um verschiedene hier vorgebrachte Argumente einzubringen, glaube ich, ist es nicht sinnvoll, daß wir die Regierungsantwort abwarten. Ich möchte allerdings, nachdem teilweise recht persönliche Vorwürfe - vor allem vom Landesrat Ferretti - gekommen sind, nicht replizieren, aber nur sagen, daß unter solchen Behauptungen, daß hier rein wahlwerbungsmäßig, korporativistisch, vorgegangen wird, das Ganze entschieden zurückweisen muß. Ich glaube eher jemand, der das Verkehrsgewerbe vertritt oder Firmen meint, unterstützen zu müssen, das wenn schon der einen bestimmten Korporativismus betreibt und nicht jemand, der sich für Gesundheit und Umweltschutz einsetzt.

Unter diesem Gesichtspunkt muß ich auf jeden Fall die unqualifizierten Äußerungen von Landesrat Ferretti entschieden zurückweisen. Die verschiedenen Vorschläge, die sonst eingebracht worden sind, davon ist sicher sehr vieles zu gebrauchen und ich möchte es ja auch mit einbauen. Allerdings es mit Begehrenanträgen zusammenzulegen, ist sicher nicht richtig. Auf das hat der Präsident auch hingewiesen. Es sind Kompetenzbereiche, wo wir als Region zuständig sind, während die Begehrensanträge an den Staat

gehen. All die Kritiken, die hier von Meraner und von verschiedenen gekommen sind, Richtung Eisenbahn, die gehören natürlich in die Begehrensanträge und sind dort bereits drinnen. Allerdings, wenn wir abwarten, bis wir ein perfektes Gesamtkonzept haben, ...inzwischen ist wahrscheinlich der letzte Baum gestorben. Wir müssen dort, wo wir glauben, etwas in die richtige Richtung unternehmen zu können und das ist unter anderem auch die Autobahn. - nachdem die Region beträchtliche Anteile der Aktien bei dieser Autobahngesellschaft hat - mit eigenem Beschlußantrag in Richtung Autobahn verlangen, was sie tun soll. Ich habe aber nicht gemeint, daß die Region deshalb...

(Unterbrechung)

**PRÄSIDENT:** Abg. Kußtatscher, nur damit wir uns recht verstehen...

Bis jetzt war es eine Stellungnahme, die ich folgendermaßen beurteile: einmal zur Tagesordnung, zum Fortgang der Arbeiten. Zum zweiten war es eine Richtigstellung in persönlicher Angelegenheit. Wenn Sie jetzt ins Meritum gehen, dann würden Sie die Replik vorwegnehmen. Das können Sie ruhig machen, aber...

(Unterbrechung)

**KUßTATSCHER:** ...Nein, ich repliziere nicht. Danke!

(Signor Presidente! Poiché sono d'accordo di sospendere questa mozione, per potervi inserire alcune osservazioni avanzate in questa sede, ritengo non sia ragionevole che la Giunta replichi ora. Dato che sono state rivolte a me delle accuse personali - anche da parte dell'assessore Ferretti - non vorrei replicare ora, ma solamente ribattere che certe accuse di procedere qui in modo corporativistico, per scopi elettorali, vanno decisamente respinte. Io credo che un certo corporativismo lo faccia chi rappresenta certi settori turistici o crede di dover appoggiare certe ditte, e non colui che si attiva per la salute e per la tutela dell'ambiente.

Sotto questo aspetto vorrei decisamente ricusare certe dichiarazioni dell'Assessore Ferretti. Le diverse proposte che sono state avanzate in questa sede, possono essere senz'altro utilizzate in gran parte e io desidero inserirle. Tuttavia unire anche il voto, non é sicuramente corretto. E a questo ha fatto riferimento anche il Presidente. Ci sono dei settori di nostra competenza dove possiamo rispondere noi come Regione, mentre nel caso di voti le rivendicazioni vanno rivolte allo Stato. Tutte le critiche mosse qui da Meraner ed altri, concernenti le Ferrovie, vanno inserite in un voto e sono già menzionate

nel voto. Tuttavia se aspettassimo di avere un programma globale, morirebbe anche l'ultimo albero. Lá dove crediamo di poter fare qualcosa nella giusta direzione e ivi compresa é anche l'autostrada - dato che la Regione possiede gran parte delle azioni della Societa' Autobrennero - dobbiamo chiedere con una mozione che la Societa' autostradale faccia qualcosa. Io non pensavo con cio' che la Regione dovesse per questo...

(interruzione)

PRESIDENTE : Cons. Kußtatscher, per capirci...

La sua presa di posizione va intesa come intervento sull'ordine del giorno, sull'ordine dei lavori. Poi c'è stata una rettifica per fatto personale. Se Lei ora entra nel merito, Lei anticiperebbe la replica. Lei lo può fare tranquillamente, tuttavia....

(interruzione)

**KUßTATSCHER:** ...No, non replico. Grazie!)

**PRÄSIDENT:** Danke, Herr Abgeordneter! Dann ist der Antrag also angenommen, die Diskussion über diesen Beschlußantrag zu vertagen.

Wir kommen zum nächsten Punkt der Tagesordnung, nämlich zum Begehrensantrag Nr. 6, eingebracht von den Regionalratsabgeordneten Montali, Benussi, Holzmann, Franceschini und Taverna betreffen die kürzlich erlassenen Gesetzesdekrete über die "Tickets" im Gesundheitswesen.

Der Abg. Montali ist der Ersteinbringer. Können wir ihn trotzdem behandeln?

Wer möchte sich zu Wort melden?

Bitte, Sie haben das Wort.

...Gehen Sie ins Meritum ein? Wenn Sie ins Meritum eingehen, muß ich vorher das Dokument lesen. Ich habe nur gemeint, ob sie den Begehrensantrag behandeln wollen, obwohl der Ersteinbringer, Abg. Montali, fehlt. Wird er behandelt? Gut. Dann verlesen wir jetzt den Antrag. Ich bitte um einen Augenblick Geduld, Herr Abgeordneter.

PRESIDENTE: Grazie, signor consigliere! E' stata quindi accolta la richiesta di rinviare la discussione su questa mozione.

Passiamo al prossimo punto all'ordine del giorno, ovvero al Voto n. 6, presentato dai consiglieri regionali Montali, Benussi, Holzmann, Franceschini e Taverna, concernente i decreti legge da poco approvati sui tickets sanitari.

Il cons. Montali é il primo firmatario. Possiamo trattare comunque la mozione?

Chi desidera intervenire?

Prego, a Lei la parola.

Lei entra nel merito? Se Lei entra nel merito, devo prima dare lettura del documento. Io ho solo chiesto se Lei vuole sia trattata questa mozione malgrado l'assenza del primo firmatario Montali. Verrá trattata? Bene. Allora daremo lettura della mozione. Un attimo di pazienza, signor consigliere.

**TAVERNA:** "I sottoscritti consiglieri regionali presentano, ai sensi dell'articolo 35 dello Statuto speciale, il seguente

V O T O

Il Consiglio regionale del Trentino-Alto Adige

- premesso che il Governo, con il Decreto Legge n. 111 del 25 marzo 1989, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 31 marzo 1989, e successivamente modificato con il Decreto Legge del 27 aprile 1989, n. 152, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 28 aprile 1989, ha introdotto tickets sui ricoveri ospedalieri e sulle prestazioni sanitarie in genere al fine di contenere la spesa pubblica;
- considerato che tali misure sono vessatorie nei confronti dei cittadini che già contribuiscono con i prelievi fiscali ordinari al servizio sanitario nazionale;
- valutato che il provvedimento risulta essere particolarmente odioso ed iniquo perché colpisce indiscriminatamente i cittadini nel momento del maggior bisogno, prescindendo dalle loro capacità contributive,

e s p r i m e

il proprio profondo dissenso nei confronti dei provvedimenti governativi succitati, e dunque

f a v o t o

affinché il Parlamento respinga i vessatori disegni del Governo in materia sanitaria e non approvi la conversione in legge dei decreti citati in premessa."

Signor Presidente, consiglieri, questo Voto, presentato il 18 maggio 1989 conserva tutta la sua validità anche sul piano della tempestività. Non è che il Consiglio regionale sia stato particolarmente tempestivo nell'affrontare questo argomento, è che il Governo è particolarmente lento, in quanto non riesce nemmeno ad

approvare i propri Decreti legge. Basti pensare al fatto che questa norma è stata presentata attraverso i decreti che vi ho citato ed in ultimo bisogna ricordare anche il Decreto Legge del 29 maggio 1989 n. 199, che ha praticamente messo in corso la normativa sul piano giuridico, in quanto in precedenza il Governo non era riuscito a convertire, nel termine previsto dalla Costituzione, cioè entro i 60 giorni, la propria decretazione d'urgenza.

Al di là del fatto che noi contestiamo questo modo di procedere da parte del Governo, attraverso la decretazione d'urgenza, anche quando non vi sono elementi sostanziali che potrebbero giustificarla - e quindi è una violazione palese della Costituzione, che prevede in modo tassativo la possibilità da parte del Governo di tradurre in norme giuridiche le proprie volontà attraverso la decretazione d'urgenza - ma al di là di questo, siamo ovviamente contrari al modo concreto di porre le questioni da parte del Governo e della maggioranza che sostiene questo Governo, in questo momento dimissionario.

Perché siamo contrari? Siamo contrari per una serie di ragioni che mi permetto sinteticamente di illustrare. Non condividiamo la giustificazione addotta da parte del Governo nel riscoprire i tickets per ridurre il deficit, dando luogo a questo prelievo fiscale, che, seppur travestito dalla cosiddetta partecipazione del cittadino alla spesa sanitaria, è in sostanza un normale prelievo fiscale, perché viene a colpire i cittadini nel momento in cui ricorrono ad un servizio sanitario di particolare delicatezza ed importanza ai fini sociali, essendo la normativa sanitaria quella che più riguarda il cittadino sul piano della socialità.

Il Governo, nella annuale manovra economica, ha previsto la necessità di ridurre questo deficit pubblico, che ormai supera il trilione, cioè il milione di miliardi, ed ha pensato di colpire il cittadino, ricorrendo anche a strumenti che non sono fiscali e tributari, ma che vengono ad assumere il significato di vero prelievo tributario.

Ora noi diciamo che non accettiamo questo modo di fare, non accettiamo il modo con cui si tende a raggiungere certe finalità, perché l'obiettivo è ridurre la spesa sanitaria, non certamente migliorarla, quindi si tratta di una mera operazione contabile, in quanto non si mira alla riduzione della spesa sanitaria attraverso una migliore gestione ed efficienza dei servizi, si mira ad una riduzione di spesa sanitaria, facendo pagare di più ai cittadini che sono costretti a ricorrere a determinate prestazioni.

Sappiamo che questo provvedimento, fin dal momento in cui è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, ha suscitato una serie di polemiche. Vi potrei citare

l'episodio avvenuto alla FIAT, quando la CISNAL proclamò uno sciopero di protesta contro l'introduzione di queste misure, che definisco fiscali e a questo sciopero partecipò un largo numero di dipendenti, appartenenti anche ad altri sindacati. A questo proposito è opportuno ricordare che la CGL e la CISL con metodi che non ho alcun problema di definire stalinisti, arrivarono a contestare e a mettere questi dipendenti sotto procedimento disciplinare, in quanto avevano aderito allo sciopero indetto dalla CISNAL. Per la verità il comportamento delle associazioni sindacali CGL-CISL-UIL assunse, dopo qualche tempo, un cambiamento, se è vero, come è vero che si arrivò allo sciopero generale, che è stato lo sciopero che in questi ultimi anni ha avuto maggior successo di partecipazione e mobilitazione della gente.

Sicuramente questo provvedimento di legge è iniquo e la riprova l'abbiamo avuta nel momento in cui la protesta popolare ha raggiunto questi livelli e queste adesioni.

Vorrei ancora spendere qualche minuto per contestare anche sul piano della politica finanziaria i provvedimenti contraddittori di questo Governo. Nel momento in cui si arrivava all'introduzione di queste norme, che ancora definisco tributarie, il ministro Colombo ha presentato in Parlamento - ed è stato approvato - un disegno di legge teso a fornire facilitazioni tributarie al processo di diffusione tra la MONTEDISON e l'ENI, attraverso la cosiddetta fusione, per cui ha determinato la creazione di una nuova società nel campo della chimica, che è chiamata ENI-MONT. Allora il Governo ha fornito facilitazioni fiscali nell'ordine di 1200 miliardi, perché ha evitato la tassazione delle cosiddette plusvalenze di fusione. Quindi nel momento in cui si richiedono ai cittadini maggiori sacrifici per contenere il disavanzo pubblico, nel momento stesso in cui vi è questa richiesta arrogante da parte del Governo, questo regala ad un complesso industriale, che ha dimensioni di colosso internazionale, un premio di 1200 miliardi.

Quando poi pensiamo che attraverso le modifiche che si sono susseguite in questa materia e l'elevazione del tetto di reddito, per cui il cittadino con un reddito inferiore ai 16 milioni ha l'esenzione del ticket, il gettito fiscale che questo decreto ha introdotto potrebbe oscillare tra i 500 e 700 miliardi. Se si considerano inoltre le spese che il servizio sanitario nazionale dovrà sostenere per la riscossione di questi tickets, possiamo rilevare con motivazioni obiettive che l'introito da parte dello Stato potrebbe essere inferiore rispetto ai 500-700 miliardi preventivati.

Quindi in buona sostanza questa normativa non viene ad incidere per nulla o in minima parte rispetto

all'obiettivo che il Governo si è posto di contenere e ridurre complessivamente la spesa pubblica.

