



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

Atti Consiliari
Sitzungsberichte des Regionalrates

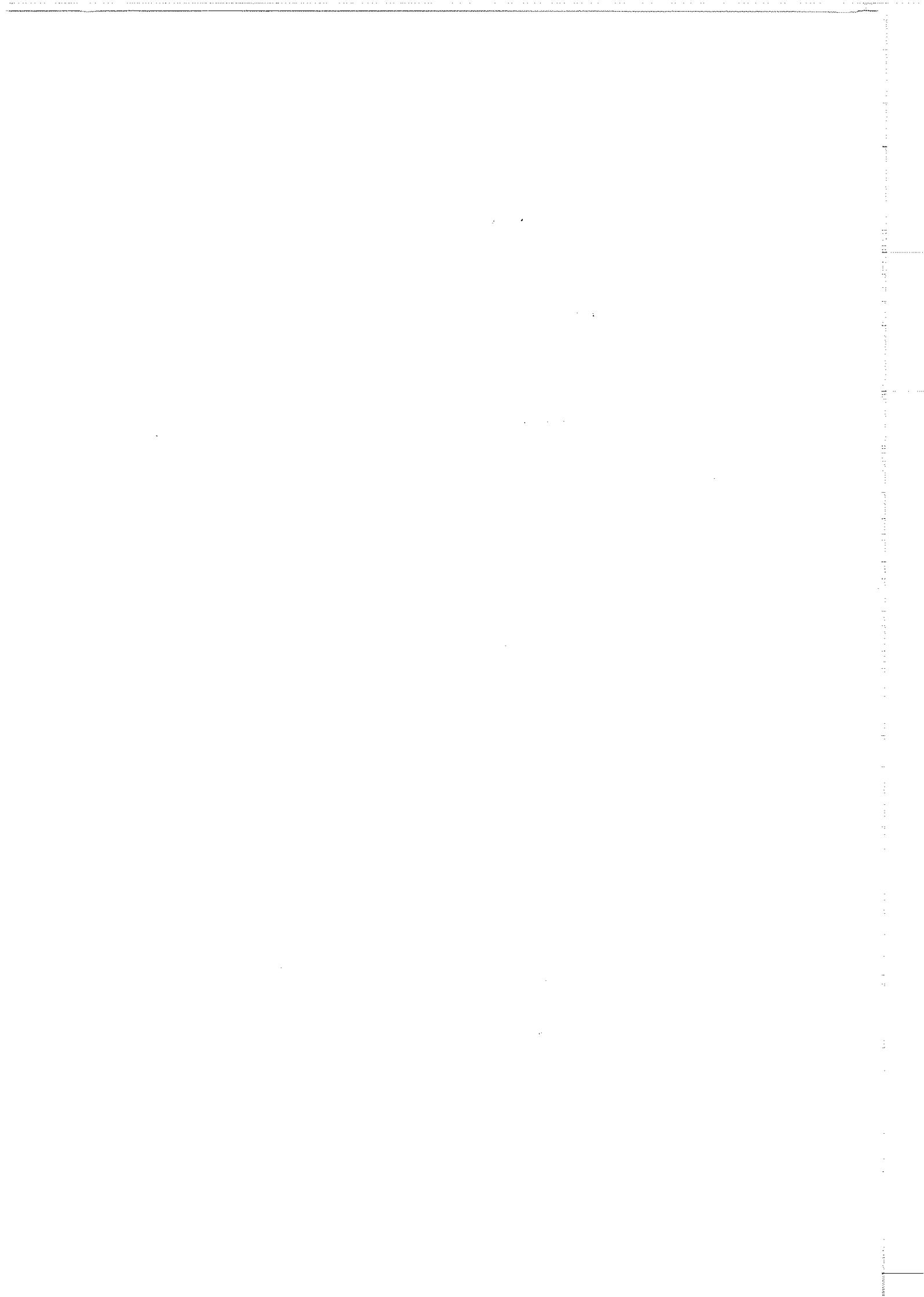
X Legislatura - X Gesetzgebungsperiode
1988 - 1993

SEDUTA 62 SITZUNG
27.3.1991



**INDICE DEGLI ORATORI INTERVENUTI
VERZEICHNIS DER REDNER**

MERANER Gerold <i>(Gruppo Union für Südtirol)</i>	pag.	1–21
KURTATSCHER Josef <i>(Gruppo Südtiroler Volkspartei)</i>	"	1
ZENDRON Alessandra <i>(Gruppo Lista Verde – Grüne Fraktion – Grupa Vërc)</i>	"	6–75
TONELLI Paolo <i>(Gruppo Misto)</i>	"	12
von EGEN Alexander <i>(Gruppo Südtiroler Volkspartei)</i>	"	15
CRAFFONARA Italo <i>(Gruppo Liberale Italiano)</i>	"	30
CASAGRANDA Sergio <i>(Gruppo Partito Autonomista Trentino Tirolese)</i>	"	32
LEVEGHI Mauro <i>(Gruppo Socialdemocratico Italiano)</i>	"	35
LEITA Enrico <i>(Gruppo Democrazia Cristiana)</i>	"	37
MARZARI Aldo <i>(Partito Democratico della Sinistra)</i>	"	39
OBERHAUSER Karl <i>(Gruppo Südtiroler Volkspartei)</i>	"	41
BENEDIKTER Alfons <i>(Gruppo Union für Südtirol)</i>	"	54
BOLOGNINI Giancarlo <i>(Gruppo Democrazia Cristiana)</i>	"	60
MONTALI Luigi <i>(Gruppo Movimento Sociale Italiano – Destra Nazionale)</i>	"	67–77
PELLEGRINI Alessandro <i>(Gruppo Democrazia Cristiana)</i>	"	72



INDICE

Disegno di legge n. 57:
Aumento della quota di partecipazione della
Regione al capitale sociale della S.p.a.
"Autostrada del Brennero" con sede in
Trento (presentato dalla Giunta regionale)

pag. 1

INHALTSANGABE

Gesetzentwurf Nr. 57:
Erhöhung des Beteiligungsanteils der Region
am Gesellschaftskapital der
Aktiengesellschaft "Brennerautobahn" mit
dem Sitz in Trient (eingebracht vom
Regionalausschuß)

Seite 1



Presidenza del Presidente Franco Tretter

Ore 10.03

PRESIDENTE: Prego procedere all'appello nominale.

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

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Hanno giustificato la loro assenza i conss. Angeli, Betta, Chiodi, Grandi, Holzmann, Nicolini, Rella e Tononi.

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

MORELLI: (segretario): (legge il processo verbale)

PRESIDENTE: Ci sono osservazioni in merito al processo verbale? La parola al cons. Meraner.

MERANER: Herr Präsident! Die Fraktion Union für Südtirol wird gegen dieses Protokoll stimmen, weil es in jenem Punkt, der die Meinungsverschiedenheit, bezüglich der Interpretation der Geschäftsordnung in bezug auf den Art. 161 und andere, zwischen Ihnen und dieser Fraktion behandelt, nicht in ausreichender Weise wiedergegeben wurde; wir behalten uns vor, Ihnen die entsprechenden Ergänzungen mitzuteilen.

(Signor Presidente. Il gruppo della Union für Südtirol voterà contro questo processo verbale perché il punto concernente le divergenze di opinione tra Lei e il nostro gruppo circa l'interpretazione dell'art. 161 e altri del Regolamento, non ci sembra sufficientemente esauriente; ci riserviamo di comunicarLe le eventuali integrazioni.)

PRESIDENTE: Cons. Meraner, le posso leggere l'art. 51, Processo verbale delle sedute: "Di ogni seduta pubblica si redige processo verbale che deve contenere soltanto gli atti e le deliberazioni del Consiglio, indicando per le discussioni l'oggetto e i nomi di coloro che vi hanno partecipato. Di ogni seduta riservata il verbale è redatto da uno dei Segretari del Consiglio. I processi verbali, sia delle sedute pubbliche, sia delle riservate, sono raccolti a cura degli uffici del Consiglio in un apposito registro e firmati dal Presidente e dai Segretari." Il Presidente non si è altro che attenuto all'art. 51 ed in ogni caso le osservazioni che ha voluto fare sono state raccolte dalla Presidenza.

Pongo in votazione questo processo verbale. Chi è favorevole a questo processo verbale è pregato di alzare la mano. Chi è contrario? Con 3 voti contrari e tutti gli altri favorevoli il processo verbale è approvato.

Comunico che il Collegio dei Capigruppo, riunitosi ieri mattina, ha stabilito che la seduta già prevista per domani, giovedì 28 marzo, dalle ore 10.00 alle ore 13.00 non si terrà.

Riprendiamo la trattazione del terzo punto all'ordine del giorno: **Disegno di legge n. 57: Aumento della quota di partecipazione della Regione al capitale sociale della S.p.a. "Autostrada del Brennero" con sede in Trento (presentato dalla Giunta regionale).** Eravamo in discussione generale e si era prenotato il cons. Kußtatscher. A lui la parola.