Considerando poi che praticamente da un mese ci troviamo senza Governo per la crisi in atto e i guasti che questa situazione di incertezza determina nei confronti dell'economia in senso generale e dello Stato in senso specifico, riteniamo che questo provvedimento non abbia alcuna giustificazione e quindi confidiamo che questa Assemblea, al di là delle posizioni di parte, possa votare questo documento e possa orientare il Parlamento ad assumere una posizione molto netta, decisa nel contrastare la conversione in legge del decreto in esame.

Siamo convinti del resto che se si vuole veramente arrivare ad una diminuzione del deficit pubblico, si devono percorrere altre strade ed altri sbocchi, non è possibile pensare che sul tema della salute si possano orchestrare manovre di questa natura, che sono ininfluenti sul piano generale e che comunque fanno ancora una volta osservare da parte di tutti i commentatori quale significato possono avere provvedimenti di questa natura, sul piano anche sociale.

In conclusione, vorrei affermare che ci troviamo di fronte ad una situazione sbagliata sul piano concettuale, sul piano del diritto, del rispetto dei diritti dei cittadini, dobbiamo altresì rilevare che accanto a questa misura, che definisco ancora una volta fiscale, tributaria, non ci siamo nemmeno nella politica generale di gestione finanziaria dello Stato, siamo contro anche questo sistema fiscale, che non soltanto è stato capace di inventare la tassa sull'imposta, a prescindere di come la si vuol vedere, nel caso specifico della tassa sulla partita IVA, ma addirittura siamo arrivati alla statuizione che il contribuente deve, in sede di dichiarazione dei redditi, versare in acconto il 40% del reddito che ancora ha da conseguire.

Quindi di fronte a tutte queste considerazioni, che possono essere di contorno, ma che vengono ad essere considerate nell'ottica di una denuncia sul piano del Governo di questo settore, ma anche in più generale del settore finanziario, noi siamo convinti fermamente che bisogna cambiare rotta e siamo pertanto persuasi della necessità di un voto favorevole a questo documento, affinché il Parlamento possa avere il conforto in sede di conversione, al di là delle proteste che già ci sono avute a livello sociale, di poter disporre anche di una pronuncia da parte di una istituzione qual è il Consiglio regionale del Trentino-Alto Adige.

**PRÄSIDENT:** Danke, Herr Abgeordneter!

Damit ist die Generaldebatte über den Begehrensantrag eröffnet. Wer meldet sich zu Wort?

Der Abg. Brugger hat das Wort.

**PRESIDENTE:** Grazie, signor consigliere!

Apro quindi la discussione generale sul presente voto. Chi desidera intervenire?

La parola al cons. Brugger.

**BRUGGER:** Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Ich hätte eigentlich mit meiner Intervention lieber gewartet, denn ich hätte gerne gehört, was die übrigen Parteien zum Begehrensantrag Nr. 6 des MSI zu sagen haben. Meine Partei kann diesem Antrag, so wie er gestellt ist, nicht zustimmen und ich werde versuchen sehr viel kürzer als jetzt der Kollege Taverna seinen Begehrensantrag erläutert hat, zu sagen, warum unsere Partei mit dem Begehrensantrag nicht einverstanden ist.

Es geht uns insbesondere darum, daß wir glauben, daß dieser Begehrensantrag wohl eher populistisch gedacht ist und wohl auch sehr opportunistisch wirken soll. Denn wir wissen ganz genau, es geht nicht darum, daß wir grundsätzlich eine Selbstbeteiligung für den einzelnen Bürger im Sanitätswesen abschaffen wollen. Wir wissen ganz genau, daß es aufgrund der finanziellen Situation des Staates und auch aufgrund der Tatsache, daß die Sanität sehr, sehr viel kostet, daß wir wirklich versuchen müssen, eine möglichst gerechte Lösung für den einzelnen Bürger zu finden. Diese gerechte Lösung ist ansatzweise bestimmt in den gesetzlichen Initiativen auf Staatsebene angefangen worden, aber bestimmt nicht so geregelt worden, wie wir sie uns im besten aller Fälle vorstellen können. Deshalb sind auch der Meinung, daß diese Gesetzesbestimmungen des Gesetzesdekretes, letzte vom 29. Mai 1989, wirklich verbesserungswürdig ist. Verbesserungswürdig heißt aber nicht, daß man es grundsätzlich abschaffen muß. Wir sind der Meinung, daß die Verbesserungen dahingehend wirken sollen, daß für den einzelnen Bürger tatsächlich eine Mitbeteiligung an den Sanitätsausgaben gerecht erfolgt. Und wenn wir gerecht sagen, dann meinen wir eben z.B. daß man nicht nur stur auf die Steuererklärung zu schauen hat und danach die Bürger in Italien einzuteilen hat, sondern daß das ein System ist, das wahrscheinlich sehr ungerecht sein kann. Wir weisen auf die Systeme hin, die z.B. im Bereiche der Schulfürsorge in Südtirol gängig sind, nämlich daß man bei der Berücksichtigung der Bezuschussungen möglichst gerechte Kriterien schafft. Gerechte Kriterien heißt, daß man eben nicht allein auf die Steuererklärung schaut, daß man das Vermögen als solches berücksichtigt, daß man die Anzahl der Kinder in stärkerem Maße berücksichtigt. Ja, daß man insgesamt sehr viel familienfreundlicher die Kriterien einer Bezuschussung, in unserem Falle jetzt eines allfälligen Aufhebens dieser Beteiligung im

Sanitätsbereich, festsetzt.

Ich möchte deshalb auch damit schon zum Abschluß kommen und sagen, daß wir dem Antrag der Neufaschisten nicht zustimmen werden, daß wir auf der anderen Seite hingegen einem Begehrensantrag zustimmen, den wir zusammen mit der DC und wahrscheinlich mit anderen Parteien vorlegen werden und daß wir diesen Begehrensantrag so formulieren werden, daß laut unserer Meinung dann wirklich die Möglichkeiten einer Verbesserung der staatlichen Gesetzgebung zwar darin beinhaltet sind, aber nicht eine generelle Abschaffung der Spesenbeteiligung vorgesehen ist.

(Signor Presidente! Colleghe e colleghi! Avrei voluto aspettare con il mio intervento e sentire prima che cosa avessero da dire gli altri partiti sul voto n. 6 presentato dal MSI. Il mio partito non può dare il suo consenso al presente voto così come è formulato. Cercherò ora di illustrare molto più brevemente di quanto non lo abbia fatto il cons. Taverna, le ragioni che ci spingono a non dare il nostro voto favorevole a questo voto.

Si tratta principalmente del fatto che questo voto è stato formulato in maniera populistica e risulta quindi essere opportunistico nella sua formulazione. Sappiamo bene che non si tratta fondamentalmente di abolire la partecipazione del cittadino alla spesa sanitaria. Sappiamo invece che in base alla situazione finanziaria dello Stato e anche in base al fatto che la sanità costa molto cara, noi dobbiamo cercare di trovare una soluzione possibilmente equa per ogni cittadino. Questa equa soluzione è stata fondamentalmente recepita dalle iniziative legislative a livello statale; tuttavia sicuramente non è stata regolamentata così come avremmo potuto immaginarcelo nel migliore dei casi. Per questo siamo dell'avviso che queste norme del decreto legge, di cui l'ultima data il 29 maggio 1989, debbano essere migliorate. E la necessità di un miglioramento non presuppone che si debbano per questo abolire. Siamo dell'opinione che i miglioramenti debbano portare ad una equa compartecipazione di ogni cittadino alle spese sanitarie. E dicendo equa, noi non presupponiamo che per esempio si tenga conto in modo contabile della dichiarazione dei redditi del singolo e si suddividano in base a questo principio i cittadini secondo certe categorie, poiché pensiamo che questo sia un sistema che talvolta risulta essere molto imparziale. Sugeriamo per esempio di considerare sistemi come quello vigente in Alto Adige per l'assistenza scolastica, ovvero che si creino criteri equi nell'elargire contributi. Criteri equi significa che non si considera solo la dichiarazione dei redditi, ma il patrimonio come tale e si dá sempre maggior peso al numero dei figli. Ebbene chiediamo che i criteri

per l'assegnazione di contributi, e in questo caso per un' eventuale riduzione della partecipazione alla spesa sanitaria, siano basati su una politica della famiglia.

E con questo vorrei arrivare alla conclusione e dire che noi non daremo il nostro consenso al voto dei neofascisti, ma che invece approveremo un voto che sarà presentato dal nostro gruppo insieme alla DC e forse ad altri partiti. Noi formuleremo siffatto voto in modo tale che vi saranno indicate le possibilità di un miglioramento della legislazione statale in questo settore, senza tuttavia prevedere l'abolizione totale della compartecipazione alla spesa sanitaria.)

PRÄSIDENT: Zu Wort gemeldet hat sich der Abg. Meraner.  
Er hat das Wort.

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il consigliere Meraner.  
Ne ha facoltà.

MERANER: Danke, Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Für uns wäre es eigentlich sehr einfach zu sagen, wir sind gegen jede Selbstbeteiligung. Im Gegensatz zu anderen haben wir von Anfang an vorausgesagt, daß diese Sanitätsreform nicht funktionieren wird und daß sie vor allen Dingen unbezahlbar sein wird. Damals haben wir wieder einmal Unrecht gehabt. Inzwischen haben wir Recht bekommen. Leider, muß ich dazu sagen. Dem Kollegen Brugger darf ich in Erinnerung rufen, er wird es wahrscheinlich nicht wissen, daß diese Sanitätsreform von den Parlamentariern der Südtiroler Volkspartei in Rom seinerzeit freilich mitgetragen worden ist. Bis jetzt ist mir keine offizielle Meinungsänderung bekannt. (...wird wenigstens zu Protokoll gegeben werden...) Wer also A gesagt hat, sollte freilich auch B sagen. So sind wir der Meinung, daß an und für sich das Ticket nicht dafür herhalten sollte, weil man im System selbst etwas Falsches gemacht hat. Die Kosten im Bereich der Gesundheit sind so unerschwinglich geworden, daß langfristig gesehen die große Gefahr besteht, daß wir uns um unsere Gesundheit in finanzieller Hinsicht große Sorgen machen müssen, weil es, wenn es so weiter geht, mit Sicherheit in Zukunft für Menschen mit unteren und mittleren Einkommen nicht mehr möglich sein wird, das Notwendige für ihre Gesundheit in finanzieller Hinsicht aufbringen zu können. Die INPS, wissen wir, ist mit Zig-Tausenden von Milliarden verschuldet. Nur im Bereich Südtirols wissen wir, daß das Land im Bereich der Sanität ungefähr 1,4 Milliarden pro Tag zuschießt. Nach all diesen unglaublich großen Geldaufwänden kommt die Gesundheitssteuer der einzelnen Bürger dazu und letztthin auch in verstärktem Ausmaß das Ticket. Was steht als Effizienz unter dem Strich? Eine sehr mäßige Effizienz.

Speziell in jenen Bereichen, wo es sich nicht um lebensbedrohende Angelegenheiten handelt. Ich weiß, daß wir in manchen Bereichen sehr effizient, ja sogar übermäßig effizient, sind. So daß wir beispielsweise eine schwangere Frau in Eppan mit dem Hubschrauber abholen, auch wenn überhaupt keine Lebensgefahr besteht. Aber wir können uns das ja leisten und warum sollten wir es nicht tun! Und wenn sich jemand am Mendelpaß durch einen Verkehrsunfall ein Bein bricht, dann holen wir ihn selbstverständlich auch mit dem Hubschrauber ab. Nur wird einer bald nicht mehr langen, so schaffen wir uns eben einen zweiten an. Das Ticket wird ja erhöht werden. Also wir müßten schon einmal an die eigene Brust klopfen. Aber wir sind halt die Besten und beispielgebend für ganz Italien und darüber hinaus. Dann fangen wir an zu jammern, wenn plötzlich bekannt wird, daß dieses auch etwas kosten soll. So bin ich einfach der Meinung, daß wir zunächst einmal nicht so sehr über das Ticket schimpfen sollten, sondern daß wir Strukturen und Praktiken verändern sollten. Denn meine Damen und Herren, nicht das Ticket ist das Ungerechteste bei dieser Sanitätsreform, sondern die Tatsache, wie die Patienten behandelt werden. Denn wenn ich mich im Krankenhaus von Bozen für eine Untersuchung anmelde, dann heißt es 2 oder 3 Monate anstehen. Wenn ich sage, ich zahle es selbst, dann geht es plötzlich in einer Woche. Das ist nicht nur in einem Bereich so, sondern in den allermeisten Bereichen. Da muß man sich endlich einmal fragen: Wo ist da die soziale Grundlage einer solchen Sanitätsreform, wenn diejenigen, die im Stande sind aufgrund ihrer wirtschaftlichen Situation sich über die Sanitätskosten hinaus die Gesundheit noch einmal selber zu finanzieren, sofort drankommen und die anderen einfach monatelang warten? Ein Bett im Krankenhaus in Bozen kostet meines Wissen etwas über 200.000 Lire pro Tag. Da kann man freilich in einem sehr guten Hotel untergebracht sein. Nun möchte ich aber das nicht so oberflächlich als Argument bringen, sondern ich möchte sagen, daß wir sehr viele Langzeitkranke in unseren Krankenhäusern unterbringen, die uns eben diesen absurden Preis kosten, obwohl das durchaus nicht so sein müßte. Das ist nur deswegen so, weil wir beispielsweise noch keine Strukturen für Langzeitkranke geschaffen haben. Wir Gesetzgeber sind in einem ganz erheblichen Ausmaß mit dafür verantwortlich, daß dieses Ticket eingeführt werden muß. Die Regierenden sind allerdings dafür verantwortlich. Es muß eingeführt werden, wenn wir garantieren wollen, daß überhaupt noch im Bereich der Gesundheit ein Minimum an Service, an Beistand, für die Zukunft gewährleistet werden kann. Das sollten wir dem Bürger sagen. Wir sollten dem Bürger nicht nur sagen, es ist ungerecht, daß er das Ticket zahlt, sondern wir sollten endlich einmal sagen, warum er dieses (wie ich meine) übermäßig hohe Ticket bezahlt. Er

bezahlt es, weil wir nicht imstande sind, das Gesundheitswesen effizienter zu organisieren. Deswegen in erster Linie. Oder ist es vielleicht ebenfalls wieder beispielgebend für ganz Europa, wenn ich bedenke, daß beispielsweise die Patienten alle zur selben Zeit vorgemerkt werden? Alle um 9 Uhr, oder alle um 10 Uhr, wie es dem Primar gerade in den Kopf kommt. Und wenn das 20 Patienten sind, dann werden sie trotzdem alle für 9 Uhr vorgemerkt. Die werden ja warten. Wenn sie krank sind - heißt das Argument - dann haben sie Zeit und wenn sie nicht krank sind, sollen sie nicht zu uns kommen. Also eine Ineffizienz, die erschreckend ist und die sehr viel Geld kostet. Und nun weiß der Bürger plötzlich, daß es ihm auch etwas kostet. Ich glaube, wir werden darüber nicht hinwegkommen, wir werden das Ticket so lange bezahlen müssen, bis sich der Bürger andere Verwalter wählt. Da ist der springende Punkt. Der Bürger muß zusehen, daß wir endlich Verwalter, endlich Regierungen bekommen, die dieses Gesundheitswesen besser und vernünftiger organisieren, besser verwalten, dann wird es nicht mehr notwendig sein, eine so große Selbstbeteiligung den Bürgern abzuverlangen, wie dies bis jetzt der Fall ist. Aber solange dies nicht geschieht, solange werden wir uns eben damit abfinden müssen, daß wir auch eine sehr schmerzhaft, hohe Selbstbeteiligung zahlen müssen.

Zum Beschlußantrag, glaube ich, daß er nicht besonders zielführend ist, denn wir werden das Ticket weder erhöhen, noch erniedrigen, noch abschaffen. Da sehe ich überhaupt keine Möglichkeit, sondern es wäre meines Erachtens sinnvoller gewesen, einen Beschlußantrag in die Richtung einzubringen, wie ich es eben gesagt habe, daß nämlich die Region und dann in den Landtagen auch die betreffenden Verwaltungen auf Landesebene aufgefordert werden, sich in dem Sinne zu verbessern und zu reorganisieren, daß nicht mehr so hohe Kosten im Gesundheitswesen entstehen und sich folglich eine so hohe Selbstbeteiligung für die Zukunft nicht mehr erübrigt.

Wir werden also diesem Begehrensantrag nicht zustimmen, weil wir überhaupt keine Chance sehen, daß in Bezug auf das Ticket deswegen etwas verbessert wird.

(Grazie, signor Presidente! Colleghe e colleghi! Sarebbe molto semplice per noi dire che siamo contrari ad ogni compartecipazione del cittadino. A differenza di altri noi abbiamo sostenuto sin dall'inizio che questa riforma sanitaria non avrebbe funzionato e soprattutto che sarebbe stata inaccessibile dal punto di vista finanziario. Allora ci si tacitò dicendo che avevamo torto. Nel frattempo i fatti ci hanno dato ragione. Purtroppo devo dire. Al collega Brugger vorrei ricordare, poiché probabilmente non lo sa, che questa riforma sanitaria a suo tempo era stata

appoggiata alle Camere dai parlamentari della Südtiroler Volkspartei. Sinora nessuno di loro ha ufficialmente ritrattato questa posizione. (...almeno verrà messo a verbale). Pertanto chi ha detto A, dovrebbe avere anche il coraggio di dire B. Siamo dunque dell'avviso che ora non bisognerebbe accusare il ticket sanitario solo perché si è sbagliato qualcosa nel sistema. I costi del settore sanitario sono diventati così elevati che a lungo termine ci dovremo veramente preoccupare per la nostra salute dal punto di vista finanziario, poiché se le cose sono destinate a continuare in questa maniera, sicuramente in futuro i cittadini con un medio o basso reddito non saranno più in grado di sostenere finanziariamente i costi dell'assistenza sanitaria. Sappiamo che l'INPS è indebitata per migliaia di miliardi. In Alto Adige per esempio la Provincia contribuisce giornalmente con 1,4 miliardi alla spesa sanitaria. In aggiunta a questi costi elefantiaci si aggiunge anche la tassa sulla salute del singolo cittadino e ora anche il ticket sanitario. E a quale tipo di efficienza corrisponde tutto ciò? A un'efficienza alquanto modesta. Specialmente in quei settori dove non si tratta di questioni di vita o di morte. So bene che in certi settori siamo molto efficienti; sì addirittura così efficienti che andiamo a prendere coll'elicottero una partoriente ad Appiano, anche se non c'è un reale pericolo di morte. Ma dopotutto noi possiamo permettercelo e allora perché non farlo? E se al passo della Mendola qualcuno si rompe la gamba, allora andiamo naturalmente a prenderlo in elicottero. Solo che un unico elicottero presto non basterà più, ed allora ce ne procureremo un altro. Tanto verrà aumentato il ticket! Tuttavia qualche volta dovremmo ben dire mea culpa. Ma del resto noi siamo i migliori, serviamo da esempio per tutta l'Italia e per gli altri. E così poi ci lamentiamo quando scopriamo che tutto questo ha un suo prezzo. Sono quindi dell'avviso che non dovremmo prendercela così con il ticket, ma dovremmo cercare di cambiare le strutture e la prassi vigente in questo settore. Signore e signori, non il ticket è la cosa più iniqua di questa riforma sanitaria, ma il fatto come vengono trattati i pazienti. Perché se io richiedo una visita all'ospedale di Bolzano, mi dicono di aspettare 2 o 3 mesi. Ma se dico che pago privatamente, allora attendo solo una settimana. E questo non avviene solamente in un reparto, ma in quasi tutti i reparti. E qui bisogna chiedersi : Dove rimane il fondamento sociale di questa riforma sanitaria se coloro che forti della loro situazione finanziaria riescono a ripagarsi al di là dei costi sanitari un'altra volta l'assistenza sanitaria, vengono presi subito, mentre gli altri devono attendere per mesi? Un letto all'ospedale di Bolzano costa secondo i miei calcoli 200.000 lire al giorno. Con questi soldi si

potrebbe alloggiare naturalmente in un buonissimo albergo. Non vorrei semplificare con ciò le mie argomentazioni, ma vorrei dire che nei nostri ospedali trovano alloggio molti lungodegenti che ci costano questi prezzi assurdi, sebbene possa essere trovata un'altra soluzione. E questo avviene perché attualmente non disponiamo di una struttura per lungodegenti. Quindi noi legislatori siamo decisamente corresponsabili dell'introduzione di questo ticket sanitario. Ma poi si dá la colpa a chi governa. Il ticket deve tuttavia essere introdotto se vogliamo garantire ancora un minimo di servizio, di assistenza per il futuro. E questo noi lo dovremmo dire al cittadino. Noi non dovremmo dire al cittadino che é ingiusto che paghi il ticket, ma dovremmo dirgli perché egli paga questo ticket (secondo me) troppo alto. Egli deve pagarlo perché noi non siamo in grado di organizzare la sanità in modo piú efficiente. Questa é la ragione principale. O é forse esemplare per l'Europa che tutti i pazienti vengano prenotati per la stessa ora? Tutti alle 9.00 o alle 10.00, a seconda di come decide il primario. E se sono 20 pazienti vengono tutti prenotati per le 9.00. Tanto poi aspettano. Se sono malati - si ribatte - hanno tempo e se non sono malati, non devono venire. Questa é dunque un'inefficienza spaventosa e per di piú costosa. E ora il cittadino viene a sapere che ciò gli costa anche qualcosa. Io credo che non potremo fare a meno di pagare questo ticket; almeno finché il cittadino non sceglie altri amministratori. Questo é il punto saliente di tutto. Il cittadino deve vedere di ricevere finalmente degli amministratori e dei governi che organizzino e gestiscano meglio e in modo piú razionale il settore sanitario, cosí non sará piú necessario richiedere al cittadino una partecipazione talmente elevata alle spese sanitarie, come adesso. Ma fintanto che ciò non succederá noi dovremo accettare di pagare questo elevato e doloroso tributo.

Ritengo che questo voto non sia particolarmente produttivo, in quanto non riusciremo né ad elevare, né a ridurre e tantomeno ad abolire questo ticket. Non vedo alcuna possibilitá di modificare la situazione di fatto. A mio avviso sarebbe stato piú opportuno presentare una mozione nel senso da me poc'anzi evidenziato, ovvero che la Regione e i Consigli provinciali invitino le rispettive amministrazioni a livello provinciale a migliorarsi e riorganizzarsi in modo da non creare piú costi talmente elevati nel settore sanitario ed evitare quindi per il futuro una compartecipazione talmente elevata.

Quindi noi non daremo il nostro consenso a questo voto, poiché non intravediamo alcuna possibilitá di migliorare la situazione relativa al ticket sanitario.)

**PRÄSIDENT:** Danke, Herr Abg. Meraner!

Als Nächster hat der Abg. Negherbon das Wort. Es folgen dann in der Reihenfolge Holzmann, Viola und Betta.

**PRESIDENTE:** Grazie cons. Meraner!

Il prossimo relatore iscritto a parlare é il cons. Negherbon. Poi seguiranno Holzmann, Viola e Betta.

**NEGHERBON:** Intervengo per dire che il voto del gruppo politico della DC in ordine a questo Voto non può essere positivo, in quanto questo documento, in poche righe e con l'espressione di un pensiero complessivo e globale esprime la volontà di togliere in maniera assoluta qualsiasi ticket che viene proposto, come partecipazione e concorso da parte del cittadino alla spesa sanitaria.

Il ticket non è nè di oggi, nè di ieri, ma già da qualche tempo c'è la partecipazione in questa specie di tassa del cittadino, intesa come partecipazione alla spesa sanitaria, che come viene evidenziato e come sappiamo vedendo l'evolversi dell'attuazione della riforma sanitaria, tende ad aumentare ed indubbiamente viene a portare, nell'intero sistema sanitario, un notevole punto di difficoltà. Quindi l'applicazione dei tickets, al di là del reperimento finanziario, si pone degli obiettivi precisi, uno è senz'altro quello educativo, cioè la responsabilizzazione del cittadino che fruisce dei servizi sanitari, cercando di educarlo ad una autoregolamentazione dell'usufrimento di questi servizi, al fine di arrivare ad un decongestionamento delle strutture, dato che le difficoltà che si incontrano penso derivino anche da un eccessivo congestionamento delle strutture, da una mancata regolamentazione dei servizi ed evidentemente una regolamentazione deve passare attraverso una maggiore educazione del cittadino e di chi fruisce di questi servizi.

Non dobbiamo sottacere peraltro nemmeno il problema finanziario. Sappiamo che il debito pubblico in Italia raggiunge ormai un milione e cento mila miliardi e questo ci indica quale sia il grosso problema della finanza pubblica ed evidentemente se non si pongono degli interventi correttivi, che riducano questo forte indebitamento dello Stato, tutti i provvedimenti nei vari settori, sia nel pubblico come nel privato, possono non giungere ad effetti positivi.

Quindi l'inversione di tendenza è necessaria ed anche a questo può rispondere l'applicazione del ticket. Certamente questa applicazione deve essere salvaguardata, devono essere salvaguardate quelle fasce più deboli e già il decreto legge del 29 maggio, n. 199 fa intravedere la tendenza del Governo nel favorire le fasce più deboli. Questa tendenza di favoreggiamento delle fasce più deboli, in modo da portare una maggiore giustizia sociale, in modo

che non vengano intaccate quelle categorie che già si trovano in difficoltà, auspichiamo venga tenuta presente nel momento della conversione in legge.

Auspichiamo inoltre che nell'applicazione dei tickets, soprattutto nella periferia, nei territori decentrati ecc., venga recato minor disagio possibile nella produzione degli atti, in modo che chi deve predisporre tutte le documentazioni possa essere messo nelle condizioni migliori per poter produrre quanto è di sua competenza. Quindi è opportuna una migliore attrezzatura nella periferia e anche nel centro dove è necessario, affinché il cittadino sia garantito anche sotto questo aspetto.

Quindi per tutti questi motivi non possiamo concordare su questo Voto ed esprimiamo parere negativo.

**PRÄSIDENT:** Danke, Herr Abgeordneter!

Als nächster Redner hat sich der Abg. Holzmann vorgemerkt.

Er hat das Wort.

**PRESIDENTE:** Grazie, consigliere!

Il prossimo consigliere iscritto a parlare è il cons. Holzmann.

A lui la parola.

**HOLZMANN:** Grazie, signor Vicepresidente. Collegli consiglieri, in apertura di questo breve intervento, visto che il Voto è stato ampiamente illustrato dal mio collega di gruppo, vorrei solo rivolgermi al capogruppo del SVP per dirgli che noi pretendiamo analogo rispetto, come quello che giustamente riserva agli altri colleghi di questo Consiglio. Pertanto non siamo più disposti ad accettare l'appellativo di partito neo-fascista, un appellativo che credo non ci competa per una serie di ragioni che è inutile stia qui a spiegare e mi auguro che questa dicitura prossimamente scompaia dal Consiglio regionale e provinciale, spero sia stata involontaria...