KUSSTATSCHER: Gehrter Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Bevor das

Gesellschaftskapital, d.h. der Anteil der Region bei der Autobahngesellschaft erhöht wird, glaube ich, ist es notwendig, daß die politisch Verantwortlichen für die beiden Provinzen Bozen und Trient bzw. für die gesamte Region Trentino-Südtirol einen Moment innehalten und über die gesamtwirtschaftliche Bedeutung, d.h. Nutzen und Schaden dieser Verkehrsader nachdenken. Ich schicke voraus: die Autobahn, die A 22, ist keine private Straße, wie oft getan wird. Der Betreiber ist zwar eine Aktiengesellschaft, die Aktionäre sind aber öffentliche Körperschaften. Die "privatesten" Aktionäre sind Banken wie z.B. die Landessparkasse, die aber auch immer wieder unterstreicht, eine öffentliche Körperschaft zu sein. Aber auch wenn die A 22 eine ganz private Aktiengesellschaft wäre, könnte es uns Volksvertretern nicht gleichgültig sein, welches die Philosophie bzw. die Betriebspolitik dieser Aktiengesellschaft wäre. Auch muß ich präzisieren: mehr als die Hälfte der Aktien bei der Brennerautobahngesellschaft sind innerhalb des Trentino und Südtirols. Wir haben also die Mehrheit der Gesellschaft und somit können wir ausschlaggebend mitentscheiden, was die Autobahngesellschaft tut, tun soll oder nicht tun darf. Da ich vor einigen Wochen Ihnen allen eine Stellungnahme aus konkretem Anlaß zur Erstellung des 15-Jahres-Wirtschaftsplanes 1991-2005 verschickt habe, will ich mich hier und heute kurz fassen. Als Vertreter im Aufsichtsrat der Autobahngesellschaft, entsandt von diesem Regionalrat, habe ich es als meine Pflicht empfunden, Sie aus meiner Sicht zu informieren und Impulse zu geben, damit die Autobahngesellschaft nicht allzu sehr als Aktiengesellschaft bloß privat und betriebswirtschaftlich gesehen wird. Ich bin der Überzeugung, daß das zur Zeit der Fall ist. Es wäre sonst nicht verständlich, daß alles unternommen wird, um mehr Verkehr und mehr Mautgebühren zu bekommen. Wenn von Nogarole-Rocca bei Mantova eine Verbindung in Richtung Parma gebaut werden soll, also ein Anschlußstück zur A 15, die von Parma nach La Spezia führt, und weiters wenn die Verlängerung der Brennerautobahn von Modena nach Lucca-Livorno schon konzipiert ist, so liegt das alles auf der Ebene der gleichen Logik. Verkehr ist Leben. Mehr Verkehr bedeutet mehr Wirtschaft, mehr Umsätze, Wachstum usw. Wenn es nicht um die Gesundheit von uns allen ginge und um die Gesundheit unserer Kinder und Kindeskiner, wenn wir durch dieses Wachstum nicht die Natur um uns herum kaputt machten und die Umwelt zerstörten, dann könnte man diesem Anschluß an die Häfen des ligurischen und tyrrhenischen Meeres zustimmen. Wenn wir aber so weitermachen, zerstören wir unsere eigenen Lebensgrundlagen und somit auch die Grundlagen für unser Wirtschaften. Denken wir beispielsweise an den Fremdenverkehr. Viele wollen das alles einfach nicht glauben. Es gibt aber viele Wissenschaftler, die die ökologische Alarmglocke läuten. Doch anscheinend kann die Mehrheit der Politiker nicht lesen bzw. will bestimmte Berichte über den Gesundheitszustand unserer Mutter Erde nicht lesen. Die meisten Wirtschaftstreibenden und ihre Lobbies denken betriebswirtschaftlich und nicht volkswirtschaftlich. Langfristige volkswirtschaftliche Kalkulationen würden mit Sicherheit ergeben, daß weniger Verkehr insgesamt mehr Wohlstand, mehr Wohlbefinden brächte. Wir alle sind aber derart verbohrt Wachstumsfetischisten, daß wir wahrscheinlich erst umdenken, wenn es zu spät sein wird.

Einen Punkt muß ich aus meiner schriftlichen Stellungnahme, die ich Ihnen zugeschickt habe, noch herausgreifen und zwar weil er falsch ist. Ich habe geschrieben: "Die Mautberechnung ist ungerecht. Techniker behaupten, daß ein 40-Tonnen-Lkw die Straße, vor allem die Brücken, zumindest gleich stark belastet und schädigt, wie zehntausend normale Personenkraftautos." Ich habe mich geirrt. Die Engländer haben genauer nachgerechnet. Dort will die Wirtschaft noch schwerere Brummis, bzw. von 40 Tonnen auf 48 Tonnen wollen sie gehen. Techniker der Cambridge University haben aber genau getestet und gerechnet. Ein einziger 40-Tonnen-Lastzug mit 5 Achsen entspricht in seinem Schadenspotential 163.840 normalen Pkw's von je 1 Tonne Gewicht. Also ein 40-Tonnen-Lkw mit 5 Achsen entspricht in

seinem gesamten Schadenspotential mehr als 160.000 normalen Pkw's von 1 Tonne. Reibend und rüttelnd, so die Cambridge-Ingenieure, ruiniert der Schwerlastverkehr die Fahrbahnen. Ich zitiere dazu den "Spiegel", Ausgabe vom 7. Jänner dieses Jahres: "Täglich schmirgeln 100.000 von Lkw-Rädern den Asphalt der Rollbahnen glatt. Die Folge: Rutschgefahr für die übrigen Verkehrsteilnehmer. Wie rollende Preßluftschlämmer stampfen die Laster-pneus die oberste Straßenschicht nach unten und zur Seite. So prägen Lkw jene gefürchteten Spurrillen, in denen Personenwagen bei Regen Acquaplaning droht. Ähnlich wie Metall durch Biegebelastungen erleidet der Fahrbahnbelag durch den Rüttelprozeß der Brummiräder Ermüdungsbrüche, die sich durch die gesamte Tiefe der Straßenstruktur erstrecken können." Ende "Spiegel"-Zitat.

Der Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland hat zu Beginn dieses Jahres folgende Feststellung gemacht. Ich zitiere: "Lkw und Lastzüge mit über 12 Tonnen Gesamtgewicht verursachen jährlich Straßenkosten von 7,8 Milliarden Mark. Da diese Fahrzeuge aber nur 3,6 Milliarden Mark an Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer entrichten, subventioniert der Staat den Schwerlastverkehr mit jährlich 4,2 Milliarden Mark." Zitat Ende. Die Umweltschäden, die Gesundheitsschäden, sind dabei noch nicht mitgerechnet, rein die Kosten für die Straßeninstandhaltung. Die Frächter-Lobby wird mich fragen: Was hat das mit der Brennerautobahn zu tun? Es hat zumindest mit der Maut zu tun. Die Mautgebühren werden gänzlich ungerecht berechnet. Ein 5-Achser mit 40 Tonnen Gesamtgewicht zahlt nicht einmal das Doppelte an Maut wie der Topolino oder der Fiat 500. Und die Schäden an der Autobahngesellschaft, also an öffentlichen Körperschaften, die diese Autobahn betreiben, und die Schäden, die zugefügt werden? Welches Verhältnis haben die Fachleute von Cambridge errechnet? 1 zu 163.000. Und welches Verhältnis bei der Maut? 1 zu 1,8. Die vielen Kleinen zahlen für die wenigen Großen. Das gilt hier wie im Steuerwesen.

Vielleicht denkt sich jemand von Ihnen: das soll Kußtatscher als Mitglied bei der Autobahngesellschaft vortragen! Hier im Regionalrat sind wir nicht zuständig. Ich gebe Ihnen folgende Antwort: Es ist mir schon öfters erklärt worden, wozu ein Aufsichtsrat zuständig sei, nämlich für die Kontrolle einer ordnungsgemäßen Geschäftsführung. Äußerungen, die in diese Richtung wie die heutige hier gehen, seien politischer Natur. Dafür sei der Aufsichtsrat nicht zuständig. Nachdem also die Region Trentino-Südtirol, die beiden Provinzen Bozen und Trient, die beiden Landeshauptstädte Bozen und Trient, die Handelskammern und die Sparkassen, also die öffentlichen Institutionen unserer Region die Mehrheit der Aktien haben, müssen wir die Betriebspolitik der Autobahn beeinflussen und zwar besonders in folgenden Punkten: 1) Solange die Maut berechnet wird: Berücksichtigung des Verursacherprinzips. 2) Behebung der Schäden, die den Anrainern gemacht werden: Gesundheit, Nahrungsmittel, Futtermittel. 3) Keine Maßnahmen, die weiteren Verkehr anziehen. Solange nicht unsererseits, d.h. seitens des Regionalrates klare politische Richtlinien im genannten Sinne abgehen, werde ich einer Erhöhung des Beteiligungsanteiles der Region am Gesellschaftskapital der Aktiengesellschaft Brennerautobahn nicht zustimmen.

Ich schlage abschließend vor: der Regionalausschuß möge eine Studientagung organisieren (der Regionalausschuß organisiert ja ohnehin viele Studientagungen) und ich würde empfehlen, einmal eine zu diesem Thema, und zwar gemeinsam mit der Verwaltung der Brennerautobahngesellschaft, zu organisieren. Dabei sollten Fachleute aufzeigen, wie sich der europäische Verkehr über dem Brenner und durch unser Land entwickelt und entwickeln wird, welche Auswirkungen der Verkehr auf die Natur und auf die Gesundheit der hier lebenden Menschen hat, z.B. konkrete Information über Meßergebnisse längs der Autobahn. Es gäbe schon solche, nur werden sie zu wenig unter die Leute gebracht. Weiters wie der Verkehr gebremst oder reduziert werden kann, welche Alternativen zum Verkehr auf der Straße angepeilt werden müssen und wie der notwendige und nicht vermeidbare Straßenverkehr so

unschädlich wie nur möglich organisiert werden könnte. Danke für die Aufmerksamkeit!

(Illustre signor Presidente! Colleghe e colleghi! Prima di votare l'aumento del capitale sociale, ovvero della quota di partecipazione della Regione al capitale sociale della Autostrada del Brennero, mi sembra opportuno che i responsabili politici delle due Provincie autonome di Trento e di Bolzano e della Regione si soffermino un attimo su alcuni punti e riflettano sugli aspetti economici, ovvero sui vantaggi, ma anche sui danni di questa importante arteria di transito. Premetto che questa autostrada, la A 22, non è una strada privata, come talvolta si vorrebbe far credere. In base alla ragione sociale si tratta di una società per azioni, tuttavia gli azionisti sono enti pubblici. Gli azionisti "più privati" che troviamo nella suddetta società sono delle banche, come la Cassa di Risparmio, che comunque ci tiene a sottolineare che anch'essa è un ente pubblico. Ma anche se la A 22 fosse una società per azioni interamente privata, noi rappresentanti del popolo non potremmo certo ignorare la politica aziendale di questa S.p.a.. Va anche sottolineato che il Trentino e l'Alto Adige detengono, insieme, più della metà del pacchetto azionario della Autostrada del Brennero. Possediamo la maggioranza delle azioni e quindi possiamo decidere in modo determinante quelle che devono o possono essere le scelte operate dalla società autostradale. Sarò molto breve, anche perché alcune settimane fa inviai a tutti i Consiglieri una presa di posizione sul piano finanziario 1991-2005; mi limiterò dunque ad alcune rapide osservazioni.