(Interruzione)

**HOLZMANN:** Se lei il riferimento lo faceva sulla base del depliant elettorale, dove veniva riportata una frase di Mussolini, cosa per la quale noi abbiamo chiarito sulla stampa la nostra posizione e credo che nessuno sia mai entrato nel merito di quello che diceva quella frase che veniva riportata in quel depliant, debbo informare che si è solamente fatto il commento per l'autore di questa frase e quindi penso che in questo senso abbiamo fornito le più ampie risposte. Io non mi ritengo neo-fascista e credo che i miei colleghi di gruppo non si ritengano tali, gradiremmo essere chiamati come appartenenti al Movimento sociale

italiano, anziché ad un pseudo raggruppamento neo-fascista, che con noi non ha niente a che vedere.

Entrando nel merito del suo discorso con il quale lei ha definito il nostro Voto populista e opportunistico, vorrei aprire un breve inciso, non so se lei sia a conoscenza di quello che è il debito consolidato dello Stato, oggi ammonta ad oltre un trilione e 200 mila miliardi. Non so se lei sappia cos'è un trilione, comunque se non lo sa glielo spiego: è un 1 seguito da una corte di 15 zeri belli tondi e ondegianti e significa un milione di miliardi, quindi attualmente il debito pubblico dello Stato consolidato ammonta a oltre un milione e 200 mila miliardi. Noi crediamo che la responsabilità di questo enorme debito, che corrisponde ad oltre 50 milioni di debito che ogni cittadino ha oggi nei confronti dello Stato, sia frutto di 40 anni di malgoverno.

So che è un discorso difficile da svolgere, perché il cittadino non è in grado di capirlo, oggi si ha l'impressione di vivere in un benessere ben superiore a quello del passato, la vita quotidiana ci offre sempre questi segnali di miglioramento del tenore di vita, però purtroppo la realtà è diversa se è vero, come è vero, che il debito dello Stato ha raggiunto ormai questo livello.

Riteniamo che per risanare questa situazione poco allegra, che oltretutto non mancherà di condizionare i rapporti del nostro Stato con gli altri partners europei, soprattutto dopo il 1992 quando ci sarà l'apertura dei mercati, per alleggerire questa pressione debitoria dello Stato ci siano solamente due vie d'uscita; una è quella di aumentare le imposte ed imporre anche i tickets, l'altra è quella di diminuire la spesa pubblica. Noi propendiamo sinceramente per questa seconda soluzione, crediamo che sia molto più utile ed opportuno tagliare la spesa pubblica, anziché imporre al cittadino nuovi tributi e nuovi balzelli.

Oggi in Italia il prelievo fiscale ha superato il 50%, rendiamoci conto, perché non si tratta solamente di prelievo fiscale diretto, ma c'è anche l'indotto, i soldi che circolano sono soggetti a varie imposizioni fiscali, a seconda della destinazione di questi soldi; voi pensate solamente alla bolletta telefonica, ma esistono le imposte sulle imposte, perché l'IVA viene applicata anche sulle imposte, sul totale e così pure sull'energia elettrica.

Noi riteniamo che questo contesto fiscale sia divenuto ormai inaccettabile e sia arrivato ad un livello tale da soffocare la nostra economia. Quando i nostri rappresentanti governativi si vantano del successo Italia, della nostra posizione leader fra i paesi industrializzati, tendono ad attribuire questo merito alla leadership politica di questi ultimi 40 anni, mentre in realtà se l'Italia è cresciuta ed è diventata quello che è, è

purtroppo solamente grazie allo spirito imprenditoriale che ha contraddistinto le nostre forze economiche.

L'imposizione del ticket, che rientra in questo quadro generale di risanamento della finanza pubblica, utilizzando la via molto più semplice dell'aumento delle entrate, anziché quella molto più logica della diminuzione delle uscite, non ci trova senz'altro d'accordo, anche perché è particolarmente odiosa questa imposizione fiscale, che va a colpire la salute del cittadino.

In provincia di Bolzano la situazione è molto buona, dal Presidente della Giunta provinciale abbiamo appreso che le attrezzature ospedaliere per posto letto arrivano ad una cifra di oltre 24 milioni, contro una media nazionale di un milione e mezzo per posto letto, ma riteniamo che nonostante esistano queste strutture d'avanguardia ed estremamente qualificate nel nostro territorio nel settore sanitario, nonostante che l'ospedale di Bolzano possa vantarsi di fornire i referti delle analisi nel giro di 24 ore, cosa che credo non avvenga in nessun altro ospedale italiano, condanniamo l'imposizione dei tickets, che colpisce i cittadini più deboli, anche se sono state poi introdotte delle esenzioni, ma comunque colpisce di fatto le categorie sociali sempre più svantaggiate, mentre le categorie più abbienti non hanno nessuna difficoltà a pagare i tickets o addirittura rivolgersi alle strutture di tipo privati.

Noi del MSI riteniamo che un Voto in questo senso, espresso dal Consiglio regionale, potrebbe influire in una certa misura anche sulle future scelte e sulle future determinazioni, che il Parlamento nazionale dovrà intraprendere. Quindi chiedo ai colleghi dell'opposizione di aderire all'invito promosso dal MSI, ma proposto anche dal PCI in Consiglio provinciale, affinché ci sia un'espressione il più possibile vasta del Consiglio regionale su questo tema.

**PRÄSIDENT:** Danke, Herr Abgeordneter!

Als nächster Redner hat sich der Abg. Viola vorgemerkt.

Sie haben das Wort, Herr Abgeordneter.

**PRESIDENTE:** Grazie, consigliere!

Il prossimo oratore iscritto a parlare è il cons. Viola.

A lei la parola, consigliere.

**VIOLA:** Grazie, signor Presidente. Dico subito che il gruppo comunista voterà questo Voto, è piuttosto insolito che si voti una Mozione o un Voto presentato dal MSI, ma ritengo che le idee, le proposte vadano prese per quello che sono, se una proposta è valida, lo è indipendentemente dal colore

o dall'etichetta, qualunque ne sia la provenienza - ho trovato interessante questa precisazione sul fatto che viene rifiutata la dizione neofascista, sarebbe interessante fare un certo dibattito a questo punto - non è l'abito che fa il monaco.

Noi abbiamo presentato nei Consigli provinciali di Trento e Bolzano una proposta analoga, con delle variazioni, è stata respinta dal Consiglio provinciale di Trento, e in Consiglio provinciale di Bolzano non è stata discussa, in quanto abbiamo un regolamento molto restrittivo, in base al quale non vi è la possibilità di affrontare argomenti che esulano da ciò che è strettamente competenza del Consiglio.

Come tutti sappiamo la questione del ticket ha suscitato delle proteste nazionali, anche locali, particolarmente generalizzate; chi ha esperienza in questo settore ricorderà che lo sciopero generale dichiarato dalle confederazioni sindacali a questo proposito si è rivelato forse il più riuscito degli ultimi anni e ha probabilmente influenzato i risultati elettorali; secondo un parlamentare democristiano, Pubio Fiori, una delle ragioni dell'insuccesso della DC alle elezioni europee è da ricondurre alla impopolarità suscitata dai tickets sulla sanità.

Riteniamo che questo decreto del Governo, al danno di una spesa incontrollabile, aggiunga anche la beffa di un provvedimento profondamente ingiusto. Tutti sappiamo che la spesa sanitaria è uno dei fattori della voragine della spesa statale, su questo non ci sono dubbi, diciamo che ciò avviene per una gestione fatta di sprechi, di disfunzioni e di sperperi e che quindi occorre porre rimedio a questa voragine. Si tratta però di porvi rimedio non spostando l'onere dalle casse dello Stato su quello delle famiglie, ma risanando profondamente ed eventualmente potenziando, là dove è necessario, lo stesso tipo di spesa sanitaria. C'è un antico equivoco che poggia su un'analisi completamente sbagliata e precisamente che il sistema sanitario soffrirebbe di un eccesso di domanda, per cui siccome gli italiani hanno la tendenza a farsi troppe analisi, io prevedo un ticket sulle stesse ed in tal modo diminuiranno, quindi per ridurre lo spreco sulla domanda introduco il ticket. Questo è un errore, che poi non è assoluto se ci confrontiamo con altre nazioni europee, il deficit e lo spreco non riguarda tanto la domanda, quanto l'offerta, pensiamo a tutto il problema della medicina convenzionata, le cliniche private convenzionate, gli studi specialistici, i laboratori privati, possiamo raccogliere dei dossier incredibili su questo punto di sprechi spaventosi.

Sappiamo che noi abbiamo troppi farmaci nel prontuario, non solo inutili ma alcuni probabilmente

dannosi, un numero incredibile di vitamine, di epatoprotettori, di sostanze che vengono somministrate e sono lasciate nel prontuario farmaceutico esclusivamente per la pressione fortissima delle lobbies farmaceutiche. Sussiste un sistema di prezzi amministrati e di appalti, che spesso tutelano le aziende meno efficienti e rappresentano una delle causali più robuste dell'incarceramento di un'infinità di assessori e di amministratori; sono finiti in galera interi comitati di gestione e sono state disposte delle incriminazioni spaventose, proprio perché in questo sistema di appalti si annidano sprechi intollerabili. Si pensi al caso della distribuzione clientelare degli ospedali, non parlo della nostra regione, la cui situazione è senz'altro migliore rispetto al rimanente territorio nazionale, ma parlo di situazioni ampiamente note, per cui abbiamo sprechi di letti, ospedali completamente vuoti e nello stesso tempo si determina una carenza spaventosa di letti in alcuni ospedali utilissimi, vediamo quello di Verona.

C'è poi questa commistione fra le funzioni di indirizzo e di controllo, fra le funzioni politiche e quelle di gestione nell'USL. Quante volte i comitati dell'Unità sanitaria sono stati utilizzati per premiare o consolare politici sconfitti o politici in pensione, con un'aggiunta di stipendio, persone che non hanno nessuna competenza in materia ecc. Si rivelano inoltre delle iniquità legate al nostro sistema fiscale, si parla di aumentare la partecipazione dei cittadini al finanziamento del servizio sanitario, ma allora perché differenziare le varie categorie? Gli artigiani pagano 975 mila lire all'anno, i commercianti 1 milione e 50 mila, i liberi professionisti 1 milione e 600 mila, alcuni contadini di eccellenti culture di fondo valle altamente remunerative pagano 340 mila lire all'anno, i lavoratori dipendenti oltre i 2 milioni, queste sono cifre ufficiali.

Quindi nelle politiche di risanamento, che a mio avviso in questo ed in altri casi sono doverose e necessarie, ciò che offende non è il rigore, è la mancanza di equità, tutti noi siamo anche disposti ad accettare gravi sacrifici su determinate questioni, purché questi sacrifici vengano equamente suddivisi. Se vediamo che il nostro vicino di casa paga la metà di quanto noi paghiamo, è chiaro che il rigore non viene più accettato.

Prima di intervenire sui tickets è necessario un serio, credibile e approfondito lavoro di efficienza e di risanamento degli sprechi - e questo richiederà anni - e soltanto sotto queste condizioni potrà anche diventare credibile un eventuale intervento, che scoraggi eccessi di domanda da parte dei pazienti, ma non in questo modo.

Sostengo che è necessaria non tanto una riduzione in assoluto della spesa, perché qui si tratta della salute

quindi non sono spese che devono avere considerazioni di tipo esclusivamente economico, ma che si tratti soprattutto di un problema di efficienza della spesa con queste altre cifre: in Italia la spesa per la sanità è il 5,4% del prodotto interno lordo, in Germania il 6,3%, in Francia il 10,4%, quindi non è che noi spendiamo troppo perché in proporzione, questa è l'unica cifra probante, al nostro prodotto interno lordo, noi spendiamo meno di altre nazioni, però in altre il servizio è migliore rispetto alla nostra realtà. Quindi non si tratta di quantità della spesa, che in certi casi andrebbe addirittura aumentata, ma di come si spende.

Il Partito comunista ha avanzato una serie di proposte a livello nazionale, che non si limitano a dire "no ai tickets", per poter prendere più voti - gli italiani non sono degli stupidi, capiscono che il problema di un risanamento in efficienza esiste - ma ha fatto delle proposte alternative dimostrando, in maniera abbastanza credibile, che con altre misure si potrebbero realizzare dei risparmi molto maggiori, senza coinvolgere le tasche dei cittadini.

Su queste proposte, che adesso vado rapidissimamente ad esporre, il PCI ha raccolto in pochi giorni 2.500 firme e molte decine di migliaia anche nella nostra regione ed hanno firmato personaggi che in seguito sicuramente non hanno votato per noi, ma che accettavano il principio alla base della nostra raccolta di firme.

Il PCI a livello nazionale propone una drastica riduzione del prontuario farmaceutico, perché il modo migliore per evitare che un medico prescriva farmaci inutili, magari per tenersi la propria clientela, è quello di non metterli nel prontuario e si è fatto il calcolo che si potrebbe in questo modo, togliendo tutti i farmaci, non essenziali, risparmiare il 40% della spesa sui farmaci pari a circa 5 mila miliardi. Limitando le convenzioni con laboratori privati e aumentando la competitività di quelli pubblici e facendoli lavorare 12 ore al giorno, a tempo pieno, non soltanto ad orario d'ufficio, si risparmierebbero altri 1.500 miliardi e con 1.500 miliardi di investimenti per il potenziamento dei laboratori pubblici si potrebbe ottenere un risparmio di 4 mila miliardi. Proponiamo inoltre lo scioglimento dei Comitati di gestione delle USL, per mettere al loro posto delle aziende sanitarie dirette non da politici in pensione, ma da manager efficienti.

Per concludere riteniamo che ci siano delle motivazioni profonde, perché una Regione segnali, come è stato fatto da molte altre Regioni italiane e non soltanto sulla base di proposte che hanno avuto il consenso del gruppo comunista, la propria disapprovazione al Governo per questo decreto-legge, che è stato anche riconfermato in una

situazione di crisi di Governo, cosa da un punto di vista legale quanto mai dubbia.

Quindi riteniamo che sarebbe opportuno che il nostro Consiglio regionale dia questo segnale preciso, per indicare al Governo che ci sono altre strade per migliorare la spesa e renderla più efficiente.

In una mozione che ho presentato in Consiglio provinciale di Bolzano e che non è stata dichiarata ammissibile, ma che ripresenterò in forma diversa a settembre, chiedevo anche - e questa è una cosa che potrebbe essere presa in considerazione dall'attuale maggioranza, nel caso che questo Voto venisse respinto - chiedevo innanzitutto di dare un'informazione alla popolazione per quantificare quanto vengono a costare i tickets nelle due province e nella regione ed inoltre una iniziativa che sarebbe di grande interesse medico-scientifico è quella di verificare attraverso un'analisi dettagliata la portata della riduzione delle richieste di analisi di laboratorio, in seguito all'introduzione del ticket. Può anche darsi che si verifichi una riduzione di analisi non consistente, ma se gli assessori alla sanità delle due Province accertassero una riduzione sensibile di controlli altamente utili e raccomandabili per la salute del cittadino, proprio perché il deterrente economico ha funzionato in maniera negativa, credo che ciò dovrebbe essere considerato un importante campanello d'allarme e un'ulteriore ragione per far presente le nostre posizioni al Governo ed eventualmente intervenire, verificando se nelle pieghe della nostra autonomia questi effetti, che se ci fossero sarebbero particolarmente deleteri, possono in qualche modo essere controllati.

(Assume la Presidenza il Presidente Tretter)

(Präsident Tretter übernimmt den Vorsitz)

**PRESIDENTE:** Prima di concedere la parola al cons. Betta, informo il Consiglio che la Presidenza ha ritenuto di convocare per le ore 13.00 la conferenza dei Capigruppo. Questa richiesta è stata anche rafforzata da alcuni Capigruppo che hanno sollecitato la Presidenza a convocare la riunione.

Ha chiesto la parola il cons. Ferretti sull'ordine dei lavori.

**FERRETTI:** Signor Presidente, è per me impossibile partecipare alla riunione dei Capigruppo per le ore 15.00...

**PRESIDENTE:** Ore 13.00!

**FERRETTI:** 13.00? Ritiro.

**PRESIDENTE:** Ha chiesto la parola il cons. Betta.

**BETTA:** Anch'io come il cons. Viola non ho nessuna difficoltà ad appoggiare, nel caso ritenga opportuno farlo, un Voto o una Mozione o qualsiasi altro atto presentato dai consiglieri del MSI, in quanto pongo attenzione alle idee e non certo agli schieramenti, se le idee sono buone vanno appoggiate e qualora non si rivelassero positive e provenissero anche dal mio partito, senz'altro non le appoggerai.

La questione sollevata da questo Voto, relativa all'applicazione dei tickets, coinvolge anche un'analisi, seppur brevissima, del sistema esistente in Italia e precisamente il modo con cui risulta organizzato il settore della sanità; affermando ciò dico una mostruosità, in quanto dovrei dire com'è disorganizzato.

Non è demagogia, non è populismo, non è il voler criticare a tutti i costi, ma penso che è sufficiente dover richiedere una visita o dover entrare in un ospedale per vedere subito emergere le grosse lacune e coloro che purtroppo devono affrontare controlli clinici si vedono penalizzati. Non vorrei ripetere tutte le critiche che si possono sollevare sui tempi necessari per poter affrontare delle visite o su quanto si deve aspettare per avere il responso delle analisi o sul trattamento che viene riservato negli ospedali ecc., naturalmente non possiamo generalizzare, perché in tutti i settori ci sono dei medici bravissimi, ma purtroppo l'intero sistema non funziona, per cui anche chi sotto il profilo professionale è bravo, si trova coinvolto in questo marasma della sanità.

Il discorso che vogliamo calare sui tickets è stato sollevato anche in altre occasioni e debbo rilevare che per pochi miliardi - perché sono pochi, in rapporto alla consistenza del deficit pubblico italiano - che lo Stato riesce ad ottenere con l'applicazione dei tickets, non valeva sicuramente la pena applicare una simile disposizione, in quanto trattasi di un provvedimento che per pochi miliardi di entrate, colpisce l'ammalato. Preciso inoltre che a livello governativo, se non fosse stato per il PRI sarebbe stata prevista l'esenzione dalle tasse, applicando quel famoso perdono fiscale, addirittura a favore dei contribuenti che non avessero ancora presentato la denuncia dei redditi e questi fatti sono veramente pazzeschi.

Giustamente in questa sede qualcuno ha sottolineato che invece di tentare di gravare sempre più il cittadino per nascondere le colpe di una amministrazione folle, forse sarebbe opportuno incominciare a pensare di risparmiare sulla spesa. In occasione delle recenti

elezioni europee mi sono chiesto in che modo si presenterà l'Italia nel 1992 nei confronti dell'Europa unita, mi auguro che i nostri rappresentanti testè eletti riescano a portare una piccola goccia nel gran vaso dell'Europa, per cercare di far capire che in Italia esistono delle forze sane, che lavorano, ma che purtroppo sono mal guidate; ma comunque ritengo che sicuramente non faremo una gran bella figura.

Intendo sollevare brevemente un'ultima questione in riferimento ai tickets, in merito alla quale ho presentato un'interrogazione in Consiglio provinciale. Si tratta dei tickets applicati gioco forza anche al settore sport; sappiamo tutti che un giovane per poter esercitare un'attività agonistica, deve sottoporsi ad una visita medica - e questo è più che giusto - che dovrebbe verificare se ha le capacità fisiche per poter affrontare delle discipline sportive agonisticamente, ma per sottoporsi a questa visita il giovane deve pagare un ticket, che ammonta a circa 29 mila lire. Immaginiamo ora una famiglia di lavoratori con alcuni figli, che deve provvedere al vestiario sportivo necessario per esercitare un'attività sportiva e che debba spendere altre 29 mila per ogni figlio, valutiamo quindi se questo deve essere considerato come un incoraggiamento all'attività sportiva, il cui compito dovrebbe essere quello di togliere i giovani dalla strada e di tenerli lontani dalla droga e altre tentazioni di questa società. Eppure si continua ad andare avanti su questa strada e se verificiamo l'interesse effettivo derivante da simile iniziativa a favore di una Provincia come quella di Trento, o di una Regione come il Trentino-Alto Adige, o dello Stato, dobbiamo rilevare che siamo arrivati veramente all'assurdo, gravando pesantemente sul cittadino, senza alcuna utilità per i problemi dell'ente pubblico.

Quindi il mio voto sarà sicuramente positivo.

**PRESIDENTE:** Ha chiesto la parola il cons. Langer.

**LANGER:** Grazie, signor Presidente. Dirò molto brevemente che anche noi voteremo a favore di questo Voto.

Abbiamo avuto l'impressione che sulla storia dell'introduzione dei tickets si fosse scatenata in Italia una giusta protesta sociale, molto ampia, le cui ripercussioni si sono viste anche nel recente voto di domenica scorsa, in cui tra gli elementi tenuti in considerazione dagli elettori sicuramente vi era anche questo. Abbiamo però l'impressione che nella protesta diffusa contro i tickets, contro il fatto che alla fine il contratto tra il cittadino, che da parte dello Stato si aspetta in caso di bisogno di essere tutelato, in particolare sui servizi della salute, e lo Stato, che in

questo caso fa da assicuratore e che curiosamente adesso con il cittadino stipula una polizza, in base alla quale il cittadino è tenuto a versare una franchigia molto alta, al momento del bisogno, significa proprio che nel momento in cui l'assicurazione dovrebbe scattare a sua tutela, invece lo Stato esige dal cittadino una franchigia, in molti casi sotto forma di partecipazione al costo.

Quindi il movimento sociale dei lavoratori, soprattutto di pensionati, che ha protestato contro questa risposta alla esigenza senz'altro giusta di contenere la spesa pubblica, ha immediatamente rivestito i panni della protesta, i panni della difesa dello stato sociale. Questo aspetto è stato finora poco considerato, a noi pare che l'occasione di ridiscutere seriamente sulla spesa sanitaria potrebbe essere colta anche positivamente. Un dato che il collega Holzmann ha richiamato - e l'ha richiamato quasi come un dato positivo - è quello che in provincia di Bolzano l'insieme degli investimenti pubblici per ogni posto letto in ospedale è altissimo, cioè di 24 milioni, dando luogo ad una strumentazione enorme che in qualche modo dovrebbe proteggere la salute del cittadino. Questo non è un aspetto a nostro giudizio interamente positivo, perché dobbiamo rilevare che al di là delle questioni di spesa pubblica, sulle quali tornerò alla fine, è necessario porre al centro che attualmente la tutela della salute dei cittadini è affidata in misura assolutamente sproporzionata alle apparecchiature sanitarie, alla quantità delle prestazioni di analisi, di apparecchiature e di farmaci, alla quantità di amministrazione, di gestione burocratica ecc., quindi la qualità della tutela della salute è assolutamente carente.

Se noi pensiamo che oggi, quando il cittadino arriva nelle mani dell'amministrazione sanitaria, lo si sottopone ad una quantità incredibile di analisi, e ovviamente queste cose costano molto, ci sembra che il discorso di revisione del sistema sanitario debba innanzitutto comportare un passaggio dalla quantità alla qualità, cioè un passaggio dalla meccanizzazione, dalla farmacodipendenza, dalla dipendenza da grandi apparati e strutture ad una diversa pratica della prevenzione, della tutela e anche della riparazione della salute.

Da questo punto di vista ci pare che la scelta del ticket sia la peggiore che si sia potuta fare, è una scelta impotente, assomiglia un po' a quello che abbiamo discusso prima, cioè se oggi diciamo che il cittadino deve transitare gratis sull'autostrada, in quanto residente in regione, dando luogo ad una grande spinta verso la pendolarità, in tal modo si pone il cittadino davanti ad una scelta, di fronte alla quale egli è peraltro impotente, in quanto se si vuole curare - e siccome quelli la sanno lunga e dicono che ha bisogno di determinate analisi, di

determinati farmaci e di cure -ovviamente se può non risparmia sulla salute, quindi è come rapinare il cittadino nel momento della sua maggiore debolezza, nel momento in cui deve ricorrere al medico o comunque a cure sanitarie. Nello stesso tempo il cittadino è bombardato da sempre, e negli ultimi anni in modo crescente, da un sistema che lo costringe alla massima dipendenza da apparati sanitari, da apparecchiature sanitarie, dalle somministrazioni di farmaci e così via. Da un lato gli è stato detto che tutto questo è necessario per la sua salute e se non vengono messe a disposizione degli ospedali le apparecchiature necessarie per la salute dei cittadini, ne consegue che la sanità non è buona, se non ci sono le apparecchiature all'ultimo grido, la salute non può essere tutelata, se non ci si sottopone a 25 analisi, la salute non è tutelata e nello stesso tempo gli si dice: bene, ora che ti abbiamo reso dipendente da tutto questo mostro sanitario, devi pagare il costo, quando ne hai bisogno.

In questo senso la nostra posizione riguardo all'applicazione del ticket è quella di dire sì, cogliamo pure la sfida e l'opportunità di ridurre la quantità della spesa definita sanitaria, perché questo senz'altro sarebbe una buona scelta. Poc'anzi il cons. Viola ha parlato di un 40% di farmaci inutili, però per ridurre la spesa sanitaria si deve cominciare da un'altra parte, non è possibile penalizzare il cittadino malato prescrivendogli determinati farmaci, o sottoponendolo a certe cure, ricoveri o analisi e facendolo pagare!

In questa ottica noi riteniamo che la questione del ticket debba essere capovolta, innanzitutto c'è la grande esigenza di una diversa cultura della salute e questa attualmente è gravemente carente anche a livello dell'amministrazione centrale. In particolare il Ministero della sanità, ma anche le Regioni, le nostre strutture ospedaliere, le USL ecc. sostanzialmente rientrano interamente in questa logica quantitativa, per cui più salute significa più investimenti di soldi in strutture, amministrazioni, farmaci e così via; il livello della salute si misura con quel parametro di quanti milioni di investimento vengono spesi per abitante e quando i conti non tornano, sarà il cittadino a pagare la franchigia, come l'automobilista infortunato che a seconda del tipo di polizza stipulata, deve versare una quota fissa, solo che il discorso è un po' diverso, nel senso che il cittadino malato, in particolare se anziano, si trova davvero nel momento della sua maggiore debolezza.

Quindi il diverso tipo di cultura della salute alla quale auspichiamo sicuramente deve per il momento spostare molti investimenti sulla prevenzione invece che sulla riparazione dei guasti, pensiamo ad esempio che probabilmente il deciso abbassamento dell'uso di

fitofarmaci nell'agricoltura fornirà un grande contributo nel diminuire la rata dei tumori; abbiamo rilevato anche come l'anno scorso l'abbassamento dei limiti di velocità, ha contribuito al risparmio di vite umane e di incidenti e pure l'introduzione obbligatoria del casco per i motociclisti ha risparmiato molte vite umane.