In qualità di rappresentante del Consiglio regionale in seno al collegio sindacale di suddetta società, ritengo mio dovere informare i consiglieri presenti su alcuni aspetti e proporre dei suggerimenti affinché la Società Autostrada del Brennero non venga solo considerata in termini privati o aziendalistici, come - secondo me - avviene a tutt'oggi. E questo lo dimostra il fatto che si sta facendo di tutto per convogliare più traffico su questa autostrada e per raccogliere più pedaggi. Rientra in tale logica anche il progetto di costruire un collegamento in direzione di Parma, quindi un raccordo con la A 15 che va da Parma a La Spezia, e poi il prolungamento dell'Autostrada del Brennero da Modena a Lucca-Livorno. Il traffico è vita, viene detto. Un maggiore traffico si tradurrebbe in maggiori scambi economici, maggiori smerci, maggiore sviluppo ecc. Se non si trattasse della nostra salute, e della salute dei nostri figli e nipoti, se non distruggessimo attraverso questo sviluppo la natura e l'ambiente che ci circonda, si potrebbe senz'altro avvallare questo piano di allacciamento ai porti liguri e del Mar Mediterraneo. Ma se continuiamo su questa strada, distruggeremo i nostri stessi presupposti di vita e quindi anche quelli dell'economia. Pensiamo per esempio al turismo. Molti non ci vogliono credere, ma ci sono già molti scienziati che hanno segnalato gravi pericoli ecologici. Ma evidentemente la maggioranza dei politici non sa leggere o non vuole prendere visione di certe relazioni sullo stato di salute della nostra madre-terra. La maggior parte degli imprenditori e le loro lobbies ragiona in un'ottica di politica economica e non in un'ottica politico-sociale. Programmi politico-sociali si tradurrebbero con certezza in meno traffico e dunque in maggiore benessere e soddisfazione. Ma noi siamo dei feticisti dello sviluppo talmente ostinati che probabilmente inizieremo a cambiare idea quando ormai sarà troppo tardi.

Vorrei soffermarmi solamente su un punto della mia relazione per correggere alcuni dati. Io avevo scritto: "Lo stesso calcolo dei pedaggi è iniquo. I tecnici affermano che un TIR di 40 tonnellate provoca un deperimento ed un danno al corpo autostradale, e soprattutto ai ponti e viadotti, che è almeno pari a quello di 10.000 veicoli normali." Ma mi sbagliavo. Gli inglesi hanno rifatto i calcoli, perché gli operatori economici chiedevano dei TIR da 48 tonnellate invece che da 40. Tecnici della Cambridge University hanno fatto calcoli ed esperimenti e sono giunti alla conclusione che un singolo TIR a 5 assi corrisponde ad un potenziale di deterioramento di 163.840 veicoli da 1 tonnellata cadauno. Quindi un automezzo pesante a 5 assi e 40 tonnellate di peso provoca più danni di 160.000 autoveicoli da 1 tonnellata. Il traffico pesante - hanno affermato gli ingegneri di Cambridge - distrugge, con i suoi scossoni e vibrazioni, le corsie. E cito a questo proposito un

articolo dello "Spiegel" apparso il 7 gennaio di quest'anno: "Giornalmente più di 100.000 pneumatici dei Tir levigano il corpo autostradale. Ciò provoca di conseguenza pericoli di slittamento per i conducenti. Come compressori rotanti i pneumatici dei Tir pressano verso il basso e verso i lati lo strato superiore del manto d'asfalto, dando luogo ai tanto temuti solchi che espongono in caso di pioggia le autovetture all'acquaplaning. Analogamente a quanto avviene per le leghe metalliche sottoposte a sollecitazioni da flessione, il manto stradale — a causa di queste vibrazioni provocate dalle ruote dei Tir — subisce cedimenti che possono estendersi in profondità a tutta la struttura stradale." Questo è quanto afferma l'articolo dello "Spiegel".

L'Automobil Club della Repubblica Federale Tedesca ha pubblicato all'inizio di quest'anno i seguenti calcoli: "Gli automezzi pesanti e gli autotreni di un peso superiore alle 12 tonnellate provocano annualmente danni alle strade per 7,8 miliardi di DM. Poiché questi automezzi versano solo 3,6 miliardi di DM in tassa di circolazione e sugli idrocarburi, lo Stato sovvenziona il traffico pesante intervenendo ogni anno con 4,2 miliardi di DM". In questo calcolo non sono compresi i danni all'ambiente e alla salute, ma solo i costi di manutenzione delle strade. La lobby degli spedizionieri si chiederà: ma che cosa c'entra questo con l'autostrada del Brennero? C'entra almeno per quel che riguarda i pedaggi. Il sistema dei pedaggi oggi è alquanto iniquo. Un autotreno di 40 tonnellate di peso e a 5 assi, non paga nemmeno il doppio di pedaggio rispetto a una Topolino o a una Fiat 500. E i danni economici arrecati alla Società autostradale, agli enti pubblici che gestiscono l'autostrada; e il deperimento provocato all'autostrada? Qual'è il rapporto di questi danni calcolato dagli esperti di Cambridge? E' di 1 a 163.000. E il rapporto sotto il profilo del pedaggio? E' di 1 a 1,8. I piccoli pagano dunque anche per i pochi grandi. Questo vale tanto qui, quanto nell'ambito tributario.

Forse qualcuno di voi ora penserà: Il cons. Kufstatscher farebbe meglio a dire queste cose direttamente alla società autostradale; il Consiglio regionale non è competente per questa materia. Vorrei rispondere a tale proposito che mi è stato spesso fatto presente che il collegio dei sindaci è responsabile solo per la corretta gestione dell'autostrada. Proposte, quale quelle avanzate in questa sede, rientrerebbero nell'ambito politico e quindi esulerebbero dalla competenza del suddetto collegio. Poiché la Regione Trentino-Alto Adige e le due Province autonome di Trento e di Bolzano, nonché la Camera di Commercio e le Casse di Risparmio — dunque le istituzioni pubbliche della nostra regione — detengono la maggioranza del pacchetto azionario, noi dobbiamo influenzare la politica aziendale della Autobrennero, focalizzando l'attenzione sui seguenti punti: 1. introduzione del principio di causa-effetto, fintanto che sarà mantenuto il sistema dei pedaggi; 2. eliminazione dei danni provocati alla popolazione confinante (salute, prodotti agricoli, foraggi); 3. rifiuto di qualsiasi provvedimento che attiri maggior traffico. Finché da parte nostra, ovvero da parte del Consiglio regionale, non partiranno chiari segnali politici in questa direzione, io non darò il mio consenso all'aumento della quota di partecipazione della Regione al capitale sociale della Autostrada del Brennero.

In conclusione propongo che la Giunta regionale organizzi un convegno (del resto ne organizza tanti) su questo argomento, d'intesa con la Società dell'Autostrada del Brennero. In tale occasione gli esperti potrebbero spiegarci come si svilupperà nei prossimi anni il traffico attraverso il valico del Brennero e attraverso la nostra Provincia, quali effetti ha e avrà sulla natura e sulla salute delle popolazioni ivi residenti, anche sulla base di concreti rilevamenti lungo l'autostrada. Questi rilevamenti vengono già effettuati, ma non vengono resi noti alla popolazione. Inoltre su come potrebbe venire limitato o frenato il traffico e quali alternative al traffico su gomma possono essere prese in considerazione e come potrebbe venire organizzato il traffico necessario e inevitabile con i minori danni possibili. Grazie per l'attenzione!

PRESIDENTE: La parola alla cons. Zendron.

ZENDRON: Grazie, signor Presidente. Quando mi sono posta il problema di rispondere alla domanda, se dire sì o no a questo disegno di legge, che aumenta la partecipazione della Regione alla Società Autostrada del Brennero, mi è parso doveroso rispondere ad altre domande, che mi sono poste e precisamente: primo, se l'aumento della quota di partecipazione e la partecipazione di per sé alla Società dell'Autostrada è di interesse per la popolazione del Sudtirolo e del Trentino ed in che modo questi interessi possono essere maggiormente rappresentati. La seconda domanda invece, verte su come inquadrare l'attività della Società dell'Autostrada del Brennero nella politica dei trasporti ed in particolare, naturalmente, nella politica dei trasporti della nostra Regione. Parto dalla seconda domanda per rispondere alla prima.

Oggi, con il piano decennale, ma soprattutto con il piano triennale del piano della grande viabilità, ci si propone di rilanciare in Italia la costruzione di autostrade in misura ampia, abbiamo visto che tre giorni fa nella Commissione trasporti della Camera sono stati approvati 4.000 chilometri di nuove autostrade, superstrade ed anche bretelle di collegamento. Tutto questo avviene in un quadro europeo in cui gli altri Paesi comunitari stanno invece rilanciando in grande stile le ferrovie, soprattutto per quello che riguarda il trasporto merci, anche in conseguenza delle limitazioni poste da due Paesi fondamentali dell'arco alpino, la Svizzera e l'Austria, ma anche in considerazione delle pressioni che vengono da parte delle popolazioni attraversate dalle autostrade e generalmente da coloro che sono interessati ad un equilibrio ambientale complessivo, messo fortemente in pericolo dall'eccesso di traffico che passa su queste autostrade. Le cose naturalmente sono collegate, cioè se si investe in autostrade non si investe nella rotaia. Contemporaneamente l'ISCAT, cioè l'associazione delle concessionarie, ha presentato all'audizione della Commissione ambiente, trasporti e lavori pubblici della Camera una relazione in cui si rilancia la proposta dell'ampliamento della costruzione di nuove autostrade fondando le proprie ragioni su quella che ormai viene definita la favola dell'autofinanziamento.

Vorrei un po' chiarire brevemente, facendo riferimento agli studi svolti dai professori Zambrini e Vitadini dell'Università di Venezia, quanto poco sia fondata la questione dell'autofinanziamento, in particolare quanto poco siano autofinanziate le autostrade; questo per chiarire un po' il quadro in cui si pone anche la questione affrontata da questo disegno di legge. Anticipo il risultato, oggi come oggi la costruzione di nuove autostrade è finanziata per i 3/4 dalla collettività. Oltre i contributi dello Stato, il cui limite massimo era fissato dalla legge Romita del 1955 nel 36%, che oggi è arrivato al 68%, limite massimo a cui tutte le Società autostradali si sono allineate, cioè tutte chiedono il finanziamento massimo possibile, le autostrade sono state finanziate durante questi anni attraverso i prestiti delle banche. Il ripagare questo finanziamento attraverso la riscossione dei pedaggi si è rivelato assolutamente impossibile e solo l'inflazione ha contribuito a salvare la situazione, anche se ovviamente suscita molte perplessità dal punto di vista di una gestione economica. L'inflazione ha permesso infatti alle concessionarie di pagare di meno in termini reali ed ha scaricato le perdite sulle banche; naturalmente le banche non hanno pagato con soldi propri questa perdita, ma hanno allargato la forbice tra interessi attivi e passivi, essendo garantiti dalla presenza degli enti pubblici nelle stesse concessionarie. Sto facendo un discorso molto riassuntivo, ma nel caso foste interessati posso fornire materiale più approfondito in merito a questo meccanismo.