Innanzitutto il primo passo è di spostare l'attenzione, anche gli investimenti, ma spesso non sono necessari grandi investimenti, si tratta solo di investire partendo da dove si investe nelle direzioni sbagliate, per curare maggiormente la prevenzione e quindi ridurre l'incidenza del ricorso alla cura, all'apparecchiatura sanitaria, alla farmacodipendenza e così via.

Una seconda iniziativa, che è del tutto elusa da questo orrido decreto sul ticket, è quella di introdurre medicine o terapie o forme di cura che siano più attente alla qualità e meno dipendenti dalla quantità di investimenti. E' totalmente assurdo che oggi chi ricorre a cure mediche meno ufficiali, dall'omeopatia ad altre forme di medicine cosiddette dolci, non possa vedersi rimborsare e debba obbligatoriamente essere complice e vittima degli investimenti nei macchinari, farmaci e così via.

Quindi sarebbe molto più saggio, a nostro giudizio, per ridurre drasticamente il costo della sanità, o scegliere davvero di produrre in regime convenzionato o di monopolio i farmaci più essenziali, o perlomeno intervenire drasticamente sui loro costi, inutilmente lievitati, per esempio da tutta la cosiddetta promozione sanitaria, perché noi sappiamo benissimo che oggi una grande voce nell'incidenza della spesa sanitaria è rappresentata dal fatto che per convincere un medico a prescrivere un farmaco al posto di un altro equipollente, si manifesta un'opera di seduzione, per non dire di corruzione, intorno, che è istituzionalmente chiamata "promozione" e la stessa cosa vale - in quel caso si chiama "tangente" - per la questione degli acquisti e delle apparecchiature sanitarie. Non dimentichiamoci che chiunque oggi ordina delle apparecchiature, si trova intorno tutta una corte dei miracoli di rappresentanti delle varie ditte, onde convincere all'acquisto di questa o quella apparecchiatura sanitaria.

Quindi la scelta del ticket sostanzialmente diventa la scelta di obbligare ulteriormente il cittadino a pagare un costo più alto per una medicina Hard e che non interviene sulla prevenzione, invece la direzione nella quale noi pensiamo si debba agire è quella di favorire medicine alternative e tra l'altro meno costose, che restituiscano maggiore qualità e responsabilizzazione del cittadino, ma una responsabilizzazione che oggi assurdamente coglie il cittadino solo dal punto di vista finanziario, cioè oggi la responsabilizzazione del

cittadino o la corresponsabilità, la cosiddetta partecipazione, avviene nella forma assurda e obbrobriosa di versare una parte del costo. Viceversa molto più utile sarebbe sviluppare forme di coinvolgimento del cittadino nella prevenzione, dall'alimentazione ai mezzi di trasporto o al modo di guidare, alle condizioni di lavoro a cui oggi varrebbe anche la pena destinare una parte della spesa sanitaria, piuttosto che ad ispezionare seriamente i luoghi di lavoro e le fonti di inquinamento e di degradazione della salute dentro e fuori i luoghi di lavoro, piuttosto che poi colpire il cittadino e alla fine rapinarlo, nel momento in cui ha bisogno di ricorrere al sistema sanitario.

Il nostro giudizio sulla questione del ticket è nettamente negativo, non solo e non tanto per una astratta difesa del livello di stato sociale raggiunto, per cui certe cose devono essere gratuite altrimenti lo stato sociale diventa incredibile e poco credibile, ma la nostra è anche una avversione a questo provvedimento, perché ci sembra che spinga ulteriormente a involuppare il cittadino senza difesa in un sistema sanitario orientato verso la quantità delle prestazioni, la dipendenza sostanzialmente passiva da burocrazia sanitaria, da medici che praticamente non vede più, da farmaci nei confronti dei quali è indifeso, male informato e passivo, quando ha bisogno di apparecchiature sanitarie che spesso lo tengono in condizioni di non vita, che rappresentano solo formalmente la vita, perché qualcuno deve sperimentare qualcosa e perché bisogna dimostrare l'utilità di certe apparecchiature e tutto questo ha un prezzo che non è più pagabile.

Quindi il nostro no al ticket vuol dire un sì ad una politica e a una cultura molto diversa della salute rispetto a questa misura, quella del ticket, che va nella direzione sbagliata. La partecipazione del cittadino che anche noi riteniamo necessaria non deve avvenire sotto forma di denaro, ma sotto forma di comportamenti diversi, di coinvolgimento nella tutela della propria salute, di interazione attiva nel momento della propria necessità di cura e riabilitazione e viceversa la diminuzione dei costi finanziari in denaro dell'attuale sistema sanitario non deve avvenire nel momento finale, cioè della riscossione della penalizzazione del cittadino nel momento della malattia, ma deve avvenire a monte, attraverso scelte di politica sanitaria profondamente diverse, che probabilmente dovranno anche colpire gli interessi di coloro che hanno spinto una salute sempre più dipendente dalla quantità di soldi investiti, che poi vanno alle industrie farmaceutiche, all'industria metalmeccanica o elettronica degli strumenti di precisione ecc. ed alla fine diventano questi i destinatari di un trasferimento di costi, per non

parlare dell'enorme burocrazia politica e tecnica costruita intorno alla sanità.

In questo senso daremo il nostro voto favorevole al Voto proposto.

**PRESIDENTE:** Qualcun altro desidera intervenire? Prego, assessore Morandini.

**MORANDINI:** Grazie, signor Presidente. Mi pare che la ricchezza del dibattito che oggi ci ha intrattenuti sul Voto del MSI, concernente i tickets, esprima da un lato la giusta e doverosa attenzione a questa materia e dall'altro lato anche sensibilità differenti, che mi preme qui rilevare, partendo velocemente dalla ratio che ha suggerito questa introduzione.

E' noto a tutti che i tickets sono stati approvati per frenare da un lato il consumo eccessivo di farmaci e limitare soprattutto un sovente eccessivo congestionamento delle strutture, anche a fronte di abusi che purtroppo talvolta si sono verificati.

A questo proposito è noto anche che abbiamo già espresso in altre sedi e riesprimiamo qui una certa perplessità sul decreto sui tickets e riteniamo peraltro che anche questo tipo di introduzione di misure attraverso il decreto, debba seriamente mettere in discussione, alimentare in sostanza una seria riflessione sui criteri di utilizzo delle risorse finanziarie per il comparto sanità.

Peraltro l'ultimo decreto, che non poteva essere citato nel Voto in discussione, in quanto è stato fatto prima dell'approvazione dell'ultimo decreto del 29 maggio, ha posto alcune misure di esenzione piuttosto interessanti per valorizzare la positività di questo. Innanzitutto sapete che è stata introdotta la previsione del tetto delle 200 mila lire annue, indipendentemente dal numero dei ricoveri, riferito a ricoveri che vanno oltre quel tetto, che quindi pongono un limite abbastanza serio alla partecipazione dei cittadini alla spesa sanitaria. Non va nemmeno sottovalutato come ci siano in sostanza tutta una serie di previsioni di esenzione che concernono sia i cittadini a cui è stata riconosciuta la condizione di indigenza prevista dall'art. 32 della Costituzione, in base ad un certificato del comune, sia ai titolari di pensione con reddito imponibile lordo non superiore ai 16 milioni, oppure a 22 se con coniuge a carico e con l'ulteriore maggiorazione di un milione per ogni figlio a carico, sia ai titolari di pensione sociale, sia ancora ai familiari a carico dei soggetti esenti, che poco fa ho indicato e sottolineo inoltre la presenza di altre forme di esenzioni, riferite a forme morbose determinate, ai protocolli per la tutela della maternità, alle categorie di invalidi ed assimilati secondo la normativa vigente, ai donatori di

organi e di sangue in relazione agli atti di donazione.

Questo in sostanza rappresenta quanto previsto dall'ulteriore decreto legge, perché il precedente non è stato convertito, quindi è decaduto e penso che di questo dobbiamo tener conto.

Quello che alla Giunta regionale preme sottolineare è che il documento che era stato proposto in alternativa e che ci pareva potesse riassumere e ritrovare una certa convergenza dentro una parte delle forze politiche, non sia stato accettato nella proposta perché partiva dal presupposto innanzitutto della valutazione della nostra non competenza sulla materia e quindi auspicava attraverso una serie di interventi che il decreto, in sede di conversione in legge, venisse modificato.

Sottolineo alcuni auspici piuttosto forti che la Giunta regionale vuole fare a questo proposito. A noi pare importante sottolineare l'opportunità, direi la necessità che il decreto 199 del 29 maggio scorso subisca queste ulteriori modifiche, che in sostanza lo portino a favorire l'abolizione per i cittadini che sono in condizioni economiche disagiate e qui esprimo, a nome della Giunta, il convincimento che la normativa in materia di partecipazione per le spese sanitarie possa essere migliorata, in modo da consentire il raggiungimento totale degli scopi per cui è meta e per cui è stata dettata e quindi in modo da recare agli utenti del servizio sanitario il minor disagio possibile.

Il Voto che oggi andiamo a discutere, presentato dai colleghi del MSI, non pare accoglibile, anche perché in sostanza chiedendo sic et simpliciter la mancata conversione in legge del decreto, va a incidere su altre misure che non sono attinenti ai tickets, perché sapete che il decreto 199 contiene numerose disposizioni di avvio della revisione della struttura organizzativa delle USL, che oggi paiono urgenti e necessarie. Quindi quello che si voleva proporre con la formulazione alternativa era proprio l'auspicio che il Parlamento, in sede di conversione del decreto, stabilisca una differenziazione delle forme di partecipazione dei cittadini alle spese sanitarie, naturalmente una differenziazione che tenga conto della necessità di sgravare in modo più incisivo le fasce meno abbienti. Grazie.

**PRESIDENTE:** Uno dei firmatari intende prendere la parola? Prego cons. Taverna.

**TAVERNA:** Signor Presidente, colleghi, mi pare che il dibattito abbia dimostrato ancora una volta quanto importante e delicato sia questo argomento. Nella illustrazione della nostra proposta ho volutamente evitato

qualsiasi polemica o riferimento alla cosiddetta gestione della sanità, in quanto non spetta a noi come istituto giuridico risolvere questo problema, ma mi è sembrato opportuno presentare alla vostra attenzione i motivi veri, di fronte ai quali era giusto, legittimo non soltanto aprire un confronto e un dibattito, ma soprattutto arrivare ad un momento decisivo, ad una conclusione positiva in merito alle argomentazioni prodotte.

Quando noi affermiamo che i tickets sono immorali e sono in contrasto con qualsiasi seria politica di programmazione finanziaria, diciamo il vero, quando contestiamo il diritto a questo Stato, che sicuramente non ha come obiettivo il raggiungimento di una equità sostanziale nei confronti di tutti i propri cittadini, affermiamo che questo provvedimento è inefficace anche in considerazione dell'obiettivo che vuole raggiungere, diminuendo in maniera considerevole la spesa sanitaria, ma al tempo stesso questo Governo, questo Stato regala a Raul Gardini 1.200 miliardi solo perché porta questo nome. Allora sta qui la contraddizione, l'obiezione e la protesta che - il cons. Brugger me lo consenta - non è populistica, nè demagogica.

Quando qualche settimana fa la nazione si è fermata per uno sciopero generale e da tutti i commentatori è stato riconosciuto che questo sciopero si è rivelato il più riuscito negli ultimi 10 anni, evidentemente parlare di queste cose non significa affatto cavalcare la tigre del populismo o della protesta radicale.

Quindi questa è una nota stonata, me lo consenta cons. Brugger, lei è rimasto isolato. Per la verità anche il cons. Negherbon ha avuto nei confronti di questa nostra proposta un atteggiamento censurabile sul piano politico, ben più avanzato è stato l'atteggiamento e l'approccio con il quale l'assessore competente ha voluto prendere la parola ed affermare le sue osservazioni non sbagliate. Ma devo riconoscere che il cons. Negherbon, quando afferma che questo provvedimento tende ad educare l'utenza, sembra si trovi fuori dal mondo, per educare è necessario un altro esempio e bisogna pensare che questo nostro sistema democratico è molto costoso, come peraltro il più delle volte questa rappresentanza politica a vari livelli. Allora bisogna pensare alle molte spese che noi facciamo, spese che sono improduttive e allora dobbiamo pensare non soltanto alla gestione della sanità, ma alla gestione della cosa pubblica nel suo complesso, dobbiamo pensare anche al fatto che numerosi responsabili amministratori delle USL sono inquisiti per i reati che hanno commesso nella gestione di questi enti, dobbiamo anche pensare che questi ospedali devono funzionare, i primari devono fare i primari, i medici fare i medici e tutti gli altri devono assolvere con responsabilità le loro competenze e le loro

mansioni e non aspettare soltanto lo stipendio.

Considero assurda la polemica sollevata sulla questione dei medici a tempo pieno e quelli ad orario ridotto, in quanto ci sono dei medici ad orario ridotto che quando lavorano lo fanno seriamente e dei medici a tempo pieno che nemmeno si trovano in ospedale, non perché non ci siano, ma perché si "imboscano"!

Quindi signori consiglieri, non ho voluto prendere in considerazione tutti gli aspetti che questo problema presenta, ho voluto soltanto considerare che questo provvedimento, anche sul piano dell'obiettivo da raggiungere, è inefficace. Pensate anche che in definitiva le categorie ad alto senso, se devono ricorrere alle strutture sanitarie, sanno benissimo dove rivolgersi, vanno all'estero, addirittura nella formulazione della dichiarazione dei redditi una volta si poteva presentare, come onere deducibile, la spesa a mezzo della traduzione giurata, se le spese erano effettuate all'estero, ora questa incombenza non esiste più ed è giusto.

Non è neppure giusto che - e qui è una questione tra le molte di ingiustizia che io denuncio - il contribuente che favorisce della possibilità degli oneri deducibili per quanto riguarda la spesa della sanità, possa trovarsi nella condizione di detrarre una somma e successivamente dover constatare che l'amministrazione finanziaria ha cancellato questa spesa deducibile, perché il dentista è abilitato soltanto per interventi di chirurgia, per cui la spesa sarebbe detraibile, ma se si tratta soltanto di interventi di otturazione della carie la relativa spesa non è più detraibile. A tal proposito quindi i contribuenti dovrebbero avere l'elenco dei dentisti abilitati ad emettere fattura deducibile e quelli che non la possono emettere. Questo è solo un dettaglio, che peraltro assume una certa rilevanza anche sotto questo aspetto.

Voglio anche ricordare che ad esempio l'USI C5 spendeva e spende 650 milioni, come risulta dal bilancio del 1987 per canoni di locazione e leasing, ho chiesto nella discussione sul bilancio cosa significasse questa spesa e mi è stato risposto che si riferisce alle somme che l'ospedale doveva sopportare per il sistema di informazione, dopo di che ho chiesto al Presidente di informarmi sul numero dei dipendenti effettivamente in servizio e questi mi ha risposto: no, non te lo so dire perché mancano i programmi e manca il personale specializzato per far funzionare i calcolatori, computer ecc., però sono stati spesi 650 milioni. Ovviamente l'USL ha rimediato a questo dato di fatto che avevo sollevato e nel bilancio dell'anno successivo non esisteva più la voce canoni di locazione, ma solo perché hanno voluto superare il problema inserendo questi 650 milioni in un'altra voce;

questo è il modo di risolvere i problemi esistenti.

Vi vorrei anche ricordare l'episodio legato all'ospedalino di Trento, a suo tempo è stato speso oltre 1 miliardo e mezzo per edificare la nuova ala e un anno dopo si è deciso di trasferire l'ospedalino dall'attuale sede al S. Chiara.

E' evidente che questi problemi si risolvono con una gestione unitaria e possibilmente autorevole e serena. La nostra iniziativa se non altro ha ottenuto un certo consenso e ringrazio a tal proposito coloro che sono intervenuti, apprezzo anche i diversi atteggiamenti di disponibilità di forze politiche quali il PCI, che per la prima volta a livello istituzionale ho sentito affermare che, se l'MSI propone qualcosa di giusto è bene accogliere la sua proposta, questo mi fa piacere e lo desidero sottolineare. Sottolineo pure l'apporto intelligente e costruttivo, del quale ho apprezzato l'impianto generale, del cons. Langer, il quale, come sempre si dimostra essere persona di squisita cortesia, oltre che di competenza.

Signor assessore, mi vedo costretto a mantenere questo documento per le motivazioni che mi sono permesso di esprimere, ho apprezzato anche il suo tentativo e l'approccio con il quale lei si è posto di fronte alle nostre impostazioni, ritengo che per una questione di chiarezza e di competenza politica dobbiamo mantenere questa posizione. Sono convinto peraltro che il Parlamento, nel momento della conversione, arriverà a delle nuove modifiche, anche perché l'esperienza ci insegna che questi sono provvedimenti che possono durare lo spazio di una stagione.

Comunque tutto questo serva per contribuire con onestà di intenti al miglioramento della situazione non soltanto specifica, ma ben più importante e di ampio respiro, che è quella di una gestione della sanità all'altezza dei tempi e della situazione.

**PRESIDENTE:** Ci sono dichiarazioni di voto? Nessuna.

Pongo in votazione il Voto n. 6. Chi è d'accordo è pregato di alzare la mano. Contrari? Astenuti?

Il Voto è respinto a maggioranza con 13 voti favorevoli e nessun astenuto.

E' convocata la conferenza dei Capigruppo.

La seduta è tolta, il Consiglio è convocato a domicilio per il giorno 29 giugno 1989, ad ore 9.30.

(ore 13.17)



**A L L E G A T I**





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

X Legislatura - Anno 1989

Trento, 13 aprile 1989

N. 11/X

Al Signor  
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE  
TRENTO

## I N T E R R O G A Z I O N E

DC, PSI, e SVP, partiti che si sono candidati (legittimamente, è chiaro) alla formazione della nuova Giunta regionale per la X Legislatura, hanno diffuso un documento programmatico di apprezzabile fattura grafica.

Quanto alla qualità del contenuto propositivo evidentemente ci riserviamo ogni giudizio nella sede più titolata, anche se fin d'ora appare piuttosto scialbo.

La questione che con la presente volevamo invece sollevare sta nel fatto che anche in questa realtà ci sono partiti che hanno diritto di accesso agli uffici ed altri che sono condannati, da chissà quale malefico dispositivo non scritto, a dover star fuori anche dai cancelli della recinzione.

Sta di fatto che mentre alcuni devono impugnare penna e gomma per tracciare e correggere le proprie proposte, altri, che sulla linea di partenza dovrebbero avere le stesse valenze, o meglio gli stessi diritti e doveri previsti dalla logica oltre che dalla Costituzione, hanno invece macchine, strumenti e stimoli forniti loro non tanto dalle "case madri", ma dal solito pantalone, il contribuente, l'ente pubblico.

Pare infatti che la stampa sia stata curata negli uffici duplicazione della Regione.

E se la stessa cosa volessero fare DP, o il PCI, o il PRI, o Lista Verde?

Franca mente pare diventata anche questa situazione una realtà da rivisitare ai fini di un risanamento e una radicale ripulitura almeno nel costume.

Ciò premesso,

i n t e r r o g h i a m o

chi di dovere, non escluso il Presidente del Consiglio, per sapere se quanto è sopra descritto corrisponde al vero, quali impiegati pubblici e quali uffici sono stati impegnati e per quanto tempo, per stampare delle proposte programmatiche della nuova maggioranza, quanta è la spesa pubblica indebitamente consumata.

Chiediamo infine di sapere attraverso quali modalità ritiene di doversi far rimborsare quanto speso per le succitate iniziative, e se anche gli altri partiti presenti nel Consiglio regionale possono usufruire degli stessi strumenti per elaborare e stampare le proprie proposte.

A termini di Regolamento si chiede risposta scritta.

F.to: I CONSIGLIERI REGIONALI:

per il PCI

- Wanda CHIODI

- Aldo MARZARI

- Alberto RELLA

- Romano VIOLA

per il Gruppo Verde

- Roberto FRANCESCHINI

- Sandro BOATO

per il P.R.I

- Claudio BETTA

Pervenuta alla Presidenza del Consiglio regionale il 14 aprile 1989. Prot. n. 422



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

X. Gesetzgebungsperiode

Trient, 13. April 1989

Nr. 11/X

An den  
Herrn Präsidenten  
des REGIONALRATES

---

## A N F R A G E

DC, PSI und SVP, d. h. jene Parteien, die sich (wohl mit vollem Recht, das ist klar) um die Bildung der neuen Regionalregierung für die X. Gesetzgebungsperiode beworben haben, haben zur Bekanntgabe ihres Programms ein graphisch recht gut gestaltetes Dokument herausgegeben.

Was die Qualität der darin enthaltenen Vorschläge anbelangt, so behalten wir uns selbstverständlich vor, jede dazugehörige Beurteilung an besser geeigneter Stelle vorzubringen - auch wenn wir jetzt schon feststellen möchten, daß uns diese Vorschläge ziemlich farblos erscheinen.

Mit dieser Anfrage wollen wir vielmehr auf den Umstand hinweisen, daß es auch hier Parteien gibt, die freien Zutritt zu den Ämtern haben, während andere durch ein nicht näher bekanntes, ungeschriebenes und mißgünstiges Gesetz dazu verurteilt sind, nicht einmal hinter das Gartentor treten zu dürfen.

Tatsache ist, daß einige zu Bleistift und Radiergummi greifen müssen, wenn sie ihre Vorschläge abfassen und korrigieren wollen. Andere hingegen, die beim Start doch auf der gleichen Linie liegen oder, besser gesagt, die gleichen, von Vernunft und Verfassung vorgesehenen Pflichten und Rechte haben, können sich der Geräte, Mittel und Anregungen bedienen, die ihnen eigentlich nicht vom jeweiligen "Stammhaus", sondern ja vom ewigen Idioten, dem Steuerzahler, über die öffentliche Hand zur Verfügung gestellt werden.

Anscheinend soll die Broschüre nämlich im Druck- und Vervielfältigungsamt der Region gedruckt worden sein.

Was aber, wenn Arbeiterdemokratie oder die KPI oder der PRI oder die Grüne Liste dasselbe tun wollten?

Offen gesagt, scheint auch für diese Gegebenheiten eine Überprüfung notwendig zu sein, um eine Gesundung und gründliche Säuberung, zumindest dieser Gepflogenheiten, herbeizuführen.

All dies vorausgeschickt,

erlauben wir uns, die zuständigen Stellen, nicht zuletzt den Präsidenten des Regionalrates, zu

befragen,

um zu erfahren, ob das Gesagte der Wahrheit entspricht; welche öffentlichen Bediensteten und welche Ämter für den Druck der Programmvorschlage der neuen Mehrheit in Anspruch genommen wurden und wie lange; wie hoch der Betrag der unrechtmäßig bezahlten öffentlichen Ausgabe ist.

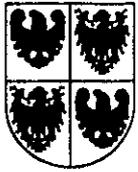
Schließlich möchten wir erfahren, auf welche Art und Weise die Befragten die Rückerstattung der Kosten für die obengenannten Arbeiten verlangen wollen und ob sich auch die anderen Parteien, die im Regionalrat vertreten sind, zum Ausarbeiten und Drucken ihrer Vorschläge der gleichen Hilfsmittel bedienen können.

Auf Grund der Geschäftsordnung wird um schriftliche Beantwortung gebeten.

gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN

Wanda CHIODI  
Aldo MARZARI  
Alberto RELLA  
Romano VIOLA  
Roberto FRANCESCHINI  
Sandro BOATO  
Claudio BETTA

Beim Präsidium des Regionalrates  
am 14. April 1989 eingegangen,  
Prot. Nr. 422.



*Regione Autonoma Trentino - Alto Adige*

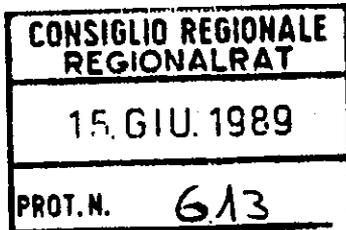
IL PRESIDENTE  
della Giunta regionale

Trento, 30 maggio 1989

*Autonome Region Trentino - Südtirol*

DER PRÄSIDENT  
des Regionalausschusses

Prot. n. 191/G/I/3



Gentile Signora  
Wanda CHIODI  
Consigliere regionale  
Via Fogazzaro, 11  
TRENTO

Egregio Signore  
Aldo MARZARI  
Consigliere regionale  
Cernidor, 67  
38050 VILLAZZANO

Egregio Signore  
Alberto RELLA  
Consigliere regionale  
Via della Pace, 42  
38064 FOLGARIA

Egregio Signor  
Romano VIOLA  
Consigliere regionale  
Via Fucine, 2  
39100 BOLZANO

Egregio Signore  
Roberto FRANCESCHINI  
Consigliere regionale  
P.za S. Maria Maggiore  
38100 TRENTO

Egregio Signore  
Sandro BOATO  
Consigliere regionale  
Via Gocciadoro, 31  
38100 TRENTO

Egregio Signore  
Claudio BETTA  
Consigliere regionale  
Via F. Bronzetti, 54  
38033 CAVALESE

e, p. c.

Egregio Signore  
Franco TRETTER  
Presidente del  
Consiglio regionale  
TRENTO

Rispondo alla interrogazione n. 11 relativa alla stesura dell'accordo programmatico di legislatura e alle connesse dichiarazioni programmatiche per la formazione del governo regionale della decima legislatura lette dallo scrivente in sede di Consiglio regionale il 13 aprile scorso.

Preciso, anzitutto, che il testo dell' "accordo di coalizione" e' stato elaborato e stampato a cura dei partiti che hanno raggiunto una intesa per la formazione della Giunta regionale. In modo analogo si e' provveduto per la traduzione del testo dell'accordo di coalizione.

Qualora l'interrogazione in riferimento si riferisca, stante la non chiara formulazione del primo periodo, anche al testo delle dichiarazioni rese al Consiglio regionale dallo scrivente in veste di Presidente della Giunta regionale designato dai partiti della coalizione di governo, faccio presente che la situazione e' la seguente.

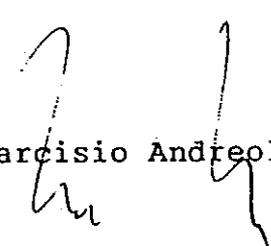
La stesura delle dichiarazioni programmatiche e' stata elaborata dallo scrivente con la collaborazione di rappresentanti ed esperti dei partiti politici che formano la maggioranza, estranei all'amministrazione regionale. Personalmente ho fatto curare la traduzione delle dichiarazioni.

Per quanto riguarda l'attivita' materiale di stampa delle dichiarazioni programmatiche, si fa presente che la stessa e' stata effettuata dal centro stampa e duplicazioni dell'amministrazione regionale con rimborso totale delle relative spese.