Quindi si può dire che la costruzione di autostrade con questo meccanismo, assolutamente anomalo rispetto a tutto quello che è il sistema adottato nel resto d'Europa, in cui c'è sempre stata una maggiore incentivazione alla costruzione di autostrade, attraverso una maggiore partecipazione della collettività di quanto non sia stato fatto nei confronti delle

ferrovie, però in Italia attraverso questo meccanismo che scaricava in diversi modi, oltre tutto poco controllabili, ed a tal proposito sappiamo quante malversazioni si sono verificate in Italia tramite i meccanismi per la costruzione di autostrade. La popolazione si è trovata a finanziare delle opere costosissime e la cosa che dovrebbe farci riflettere attualmente per quanto riguarda la nostra autostrada è che i cittadini non hanno potuto scegliere in anticipo ed in modo democratico, se queste opere erano quelle socialmente e tecnicamente più utili per risolvere il problema; in particolare non hanno potuto scegliere nell'ambito di un piano dei trasporti, ma non hanno potuto scegliere nemmeno rispetto ad un modello di sviluppo complessivo economico, sociale, ecc.

Oggi si vuole rilanciare questo meccanismo, che era rimasto bloccato per diversi anni; si era inceppato nel 1975 – non lo voglio dire per far vedere che sono informata, ma perchè è particolarmente interessante sapere per quali ragioni la Commissione Adorasio costituita presso il Ministero dei lavori pubblici aveva portato a questo blocco della costruzione di autostrade. Tale Commissione aveva parlato di fallimento del sistema delle autostrade in concessione e nella sua relazione si parlava di intrinseca debolezza dei piani finanziari come strumento di giustificazione delle opere; la Commissione ripercorreva inoltre le escalation delle garanzie dello Stato sui mutui contratti dalle concessionarie ed esprimeva preoccupazione per il loro indebitamento crescente. La conclusione della Commissione recita: "Manca assolutamente la convenienza per qualsiasi ulteriore investimento in autostrade o l'attuazione di qualsiasi nuova concessione". Di conseguenza sono state presentate delle leggi di riordino, che risalgono agli anni '82 e '85, la prima è la n. 531 e l'altra la n. 526, però non sono state attuate. Al contrario si sono prorogate le concessioni contro ogni logica economica e oggi ci si appresta a rifarlo ancora; l'ha già fatto la Commissione trasporti in Senato, nonostante le pressioni a lungo esercitate sul senatore comunista Libertini, che la presiede e che ha rimandato per mesi la messa all'ordine del giorno, in seguito a proteste di ambientalisti e urbanisti; comunque questa proroga delle concessioni in Commissione trasporti del Senato è passata. Nello stesso piano dell'autostrada del Brennero, citato appena adesso dal collega Kuštatscher, si fa cenno alla speranza di continuare indefinitamente, una parte della relazione si poggia sulla speranza che la concessione venga prorogata.

Dopo questo discorso sul quadro economico-finanziario in cui l'autostrada del Brennero si pone, non diversamente dalle altre autostrade, si può dire che è irragionevole dal punto di vista economico il proseguimento di una situazione di questo genere. Quindi per rispondere alla domanda che ci siamo posti prima, la Regione dovrebbe verificare cosa ha significato e significa l'autostrada del Brennero dai punti di vista economico, democratico ed ecologico. A tal proposito voglio fare alcune osservazioni. Dal punto di vista economico la concessionaria Autobrennero ha funzionato e funziona esattamente come le altre concessionarie. Lo si vede anche da quanto scritto nell'introduzione alla proposta di legge in esame; la collettività paga molto quando ci sono le crisi, il valore delle sue azioni viene dimezzato, come abbiamo visto scritto nella relazione introduttiva. Indubbiamente la realizzazione di una infrastruttura di comunicazione di questo genere a suo tempo ha avuto un'influenza notevole e in parte anche positiva, basti solo che pensiamo a cosa ha significato il collegamento con un Nord, da cui si sentiva forte la separazione anche da un punto di vista psicologico e politico: ha eliminato l'isolamento storico della Regione, rendendo rapidi i collegamenti verso il Nord e verso il Sud. Attualmente, in considerazione dell'aumento spaventoso del traffico, si può dire che queste ragioni sono ancora da valutarsi con lo stesso metro che abbiamo usato negli anni '70. Le conseguenze drammatiche di diminuzione drastica della qualità della vita di tantissime persone che vivono nei pressi dell'autostrada devono portare a ripensare un modello di mobilità basato unicamente sull'efficienza delle strade. Nei

Paesi vicini a noi anche culturalmente si è già pensato a questo, noi non possiamo aspettare che sia il Governo italiano a decidere del nostro modello di sviluppo, ma dobbiamo farlo noi, compatibilmente con il nostro equo sistema, che è anche la garanzia che il nostro sviluppo sarà economicamente positivo.

E qui si vede anche la nostra capacità anche di fare delle scelte determinanti in maniera autonoma.

Questo dal punto di vista economico e complessivo.

Dal punto di vista della democrazia per noi l'Autobrennero ha significato e significa, abbiamo già sentito il collega Kußtatscher che molto giustamente ha messo l'attenzione su certi meccanismi, la cui analisi condivido pienamente, di vera e propria ingiustizia economica e comunque vale per quello che si è detto per le autostrade in genere: il cittadino è escluso dalle decisioni, cosa ancora più grave nel momento in cui c'è una forte partecipazione degli enti pubblici locali nella società dell'autostrada, per questo vorrei dire, anticipando poi la mia conclusione che forse, al contrario della conclusione del collega Kußtatscher, vorrei dire che bisognerebbe davvero aumentare la partecipazione della Regione nell'autostrada, ma per determinarne le scelte ed alla fine farò anche delle proposte su che cosa bisognerebbe portare per essere effettivamente i rappresentanti della Regione nell'autostrada e non dell'Autostrada nella Regione.

Una delle cose fondamentali è che per ora non si riesce a stabilire le priorità nelle scelte sia in generale del modello economico, sia di un concetto complessivo dei trasporti.

La chiusura del sistema a pedaggio, di cui ha già parlato anche il cons. Kußtatscher, ma a cui vorrei aggiungere qualche cosa, se da un lato pretende dal cittadino un ulteriore contributo per usare l'autostrada costruita con il suo denaro, dall'altra parte, prevedendo poche uscite e poche entrate, proprio fisicamente per raggiungere le località, rende questa via di comunicazione poco utile al territorio che viene attraversato, costringendo a costruire ulteriori strade con spreco di territorio e di denaro pubblico, cioè non è l'autostrada probabilmente che provoca delle conseguenze di per sé, ma è il modo con cui viene gestita l'autostrada chiusa, cioè che non serve il territorio, essendo una specie di zona off-limits che collega territori distanti, ma non è utile al territorio locale e costringe a costruire altre strade per la popolazione locale.

Poco sostenibile in un sistema democratico e di libero mercato è la misura del pedaggio per la ridicola differenziazione fra i veicoli leggeri e pesanti, non cito qui, ma ricordo perché mi sembra importante, lo studio durato due anni dell'Università di Cambridge, di cui poi sono state fatte delle sperimentazioni sulle autostrade statunitensi ed i cui risultati sono stati appunto citati con precisione in precedenza. Quindi un pedaggio realistico dovrebbe essere molto maggiormente differenziato a seconda dei danni che vengono causati alla struttura e la cui manutenzione e riparazione, come sappiamo, è assai costosa, abbiamo visto l'esempio del ponte sull'Inn al confine fra l'Austria e la Germania, abbiamo visto quanto sia stato costoso il ripristino e quanto di origine quasi ignota sia stata la causa che ha portato a questo, mi sembra che con lo studio dell'Università di Cambridge si possa dire che la causa la conosciamo.

Il terzo punto di vista, che a mio parere, è estremamente importante in cui si colloca la situazione di questa Società Autobrennero, riprende quello ambientale. Devo riassumere: inquinamento atmosferico ed acustico, danni impressionanti alla salute delle persone, danni gravi che sono stati studiati in Austria ed in Svizzera, da noi non si fanno ricerche per cui sembra che non ci siano conseguenze; il 26, 27 aprile ad Innsbruck a cura di un gruppo di medici verrà fatta una raccolta di tutti gli studi che si sono compiuti sui danni alla salute conseguenti al traffico e quindi avremo un quadro più chiaro; i danni all'agricoltura con i prodotti inquinati ai bordi delle autostrade e con il latte inquinato dai metalli pesanti, problema

che qui non si affronta; in Austria il latte prodotto da allevamenti situati nei pressi di autostrade o di strade molto frequentate viene tagliato con latte prodotto da altre parti per abbassarne il contenuto di metalli pesanti, pensiamo che noi non lo facciamo e vediamo che cosa viene venduto e viene prodotto; i danni al turismo, come vedete parlo di questioni ambientali, però sono questioni che sono sempre strettamente legate alle considerazioni di tipo economico; i danni ai boschi, che sono oltre che una risorsa turistica, l'unica garanzia contro erosioni e frane. Molti di questi danni sono riducibili solo con la riduzione del traffico, ma che cosa è stato fatto dall'Autobrennero? L'Autobrennero è arrivata a dire che le barriere acustiche sono anti-estetiche ed allora, visto dal punto di vista delle persone che vivono vicino all'autostrada si dovrebbe dire che è più bello vedere una coda di TIR o comunque che l'aspetto estetico vale di più di quello della salute delle persone, cosa che non mi può assolutamente trovare d'accordo.

La costruzione dell'autostrada del Brennero ha portato in pochi anni la media del numero dei camion di transito dai 700 del 1968-69, quando si decise di costruire l'autostrada, ai 4.500 in media di oggi, con punte che arrivano nei giorni di grande pieno a 6.700, il fatto che l'autostrada sia comoda e piana e che sia l'unica autostrada che collega direttamente Palermo e Coopenhagen, produce un'aggiunta di traffico che non le spetta geograficamente tra il 30 ed il 40%, questi sono calcoli ufficiali del Land Tirolo, cioè del governo tirolese, non me li sono inventati io.

Praticamente il traffico per la Francia parte dalla Lombardia ed allunga il percorso di 300 chilometri per passare dalla nostra autostrada che è particolarmente comoda.

Nella relazione sul bilancio la Società Autobrennero fa auspici per una riduzione delle limitazioni austriache sul transito. Nel febbraio del 1991, rispetto allo stesso mese del 1990 si è avuto al Brennero un aumento del traffico del 3%, al Monte Bianco del 27,5%, devo dire che in assenza di una politica complessiva che non riesca a governare questo aumento dissennato di traffico dobbiamo fare gli auspici o gli scongiuri - dipende da come uno si pone con le cose - perché l'Austria riesca a resistere alle pressioni italiane per aprire le sue frontiere in modo indiscriminato.

L'autostrada, ancora, è il perno su cui si sviluppa la politica del traffico nella nostra Regione e sembra difficile, se si accetta questo come una cosa inevitabile, contrapporvi uno sviluppo equilibrato che superi la monomodalità, oltre tutto tende a ramificarsi con bretelle e superstrade che ne aumentano il potenziale e la capacità, rendendo nel contempo obsolete e fuori concorrenza le ferrovie locali sopravvissute.

Dunque questo è il quadro complessivo ed a questo punto si può rispondere alla prima delle due domande che ho posto in apertura, cioè quali sono gli interessi della popolazione che devono essere portati nella gestione della società autobrennero. A mio parere sono fondamentalmente tre: uno è l'uso ragionevole e democratico dell'infrastruttura, il secondo è la riduzione del traffico pesante come riduzione assolutamente necessaria perché non compatibile attualmente con l'ecosistema, ed il terzo è la gestione trasparente della Società che garantisca di essere al servizio della popolazione e non il contrario.

Quindi la Regione può aumentare la sua partecipazione nella Società solo se si presenta con un preciso progetto ed avendo la certezza che i suoi rappresentanti nel consiglio di amministrazione della concessionaria rappresentino l'interesse pubblico e non, al contrario, si sentano più rappresentanti della concessionaria in Regione. Non lo dico per critica o per offesa a nessuno, dico solo che questa è la regola - la seconda delle cose che ho detto - in quasi tutte le concessionarie italiane e comunque è lecito avere dei dubbi sulla chiarezza delle idee della maggioranza a questo proposito dopo il silenzio che è seguito, anzi la segreta rampogna, perché benché non ufficiale c'è stato il biasimo dopo la relazione che il cons. Kußtatscher ha fatto su questo piano economico finanziario 1991-2005 dell'autostrada del Brennero. Noi vorremmo

essere certi che la rappresentanza dei cittadini del Trentino e dell'Alto Adige nella concessionaria sia più forte di quella della lobby della concessionaria negli enti pubblici locali.

A questo proposito vorrei citare questo scritto nella risposta del Presidente Pancheri al cons. Kußtatscher che mi sembra particolarmente significativo, circa la contrapposizione fra l'interesse pubblico che ho qui finora esposto e quello della Società Autostrade ove dice: "Su due punti devo esternare il mio dissenso, per quanto riguarda il traffico ritengo contraddittorio auspicarne la riduzione, dal momento che la Società gestisce un'infrastruttura il cui fine istituzionale è quello di" eccetera... "sorbire la maggior parte del traffico" e poi aggiunge "non secondario è il ruolo che i livelli di traffico e le tariffe esercitano nella formazione dei nostri bilanci, al fine di garantirne non solo l'equilibrio economico, ma anche le risorse finanziarie necessarie per gli investimenti". Mi pare chiarissimo da questa risposta che la concessionaria funziona in maniera assolutamente privata e naturalmente porta il suo interesse puramente economico, staccato da qualsiasi altro interesse della Regione, più traffico – dice – per poter costruire più strade e poi con più strade ancora per poter avere più traffico e per poter avere maggiori introiti. Mi pare che questa cosa debba essere assolutamente chiarita da parte della rappresentanza all'interno del consiglio di amministrazione, perché sia fatta chiarezza che questo interesse economico espresso dal Presidente della Società Autostrade non è assolutamente quello della popolazione del Trentino e del Sudtirolo, anzi contrasta pienamente con gli interessi della popolazione.

Ecco dunque che con quanto detto fino adesso mi permetto di fissare alcuni punti che, a mio parere, sono fondamentali per la costruzione di un progetto, di un piano o di un programma della Regione nel governo del futuro della Società dell'Autobrennero. Il primo punto è che la Regione dovrebbe – e questo è un po' anche il quadro – anteporre le opere atte ad aumentare la qualità dell'autostrada e la qualità della vita dei cittadini che vi abitano nei pressi rispetto alle nuove costruzioni, quindi si parla di manutenzione, di erezione di barriere anti-rumore, di servizi come luogo di riposo per i guidatori e gli autisti che diminuiscono il pericolo sull'autostrada, come ci sono in tutti i Paesi d'Europa salvo l'Italia, interventi di ripristino ambientale per i danni provocati dalla costruzione dell'autostrada, poi uno dei punti che devono essere portati è costringere ad un uso del risparmio del territorio, perché è incredibile la quantità di spazio anche inutile che viene sprecato in svincoli megalomani in una regione dove le Regioni e le Province risparmiano con grande attenzione e con grande fermezza, o almeno se non lo fanno dovrebbero porsi questo problema e ci deve essere un rapporto concreto teso a decidere insieme qual è il futuro di certi terreni di proprietà dell'Autostrada. Voglio fare un esempio che sembra peregrino, ma che mi pare che in fondo sia significativo: a Bolzano, al casello sud, dove per chi arriva a Bolzano da sud l'immagine della città appare in uno squallore che Bolzano non si merita, proprio desolata – l'unico segnale della città è il camino dell'inceneritore – a destra per chi arriva da sud si estende un enorme spazio di più di due ettari, un ettaro e 50 per 2,50, e questo spazio rischia di diventare un deposito dell'autostrada, fa comodo e lì nessuno dice nulla, mi sembra che l'ente pubblico debba entrare in rapporto con l'Autostrada per decidere che cosa si farà di quello spazio. Fra il resto è uno spazio molto ben collegato con la città, ci passa davanti la ferrovia Bolzano-Merano, costruendo una piccola stazione potrebbe essere un posto dove i cittadini ci vanno con mezzi pubblici e lì potrebbe sorgere un'infrastruttura o un'opera pubblica prestigiosa, frequentata dai cittadini che cambierebbe l'immagine desolata che si ha arrivando e contemporaneamente permette un utilizzo ragionevole dell'area, facciamoci il Palaghiaccio, visto che non si trova un altro posto a Bolzano.

Il secondo punto del programma della Regione è quello di impegnarsi per realizzare la transizione dal sistema di esazione di pedaggio a quello della barriera. Lo spiego

brevemente: la barriera favorisce il traffico locale, penalizzando invece quello sulla lunga distanza, permette di costruire entrate ed uscite più ravvicinate e di non fare pagare ai cittadini locali. A questo proposito vi voglio leggere una cosa scritta dall'arch. Maria Rosa Vitadini del DAIST di Venezia: "L'esazione a barriera, contrapposta all'esazione a svincolo, significa che il pedaggio è pagato non in occasione dell'uscita dell'autostrada, ma al passaggio di una barriera intermedia, opportunamente localizzata ed opportunamente dimensionata per evitare congestionamenti" e poi parla dei vantaggi del sistema della barriera rispetto al pedaggio. Da alcune parti in Italia voglio anche dire che è stato già introdotto questo sistema, i vantaggi che vengono citati sono in primo luogo un miglioramento notevolissimo delle entrate e delle uscite in autostrada che possono essere più frequenti, con una connessione molto più efficiente alla viabilità ordinaria, cioè quindi una delle conseguenze è quella di non tenere l'autostrada zona extra-territoriale rispetto al resto del territorio ed in caso di incidenti è possibile trovare vie di uscita invece di essere imbottigliati in code di ore e poi "diviene possibile selezionare - scrive Maria Rosa Vitadini - il traffico di lunga percorrenza che paga il pedaggio dal traffico di breve percorrenza, che avendo origine e destinazione nel tronco compreso tra due barriere, non paga, perché non attraversa alcuna barriera, il vantaggio in questo caso è di poter utilizzare la capacità autostradale anche a servizio della mobilità di percorrenza più breve di ordine subregionale e locale, con risparmio di risorse fisiche e denaro nella costruzione di nuove strade". Quindi credo che questo sia uno dei punti che chi rappresenta la Regione all'interno della Società Autostrade deve porsi seriamente.

Un terzo punto: si è detto ampiamente prima della funzione di distorsione del sistema dei trasporti attuata dalle concessionarie nelle attuali condizioni. Le società concessionarie hanno dimostrato tuttavia anche una grande capacità organizzativa progettuale e di realizzazione che sarebbe irragionevole disperdere, questo lo dico perché, a mio parere, la Regione dovrebbe usare il suo peso, operare affinché alla Società Autobrennero non venga prorogata la concessione, perché questa è una cosa assolutamente antidemocratica ed antieconomica e che carica, anche in un futuro molto lontano, gli enti locali e la collettività di debiti, attraverso questo meccanismo di banche che ho chiarito prima, quindi rilancia addirittura i debiti nel futuro. Quindi la Regione deve impegnarsi affinché non venga prorogata la concessione, dovrebbe operare per una mutazione dello statuto delle concessionarie, affinché la Società Autobrennero diventi qualcosa altro, cioè un organismo al servizio dell'ente locale, questo organismo non dovrebbe avere alcun margine di autonomia nella decisione di che cosa fare, perché questo deve essere deciso da una politica di programmazione dei trasporti ed economica, non può essere deciso da una concessionaria o da una società autostradale qual è il futuro sviluppo della nostra Regione, però la Regione deve cercare di salvaguardare le capacità progettuali e di realizzazione di opere della Società Autobrennero cercando di attivare una sua forte partecipazione ai momenti progettuali ed alla realizzazione delle opere. Quindi non più la Società che determina il futuro sviluppo economico dei trasporti della Regione, ma il contrario, la Regione che usa le potenzialità e le capacità della Società Autostrade per realizzare i suoi obiettivi, gli obiettivi scelti democraticamente.

Ecco dunque che concludo dicendo qual è la nostra posizione su questo aumento di partecipazioni nella Società Autostrade. Diciamo sì a queste condizioni, cioè che la Regione aumenti la sua partecipazione con l'obiettivo di rappresentare in maniera decisa, ma con chiarezza, le istanze della popolazione all'interno dell'autostrada con i punti che ho chiarito e poi altri, eventualmente, ma in quest'ottica in cui è la Regione che decide qual è il suo futuro.

A questo proposito credo essere indispensabile che si chieda che la Società Autobrennero faccia ogni anno una relazione leggibile, comprensibile e trasparente, non opaca

come queste che abbiamo visto, al Consiglio regionale e che questa relazione venga discussa. Questo è un modo concreto, uno strumento della democrazia che ci è proprio per cominciare a rendere più trasparente la gestione della Società Autobrennero, una Società che è molto importante per la nostra regione, ma la cui funzione positiva o negativa dipende dalla capacità della Regione, degli organismi democratici per farla lavorare al proprio servizio e non, come abbiamo visto succede fino adesso, al servizio di una logica puramente economica, distaccata da quello che è l'interesse complessivo.

PRESIDENTE: Sul disegno di legge n. 57 la parola al cons. Tonelli.

TONELLI: Con la collega Berger volevo lanciare una scommessa in quest'aula: scommettiamo 10 a 1 che, se il cons. Kußtatscher continua a pensarla così, al prossimo rinnovo del Consiglio di amministrazione non sarà più rieletto, siamo disponibili a scommettere 10 contro 1 che avverrà quanto detto, ma noi ringraziamo – lo sottolineo – il cons. Kußtatscher per il documento che ci ha inviato alcune settimane fa contenente sue osservazioni, autorevole membro del Collegio sindacale dell'Autostrada. Lo ringraziamo perché su questa Autostrada anche per noi è in gran parte un mistero, diciamo così, non abbiamo l'immunità parlamentare per cui ho dei problemi con la giustizia, dovrò affrontare una serie di pesanti carichi penali e quindi mi limito a dire che è un mistero e sono estremamente...

(Interruzione)

TONELLI: E siamo estremamente contenti che si cominci ad aprire gli occhi rispetto ad una serie di questioni: mi riferisco anche alla parte del documento del cons. Kußtatscher che è messa in relazione alle modalità con le quali l'Autostrada appalta i propri lavori ed anche al fatto che ci sono degli studi professionali – questo lo dico io e non il cons. Kußtatscher –, che sono come monarchie assolute che si tramandano di padre in figlio o con altre linee parentali, che praticamente lavorano al 100% per l'Autostrada del Brennero e lavorano con una logica antica secondo la quale, se il problema è quello di collegare due punti su una carta, la logica è la linea retta e questa mi pare la definizione di una linea retta ed è il modo con il quale certi studi della nostra realtà provinciale hanno storicamente programmato la viabilità e continuano a programmarla. L'esempio ultimo l'abbiamo analizzato ieri sera in un dibattito organizzato dalla mia forza politica a Riva del Garda, riguarda la bretella di collegamento fra Rovereto e Riva del Garda, ma la stessa cosa vale per la San Michele all'Adige – Rocchetta per il collegamento con la Valle di Non, non conosco bene il progetto della Bolzano – Merano, ma ho l'impressione, da quello che ho letto sui giornali, sia la stessa identica cosa. Noi siamo di fronte ad una politica come minimo contraddittoria, in Provincia di Trento in particolare, ma mi pare anche in Provincia di Bolzano ed anche in questa Regione nelle dichiarazioni del Presidente, si fanno grandi dichiarazioni sull'ambiente, sul fatto che la risorsa naturale è non rinnovabile, quindi scelte storiche si fanno quando si va a costruire una strada o meno, sono scelte che poi sono difficilmente reversibili, anche perché una scelta stradale induce di solito una urbanizzazione delle aree che vengono ad essere contigue alla strada stessa ed avanti di questo passo e quindi nel giro di pochi anni si determinano condizioni tali, per cui sarà impossibile tornare indietro su determinate scelte, intendo il ripristinare quanto distrutto da errori clamorosi commessi in questi anni nella nostra realtà provinciale e regionale; l'onere sarebbe talmente elevato che la cosa francamente diventa impossibile e quindi non siamo più nemmeno stupefatti, perché ormai abbiamo le spalle purtroppo larghe, ne abbiamo viste di tutti i colori in questi anni fra le dichiarazioni politiche che vanno in una certa direzione e poi il fatto che la

stessa politica, gli stessi politici e gli stessi organi istituzionali, le stesse giunte che fanno queste dichiarazioni non danno alcun mandato ai loro rappresentanti o almeno un mandato non coerente con le affermazioni fatte dai loro rappresentanti all'interno di questi organismi, autostrada, interporto doganale ed altri, per cui queste società a carattere privatistico agiscono semplicemente sulla base del Codice civile, fanno quello che vengono chiamati a fare nell'interesse della società. Francamente dico, come hanno affermato altri consiglieri che mi hanno preceduto, che gli interessi privatistici o privati della Società non coincidono quasi mai, anzi coincidono sempre meno, con quelli che dovrebbero teoricamente essere gli interessi della collettività. Devo dire che non sempre la collettività è consapevole dei propri interessi, anche questo va detto, è vero quindi che con molta probabilità gli interessi della Società autostradale e quindi i suoi progetti sono condivisi dalla maggioranza della gente, ma questo non significa salvaguardare la collettività, poiché molto spesso la gente non è consapevole di determinate scelte con effetti irreparabili, prendendo poi atto degli errori compiuti a realizzazione concreta del progetto, cioè verifica a posteriori l'impatto ambientale, economico e sociale che determinate opere comportano, ma è troppo tardi, siamo già nel poi, nella verifica e quindi da questo punto di vista non possiamo che concordare in maniera profonda con chi ha detto che qui è ora e tempo di chiarire in termini netti e precisi in quale direzione devono andare la progettazione e le proposte dell'Autostrada del Brennero, parte che per quanto ci riguarda noi siamo estremamente preoccupati, siamo contrari al fatto che sia l'Autostrada a supplire all'ente pubblico.

Sono uno dei consiglieri regionali che è qui da parecchio tempo, non riesco a seguire tutte le cose, devo ammetterlo francamente, ma sono stupefatto che in due o tre anni, fra il 1983 ed il 1984-85, la situazione dell'autostrada, che all'inizio degli anni '80 ci veniva dipinta dal Collegio dei Revisori dei conti come una situazione fallimentare, tanto che ci consigliavano di venderla all'IRI, ma la scelta fu diversa, perché giustamente, sono d'accordo su questo, si disse che l'autostrada doveva rimanere un patrimonio di questa Regione, non possiamo vendere pezzi della nostra autonomia nemmeno da questo punto di vista, però la situazione del bilancio di quegli anni era drammatica, mi ricordo bene le relazioni del Collegio dei Revisori dei conti, poi improvvisamente è cambiato il Presidente, avrà fatto dei miracoli, non voglio mettere in dubbio la capacità miracolosa di alcuni uomini che tra l'altro poi saranno regolarmente santificati come già accade nella nostra realtà provinciale, ed il bilancio di una società traballante ha presentato improvvisamente una disponibilità finanziaria enorme.

Nel 1988 e nel novembre del 1988, cioè 20 giorni prima delle elezioni regionali il cav. di Gran Croce Pancheri nel presentare il progetto della bretella Rovereto - Riva in un'affollatissima assemblea al 95% favorevole a quel progetto, infatti alcuni di noi vennero quasi picchiati, perché eravamo contrari - avemmo il coraggio di dirlo - come sempre - che eravamo contrari - ma comunque nel proporre tale bretella a quell'assemblea insieme all'ing. Gentilini, ancora vivente, Pancheri disse: "L'Autostrada del Brennero possiede già in questo momento i soldi per realizzare quest'opera" allora, nel novembre 1988, quel progetto era valutato 150 miliardi, in quel momento, oggi, il nuovo progetto presentato è valutato fra i 300 ed i 400 miliardi dalle valutazioni che abbiamo fatto ieri sera con alcuni tecnici e ci domandiamo se è giusto che l'ente pubblico in qualche modo abdichi, se anche ci verrà risposto: "ma non abdica perché noi abbiamo la legge di valutazione impatto ambientale, siamo noi alla fine che attraverso i piani urbanistici ed appunto la valutazione di impatto ambientale determiniamo la possibilità o meno di fare determinate cose", però sappiamo bene che quando un progetto viene presentato, la mole di quel progetto è pesantissima, poi rimetterci le pezze è estremamente complicato e difficile, quindi non condividiamo che sia l'Autostrada del Brennero, società a maggioranza pubblica, e dopo questo disegno di legge a maggioranza assoluta pubblica con il

52%, tra Regione e le due Province, ma in una struttura a carattere privatistico perché è una S.P.A. e quindi agisce sulla base del Codice civile che in qualche modo supplisce a quella che dovrebbe essere la capacità di progettazione mediata con i Comuni, con le realtà locali eccetera.

Terza questione: riteniamo assolutamente e totalmente improponibile che si possa agire in questa logica, abbiamo delle realtà, come la Valle di Non, non conosco, ripeto, il progetto Bolzano – Merano, ma sicuramente come l'Alto Garda, che sono dei gioielli da un punto di vista ambientale, per cui non si può caricare una determinata area di più del tollerabile, la cilindrata è quella che è, come affermano gli esperti quando parlano di queste realtà, l'orografia delle nostre valli è quella che è e credo che – se ne parlava ieri con i cons. Sfondrini ed altri – la differenza di impatto fra la Provincia di Trento e quella di Bolzano – non voglio incensare nessuno, anche se forse a qualcuno andrebbe riconosciuta una certa politica –...

(Interruzione)

TONELLI: La Provincia di Trento e la Provincia di Bolzano, sì, cons. Frasnelli, lo so anch'io che sono autonome, e la differenza fra queste due Province credo emerga in maniera chiarissima per chiunque si trovi a transitarvi: nella Provincia di Trento, tutto sommato, anche se per alcuni aspetti non possiamo paragonarla alla Basilicata o alla Campania, però sicuramente negli anni '60 e '70 in questa Provincia qualcuno ha agito con una logica dello sviluppo che ha tenuto molto conto delle questioni economiche del momento, della necessità di rispondere al reddito della gente ed all'inizio degli anni '60 anche alla necessità giusta di far rientrare gli emigrati, non è che voglio mettere in discussione queste cose, ma il fatto che si è agito in un certo modo ha provocato una certa utilizzazione delle nostre aree, della nostra montagna, delle nostre vallate e delle strade e così via, che in Provincia di Bolzano non si è fatta e credo che oggi – lo so, lo sto dicendo, se mi lasci finire – invece in Provincia di Bolzano, ribadisco, grazie a qualcuno o grazie ad una certa politica per molti anni questo non si è fatto e credo che chiunque si rechi in quella provincia non può che apprezzare in termini immediati ed assoluti e quindi oggi anche in termini economici estremamente importanti, perché il turismo non cerca più il divertimento, ma il riposo, e balza agli occhi la capacità della Provincia di Bolzano di conservare, rispetto alla non capacità di avere conservato in provincia di Trento. In provincia di Trento dobbiamo recuperare, oggi facciamo i ripristini ambientali, tutta una serie di cose che fra il resto ci costano moltissimo, danno lavoro, cosa estremamente importante, ma dobbiamo recuperare errori del passato; a parte che da una parte recuperiamo e dall'altra proponiamo bretelle, autostrade ed avanti così continueranno nella distruzione sistematica di zone pregiatissime e gioielli che sono presenti in provincia di Trento, in provincia di Bolzano ora c'è una nuova aria, cambia la musica ed anche lì incomincerete a fare quello che in provincia di Trento è stato fatto 30 o 40 anni fa, quello che si è compiuto in Italia, ed ecco che la Provincia diventa sempre meno autonoma, cons. Frasnelli, e sempre più uguale al resto del territorio nazionale.

Allora il problema dei 2 miliardi e 486 milioni 252.000 lire è un problema enorme dal nostro punto di vista, non riguarda la cifra, in questa Regione che ormai naviga nei miliardi non ci sono più problemi di questa natura, ma per noi i 2 miliardi e 486 milioni 252.000 lire sono una scelta enorme e quindi siamo totalmente contrari a cacciare un centesimo nei confronti dell'Autostrada fino a quando non sarà chiaro che l'autostrada deve – non è un'opinione, è un'affermazione netta – conformarsi agli interessi della maggioranza della collettività che vive in questa regione, interessi che non si risolvono con un referendum, tra l'altro fatto al buio perché, per quanto riguarda la bretella Rovereto – Riva, il relativo progetto è stato presentato all'ufficio di valutazione di impatto ambientale 30 giorni fa, le popolazioni di quella valle non l'ha mai visto, non ha mai avuto la possibilità di vederlo, se non ieri sera a Riva

del Garda quando una forza politica si è incaricata di rendere noto tutto il progetto. Il popolo lo potrà vedere soltanto da domani o da dopodomani presso il Comune di Mori, ma il 30 aprile, cioè fra 30 giorni, scade la possibilità in base alla legge di valutazione di impatto ambientale, di fare delle osservazioni da parte dei Comuni, degli enti, delle associazioni eccetera e quindi ci rendiamo conto che con 30 giorni, Pasqua compresa, i Comuni non potranno convocarsi e stendere documenti, macinarli, discuterli e votarli, questa è la realtà che abbiamo di fronte ed in questo modo si dice teoricamente che il popolo è stato messo nelle condizioni di valutare, ma dati i tempi stretti molto spesso si esprime sulla base della misconoscenza o della non conoscenza delle portate reali delle decisioni che si vanno ad adottare.

Quindi dichiariamo la Società Autostrada del Brennero non solo non utile, ma dannosa, profondamente dannosa; tra l'altro il sistema del pedaggio – ed anche qui ringrazio il cons. Kußtatscher di aver avuto il coraggio e la capacità di dirlo e di scriverlo dallo scranno di membro di maggioranza del Collegio dei Revisori dei conti dell'Autostrada – è anch'esso un sistema perverso, perché appunto continuando in questa logica che abbiamo tentato in Provincia di Trento con varie mozioni di demolire e di ridurre l'autostrada ad uno dei collegamenti stradali della nostra regione per evitare che attraverso il sistema del pedaggio nei fatti si sia costretti a fare a fianco dell'autostrada altre arterie altrettanto ampie come l'autostrada più o meno e quindi a distruggere un ulteriore pezzo delle nostre vallate e della Valle dell'Adige.

Quindi l'autostrada del Brennero non solo non è utile, ma per il momento è dannosa alla collettività della regione e secondo noi è necessario cambiare registro.

Per questi motivi non voteremo alcun aumento di capitale, fino a quando – ripeto – non saranno chiari gli indirizzi di politica ambientale, trasporti, eccetera che gli enti pubblici maggioritari all'interno del Consiglio di amministrazione daranno a quella Società; soltanto in quel momento, dopo doverose valutazioni, saremmo forse disponibili a votare un provvedimento di questo genere.

PRESIDENTE: La parola all'assessore von Egen.

VON EGEN: Sehr geehrter Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Der Kollege Kußtatscher hat angeregt, es möge eine Tagung zu den Problemen des Transitverkehrs im Zusammenhang mit der Vorlage dieses Gesetzentwurfes: "Beteiligung der Region an der Brennerautobahngesellschaft: Erhöhung des Anteils der Region am Gesellschaftskapital" veranstaltet werden. Es ist eine Anregung, die, wie ich glaube, sicherlich positiv ist und man könnte sicher jetzt in diesem Jahr noch, ich denke an den Herbst, eine solche überregionale Tagung veranstalten. Ich denke auch, daß es sinnvoll wäre, die südliche Nachbarprovinz Verona in diese Tagung einzubinden. Es wäre sicherlich sinnvoll, wenn man auch Nordtirol oder eventuell Bayern einbindet, denn die ganze Problematik Brennerautobahn geht ja nicht nur von Ala bis zum Brennerpaß, und die gesamte Problematik der Brennerautobahn oder des Brennerverkehrs interessiert ja nicht nur unsere Region, sondern praktisch die gesamte Linie von München bis nach Verona. ...die interessiert es nicht, Kollege Tonelli. Es ist sicherlich eine satirische Einlage, ich bewerte das eine Satire, aber die Problematik Brennerverkehr ist viel zu ernst, als daß man satirisch darüber reden sollte. Das ist nämlich eine sehr ernst zu nehmende Angelegenheit, denn wir haben auch wieder in den letzten Tagen gesehen, welche Probleme mit dem Brennerverkehr im Zusammenhang stehen. Fest steht, daß wir die Brennerautobahn benötigen und daß es zu dieser Brennerautobahn, was den Personen- und Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse durch unsere Länder Südtirol und Trentino betrifft, im Augenblick wohl kaum eine brauchbare aufzuzeigende Alternative gibt. Wir stellen fest, daß die Brennerbahnlinie eine wohl mittelalterliche Brennerbahnlinie ist, auch wenn sie erst

vor ca. 135 Jahren errichtet wurde, die derzeit und auch kurz- und mittelfristig nicht in der Lage sein wird, wesentlich dazu beitragen zu können, einen zumindest geringen Teil des Güterverkehrs von der Straße, also hauptsächlich wieder von der Brennerautobahn, auf die Schiene zu bringen. Wir transportieren auf der Nord-Süd-Verbindung München – Bologna – Verona – Rom ungefähr 25 bis 28 Millionen Tonnen Güter per Lkw über unsere Brennerautobahn und der Anteil des Gütertransportes auf der Eisenbahnlinie, wenn wir von 100 Prozent ausgehen, erreicht ja nicht einmal 5 Prozent. Also wir stellen fest, daß nur ein ganz geringer Anteil des Güterverkehrs per Bahn transportiert wird. Deswegen ist für uns, für die Wirtschaft der Region, aber auch für die gesamte Bevölkerung, ein gutes Funktionieren dieser Brennerautobahn von grundlegender Bedeutung.

Ich muß sagen, daß der Verwaltungsrat der Brennerautobahn sich gerade in den letzten Monaten und auch Jahren ehrlich bemüht hat, Schwerpunkte zu setzen, um diese wichtige Verkehrsader nicht nur in Takt zu halten, sondern so aufrecht zu erhalten, daß ein bestmöglicher Dienst gewährleistet werden konnte. Allerdings darf ich auch sagen, daß das eine oder das andere vielleicht besser oder noch besser geregelt werden könnte. Gerade jetzt, nachdem der Osterfremdenverkehr wieder in diesen Tagen begonnen hat oder nach Ostern, im Mai, Juni oder im Juli, wenn dann der Hauptreiseverkehr beginnt, stellen wir immer wieder fest, daß es natürlich schwierig ist, zwischen dem notwendigen Übel der Renovierungsarbeiten und der Baustellen während der Sommermonate hier einen Ausgleich zu finden. Natürlich können wir im Winter, wenn Eis, Frost und Schnee ist, nicht Baustellen errichten und so müssen wir in den sogenannten warmen Jahreszeiten und Monaten diese Baustellen betreiben. Wir wissen, daß Viadukte immer wieder erneuert werden müssen. Wir wissen, daß immer wieder neue Asphaltdecken aufgelegt werden müssen. Das ist ganz logisch, denn die Abnutzungserscheinungen bei so einem Verkehrsaufkommen sind nicht zu vermeiden. Nur was die Baustellen betrifft, wäre es schon wichtig und wesentlich, wenn man sie derart gestalten könnte, daß man rund um die Uhr arbeitet. Also daß man 24 Stunden auf 24 Stunden versucht, diese Arbeiten durchzuführen. Das ist als durchaus wichtige und realistische Anregung zu verstehen, denn bei anderen großen Straßenverbindungen ist dieses Rund-um-die-Uhr-Arbeiten längst schon zu einem wesentlichen Prinzip geworden und es wird – wie mir der Vizepräsident, unser Kollege Oberhauser, herübersouffliert – auch größtmöglichst versucht, dies in die Tat umzusetzen. Ich glaube, man kann hier schon sagen, daß ein Bemühen da ist. Auch wissen wir, was den Drainasphalt oder Flüsterasphalt, betrifft, daß hier neue Weichen und Schwerpunkte fürs Trentino und für Südtirol gesetzt worden sind; weiters ist es auch wichtig, daß man das hier im Regionalrat einmal wieder betont, daß man auch versucht hat, zum Wohle der angrenzenden Bevölkerung Lärmschutzbauten zu errichten und daß jetzt für die gesamten Notsignale, für das gesamte Sicherheitssystem längs der Brennerautobahn nach den modernsten Erkenntnissen derzeit in Milliardenhöhe neu investiert wird. Das ist auch sehr wichtig.

Es ist aber auch etwas anderes sehr wichtig und das wäre als Anregung zu verstehen: daß man in den Tunnels der Brennerautobahn Anlagen errichtet, die den Rundfunkempfang gewährleisten. Das wird auch gemacht. Die Pläne sind da, bzw. daß auch die Funk- bzw. Autotelefone in den Tunnels funktionieren. Auch diese Pläne sind in Gang gebracht worden. Also man sieht schon, daß die Brennerautobahn hier äußerst aktiv geworden ist und eben versucht, nach den modernsten Kriterien diese wichtige Nord-Süd-Verbindung nicht nur in Stand zu halten, sondern weiterhin auszubauen. Ich muß halt betonen, daß es zu dieser Brennerautobahn für den Pkw- und Lkw-Transport kaum eine Alternative gibt. Wir haben oft schon darüber geredet: Ja, es muß die Eisenbahn ausgebaut werden. Sicher, die FS bemühen sich – auch die österreichische Bundesbahn – die derzeitige Brennereisenbahnlinie etwas zu modernisieren, mit modernen Sicherheitsstrukturen auszubauen, die Tunnels auch zu

erhöhen, damit dann auch der Huckepackverkehr und Containerverkehr auf der Eisenbahn stattfinden kann. Aber das sind Dinge, die noch nicht abgeschlossen sind und es wird 1992–93 werden und ich betrachte es einfach nicht als realistisch, wenn gewisse Damen und Herren glauben, daß man dann auf 300 und 400 Züge per Tag kommen kann, also daß die Auslastung der Brennerbahnlinie auf bis 400 Züge per Tag potenzieren werden kann, weil das eben auf den bestehenden beiden Gleisen meiner Meinung nach wohl kaum möglich sein wird. In diesem Zusammenhang ist es natürlich richtig, wenn wir uns nach wie vor bemühen, neben der Brennerautobahn, die für uns natürlich – wie ich schon gesagt habe – ein ganz wesentliche Verkehrsinfrastruktur ist, die Eisenbahnlinie auszubauen, damit es endlich weitergeht mit der Errichtung des Eisenbahntunnels, des Brennerbasiseisenbahntunnels von Innsbruck nach Franzensfeste bzw. auch mit der Weiterführung, also der südlichen Zulaufstrecke bis in den Raum Bozen, ins Unterland und weiter bis nach Verona. Denn etwas ist auch ganz klar: was nützt uns ein neuer Eisenbahntunnel von Innsbruck nach Franzensfeste, wenn sowohl die Zulaufstrecke Richtung Süden als auch Richtung Norden, sprich von Innsbruck weiter, nicht geklärt ist und nicht realisiert wird. Das ist dann überhaupt eine Investition, die für diesen Aderlaß nicht beitragen kann. Es braucht die nördliche und die neue südliche Zulaufstrecke, damit auf dieser neuen Eisenbahnlinie zumindest die Zuwächse des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, von der Brennerautobahn auf die Schiene, erfolgen können. Das wollte ich in diesem Zusammenhang gesagt haben, denn erst dann wäre das realistisch; sonst ist es meiner Meinung nach keine realistische Einschätzung der Lage. Wir stellen natürlich fest, daß es heute bereits vom Brennerpaß nach Ingolstadt hinaus die sogenannte Straße auf die Schiene, Huckepackverkehr auf der Eisenbahn, gibt und daß diese auch zu einem bestimmten Teil genutzt wird. Aber das ist alles nur ein Tropfen auf dem heißen Stein, der eigentlich nicht zu einer Entlastung der Situation beitragen kann.

Es ist ja wirklich traurig, wie wir in den letzten Tagen wieder feststellen mußten, daß es zu einer großen Blockade durch die Lkws gekommen ist. Ich muß sagen, wir haben vor allem auch – und ich darf das vielleicht auch als Vertreter der Südtiroler Wirtschaft sagen – an den italienischen Finanzminister Formica appelliert, damit dieses Zöllnerproblem endlich einer zufriedenstellenden Lösung zugeführt werden kann. Wir wissen, daß die Zöllner in Streik getreten sind. Wir wissen, daß sie anstatt 10 Stunden nur mehr 6 Stunden Verzollungen vorgenommen haben und daß dadurch natürlich fast die Hälfte weniger Abfertigungen am Brennerpaß vorgenommen werden konnten und es deswegen zu diesen Unruhesituationen gekommen ist, die zum Schaden der ganzen Wirtschaft und Bevölkerung gereicht sind und da muß einfach ein Appell gemacht werden, daß es endlich zu einer zufriedenstellenden Lösung kommt. Das muß ganz klar und deutlich gesagt sein und da muß etwas anderes noch gesagt werden: Wir wissen ganz genau, daß der Transitverkehr ein notwendiges Übel ist. Die Wirtschaft braucht den Verkehr. Wo Verkehr ist, ist Leben. Wo kein Verkehr ist, gibt es keine Wirtschaft. Wo kein Verkehr ist, ist einfach kein Leben. Wir müssen uns halt damit abfinden und wir sind ein kleines Land. Wir haben wenig Möglichkeiten. Wir haben versucht, hier unseren Beitrag zu leisten. Das ist ein zwischenstaatliches, ein europäisches Problem geworden. Man muß die Industrie natürlich auffordern, lärmarme, abgasfreie Lkws zu erzeugen. Teilweise geht der Zug ja in diese Richtung. Man muß aber auch ein Appell an Österreich um Verständnis für unsere Anliegen richten und deswegen geht ja auch das Ersuchen an Österreich uns hier entgegenzukommen, zumindest was den regionalen Transitverkehr betrifft. Und hier darf ich schon berichten, daß unser Kollege, Regionalassessor Zeno Giacomuzzi, sich gerade hier bereits Verdienste erworben hat, weil er aktiv geworden ist, um eine Befreiung, eine Ausnahmegenehmigung, für den grenznahen regionalen Accordino-Verkehr zu erwirken, also den Verkehr der Gütertransporte, Quell- und Zielverkehr, von

Trentino/Südtirol/Nordtirol/Osttirol und hinüber ins Vorarlberg. Hier handelt es sich um rund 3.000–3.500 – so schätzt man – Lkw-Transporte im Jahr. Wir wissen, daß auf Staatsebene 222.000 Genehmigungen für italienische Lkws vergeben werden und da sind auch unsere Südtiroler und auch die Trentiner Lkws, drinnen. Also 3.000–3.500 von diesen 222.000 Genehmigungen entfallen auf diesen Accordino-Verkehr. Also daß dort eben eine Ausnahme von dieser Genehmigungspflicht, von diesen Kontingenten gemacht wird. Ich glaube, das wäre zumindest für unsere regionale Wirtschaft auch wieder eine positive Entwicklung, wenn man das erreichen könnte. Ich glaube, das wäre eine gute Sache und es besteht Hoffnung, daß es zu dieser Ausnahmeregelung im Rahmen des Accordino-Verkehrs kommt.

Ich möchte abschließend vielleicht sagen, daß durch diesen Gesetzentwurf sicherlich auch wieder gezeigt wird, daß die Regionalverwaltung hinter der Brennerautobahn steht. Wir haben da die Mehrheitsaktien in dieser Gesellschaft und es soll auch gesagt sein, daß die Brennerautobahn – und das ist meine persönliche Ansicht – sich doch in den letzten Zeiten bemüht hat, Schwerpunkte zu setzen, wobei man natürlich auch sagen muß, daß die finanzielle Lage der Brennerautobahngesellschaft, was die Einnahmenseite oder die Nettogewinne betrifft, laut Auskunft der Brennerautobahngesellschaft, jetzt wieder in ein anderes Bild rückt wie vor einigen Jahren. Ihr wißt ja, Kolleginnen und Kollegen, daß die Brennerautobahn vor Jahrzehnten, seit Beginn, das ist ganz klar, nie Gewinne eingefahren hat, daß erst vor 5–6 Jahren eine positive Bilanz hergestellt werden konnte, aber daß sich jetzt seit 1–2 Jahren aufgrund der Ausgabenseite und der wohl etwas immer weiter ansteigenden Einnahmen durch die Mauterhöhungen die Schere etwas geschlossen hat und daß zwar wieder eine gute Einnahmenseite vorhanden ist, aber die Ausgabenseite aufgrund der hohen Investitionsbedürfnisse weiter angestiegen ist und daß dadurch die finanziellen Mittel und Möglichkeiten etwas bescheidener geworden sind. Es sind immer noch Milliardenbeträge die aufgebraucht werden müssen, um die notwendigen Dinge zu machen, weil die Instandhaltungen, die laufenden Spesen, die laufenden Ausgaben dieser Autobahngesellschaft einfach enorm, permanent, durch die Erhöhung der Baukosten, der Personalkosten usw. ansteigen, wie man uns gesagt hat und daß eben für die notwendigen Investitionen zwar Geldmittel vorhanden sind, aber daß nicht alles von heute auf morgen realisiert werden kann. Unser Drängen aber muß darauf abgezielt sein, daß die Schwerpunkte Flüsterasphalt, Lärmschutz, Radio- und Telefonempfang in Tunnels, Sicherheitssignale usw. einfach vordringlich gelöst werden und daß dieser wichtige Verkehrsstrang so funktioniert, daß er bestens zum Dienste der Wirtschaft und Bevölkerung eingesetzt werden kann.

(Illustre signor Presidente! Colleghe e colleghi! Il collega Kußstatscher nel suo intervento sul disegno di legge "aumento della quota di partecipazione della Regione al capitale sociale della spa Autostrada del Brennero" ha proposto di organizzare un convegno sui problemi del traffico di transito. Si tratta di un suggerimento sicuramente valido; ritengo che sarà possibile organizzare tale convegno ancora nel corso di quest'anno, forse già in autunno. Sono dell'avviso che sarebbe opportuno coinvolgere anche la vicina Provincia di Verona, nonché il Tirolo del Nord e la Baviera, poiché la problematica del traffico di transito non si estende solo da Ala al valico del