La spesa, quantificata in lire 329.120 e' stata introitata nell'apposito capitolo n. 250 del bilancio regionale.

Distinti saluti.

- dott. Tarcisio Andreolli -





# CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE

## REGIONALRAT TRENINO - SÜDTIROL

AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL  
DER PRÄSIDENT DES REGIONALAUSSCHUSSES

Trient, 30.5.1989  
Prot. Nr. 191/G/I/3

Trient, 15.6.1989  
Prot. Nr. 613 Reg.Rat

An die  
Regionalratsabgeordnete  
Wanda CHIODI  
Fogazzostr. 11  
38100 TRIENT

An den  
Regionalratsabgeordneten  
Aldo MARZARI  
Cernidor 67  
38050 VILLAZZANO

An den  
Regionalratsabgeordneten  
Alberto RELLA  
Pacestr. 42  
38064 FOLGARIA

An den  
Regionalratsabgeordneten  
Romano VIOLA  
Fucinestr. 2  
39100 BOZEN

An den  
Regionalratsabgeordneten  
Roberto FRANCESCHINI  
S. Maria Maggioreplatz  
38100 TRIENT

An den  
Regionalratsabgeordneten  
Sandro BOATO  
Gocciadorostr. 31  
38100 TRIENT

An den  
Regionalratsabgeordneten  
Claudio BETTA  
F. Bronzettistr. 54  
38033 CAVALESE

und zur Kenntnis :  
An den Präsidenten des  
Regionalrates  
Franco TRETTER  
38100 TRIENT

Ich beantworte hiermit Ihre Anfrage Nr. 11 betreffend die Abfassung des programmatischen Abkommens dieser Legislaturperiode und die damit zusammenhängenden programmatischen Erklärungen zur Bildung der Regionalregierung der zehnten Legislaturperiode, die vom Unterzeichner am 13. April dieses Jahres im Regionalrat verlesen wurden.

Ich möchte vor allem darauf hinweisen, daß der Text des "Koalitionsabkommens" von den Parteien, die ein Übereinkommen für die Bildung des Regionalausschusses erzielt haben, ausgearbeitet und gedruckt wurde. Das gleiche gilt für die Übersetzung des Textes des Koalitionsabkommens.

Falls die obengenannte Anfrage sich auch auf den Text der im Regionalrat vom Unterzeichner - in seiner Funktion als des von den Parteien der Regierungskoalition designierten Präsidenten des Regionalausschusses - abgegebenen Erklärungen beziehen sollte (der erste Absatz der genannten Anfrage ist nämlich nicht sehr deutlich), möchte ich folgendes klarstellen :

Die programmatischen Erklärungen wurden vom Unterzeichner abgefaßt; mitgearbeitet haben Vertreter und Fachleute der politischen Parteien der Mehrheit, die der Regionalverwaltung nicht angehören. Ich selbst habe die Übersetzung der Erklärungen in Auftrag gegeben.

Was die Druckarbeit der programmatischen Erklärungen anbelangt, so weise ich darauf hin, daß diese vom Druck- und Verfertigungsamt der Regionalverwaltung ausgeführt wurde, wobei die gesamten Spesen rückerstattet wurden.

Die Ausgabe in Höhe von Lire 329.120.- wurde im entsprechenden Kapitel Nr. 250 des Regionalhaushaltes vereinnahmt.

Mit freundlichen Grüßen

-Dr. Tarcisio Andreolli-



# CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO - SÜDTIROL

X. Gesetzgebungsperiode - 1989

Bozen, 31. Mai 1989

Nr. 15/X

An den Herrn  
Präsidenten des Regionalrates

---

## A N F R A G E

Laut "Dolomiten" Nr. 108 vom 13 Mai des Jahres hat die SVP-Fraktion im Landtag und Regionalrat eigene Parteifunktionäre für die Besetzung von verantwortungsvollen Bankposten nominiert; die entsprechende Ernennung wird durch die Landes- und Regionalregierung erfolgen.

Mit der gegenständlichen Nominierung wird ein skandalöser Brauch, gut honorierte Posten eigenen, inzwischen abgetretenen Politikern oder Parteifunktionären zuzuschreiben, fortgesetzt.

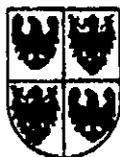
Dies vorausgeschickt, möchte die Unterfertigte erfahren:

- ob die Regionalregierung das Leistungsprinzip grundsätzlich bejaht und im besonderen der Ansicht ist, daß für die Besetzung von Verantwortungsposten die dafür vorgesehene fachliche Ausbildung und sachliche Kenntnis eine selbstverständliche Grundvoraussetzung ist?
- ob im gegenständlichen Falle die im Art. 2 und 3 des Regionalgesetzes Nr. 1 vom 12. Dezember 1987 für die Besetzung von banklichen Verantwortungsposten vorgesehenen fachlichen Voraussetzungen und solide Sachkenntnis auch bei der bisherigen Vergabe von banklichen Präsidentenposten an Politiker vorhanden waren?
- ob es nicht an der Zeit ist, mit der politischen Freunderlwirtschaft aufzuhören und Parteifunktionäre sowie die abgetretenen Politiker von der Zuweisung von gutdotierten Gefälligkeitsposten grundsätzlich auszuklammern?

Um schriftliche Antwort wird gebeten.

Die Regionalratsabgeordnete  
gez. Dr. Eva Klotz

Beim Präsidium des Regionalrats  
am 31.5.1989 eingegangen, Prot.Nr.567



# CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE

## REGIONALRAT TRENINO - SÜDTIROL

X<sup>a</sup> Legislatura - Anno 1989

Bolzano, 31 maggio 1989

n. 15/X

AL PRESIDENTE  
DEL CONSIGLIO REGIONALE  
TRENTO

### I N T E R R O G A Z I O N E

Secondo quanto affermato dal giornale "Dolomiten" n.108 del 13 maggio c.a. il gruppo del SVP in Consiglio provinciale e regionale avrebbe nominato propri funzionari di partito per rivestire cariche bancarie di alta responsabilità; la rispettiva nomina verrà effettuata dalla stessa Giunta provinciale e regionale.

Con tale nomina viene perpetuata un'usanza scandalosa, ovvero quella di conferire cariche lautamente compensate a propri politici o funzionari di partito nel frattempo usciti dalla scena politica.

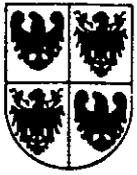
Pertanto la sottoscritta chiede di sapere :

- se la Giunta regionale condivide sostanzialmente il principio della capacità ed è dell'avviso che presupposto fondamentale per occupare una carica di responsabilità sia la prevista qualificazione e la specifica conoscenza del settore.
- se nella fattispecie esistono i presupposti professionali previsti dall'art.2 e 3 della legge regionale n.1 del 12.12.1987 per rivestire cariche bancarie di responsabilità, in quale modo questi sono stati esaminati e se la suddetta qualificazione e conoscenza specifica era presente anche in passato per l'assegnazione di cariche di Presidente bancario a uomini politici;
- se non sia giunto ormai il momento di smetterla con questi favoritismi politici escludendo sostanzialmente funzionari di partito e politici ormai usciti di scena da cariche di favore ben retribuite.

Si chiede risposta scritta.

F.to: LA CONSIGLIERE REGIONALE  
- Dr. Eva Klotz -

Pervenuta alla Presidenza  
del Consiglio regionale il  
31 maggio 1989, prot. n. 567



Regione Autonoma Trentino - Alto Adige

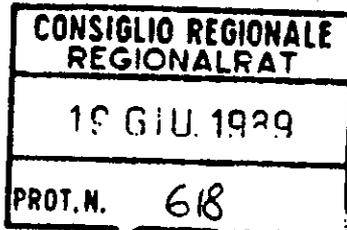
IL VICE PRESIDENTE - SOSTITUTO DEL PRESIDENTE

Autonome Region Trentino-Südtirol

DER VIZEPRÄSIDENT - STELLVERTRETER DES PRÄSIDENTEN

Trento, 13 giugno 1989

Prot 222/R15



39012

Gentile Signora  
Dott.ssa Eva KLOTZ  
Consigliere regionale  
Segenbühelweg 6

DORF TIROL

e.p.c.

Egregio Signore  
Franco TRETTER  
Presidente del Consiglio  
regionale  
TRENTO

Gentile Dottoressa Klotz,

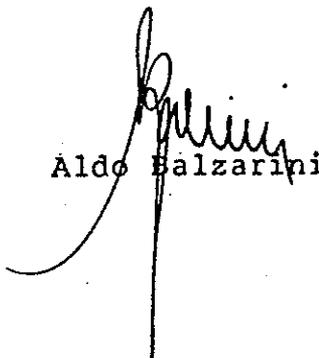
rispondo alla interrogazione n. 15 presentata nei giorni scorsi in Consiglio regionale concernente la nomina di funzionari del partito S.V.P. a cariche bancarie. La S.V. in particolare si riferisce ad un articolo apparso sul giornale "Dolomiten" il 13 maggio scorso ed a tal proposito desidero sottolineare innanzitutto come il quotidiano riporti con scarsa precisione dati relativi alla S.p.a Autostrada del Brennero, al Mediocredito Trentino-Alto Adige, all'Istituto di Credito Fondiario, alla S.p.a Terme di Merano senza chiarire se relativamente alle nomine per le cariche direttive sia competente la Giunta regionale o il Presidente della stessa oppure la Giunta provinciale.

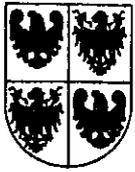
Per quanto riguarda la regione Trentino-Alto Adige e relativamente ad istituti di credito faccio presente, in primo luogo, che ad essa o al suo Presidente spettano nomine per le cariche direttive unicamente nel Mediocredito Trentino-Alto Adige.

In particolare la Giunta regionale o il Presidente della Giunta medesima prima di procedere alle nomine di durata triennale, provvede a richiedere il parere della Commissione legislativa consiliare competente. Le prossime nomine nel Mediocredito Trentino-Alto Adige sono previste per il 1990. Ne consegue che la Regione non ha proceduto in questo periodo a nessuna nomina o designazione in istituti di Credito.

In passato la nomina del Presidente del Mediocredito Trentino-Alto Adige e' avvenuta ai sensi delle disposizioni contenute nella legge regionale 21 marzo 1980, n. 4 la quale prevede che la scelta sia effettuata sulla base di criteri di professionalita' e competenza. In futuro troveranno altresì applicazione le disposizioni contenute nella legge regionale 22 marzo 1987, n. 1 nel frattempo entrata in vigore.

Distintamente.

  
Aldo Balzarini



Regione Autonoma Trentino - Alto Adige -

IL VICE PRESIDENTE - SOSTITUTO DEL PRESIDENTE

Autonome Region Trentino-Südtirol -

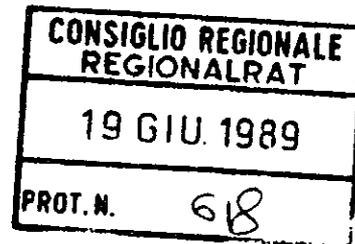
DER VIZEPRÄSIDENT - STELLVERTRETER DES PRÄSIDENTEN

Prot. n. 222/RIS

Trient, den 13. Juni 1989

Frau  
Dr. Eva Klotz  
Regionalratsabgeordnete  
Segenbühelweg 6

39012 Dorf Tirol



Sehr geehrte Frau Dr. Klotz,

hiermit beantworte ich die in den vergangenen Tagen beim Regionalrat eingegangene Anfrage Nr. 15 betreffend die Ernennung von Parteifunktionären der SVP für die Besetzung von Bankposten. Im besonderen beziehen Sie sich auf einen in der Tageszeitung "Dolomiten" vom 13. Mai d.J. erschienenen Artikel; diesbezüglich möchte ich vor allem darauf hinweisen, daß die Tageszeitung mit mangelnder Genauigkeit Daten über die Brennerautobahn AG, die Investitionsbank Trentino-Südtirol, die Hypothekenbank Trentino-Südtirol und die Thermen AG von Meran veröffentlicht, ohne dabei klarzustellen, ob für die Ernennungen zur Besetzung von Verantwortungsposten der Regionalausschuß oder dessen Präsident oder aber der Landesausschuß zuständig ist.

Was die Region anbelangt, möchte ich in bezug auf die Kreditanstalten in erster Linie darauf hinweisen, daß ihr oder ihrem Präsidenten lediglich die Ernennungen für die Verantwortungsposten bei der Investitionsbank Trentino-Südtirol zustehen.

Im Detail heißt dies, daß die Regionalregierung oder ihr Präsident, bevor Ernennungen mit dreijähriger Laufzeit vorgenommen werden, das Gutachten der zuständigen Gesetzgebungskommission des Regionalrates einholt. Die nächsten Ernennungen bei der Investitionsbank Trentino-Südtirol sind für das Jahr 1990 vorgesehen. Daraus ergibt sich, daß die Region derzeit keinerlei Ernennung oder Namhaftmachung bei Kreditanstalten vorgenommen hat.

In der Vergangenheit erfolgte die Ernennung des Präsidenten der Investitionsbank Trentino-Südtirol im Sinne der Bestimmungen des Regionalgesetzes vom 21. März 1980, Nr. 4, in welchem vorgesehen ist, daß die Wahl auf der Grundlage von Kriterien der beruflichen Fähigkeiten und Sachkenntnis zu erfolgen hat. Künftig werden außerdem die Bestimmungen des Regionalgesetzes vom 22. März 1987, Nr. 1 zur Anwendung gelangen, welches in der Zwischenzeit in Kraft getreten ist.

Mit freundlichen Grüßen

Aldo Balzarini

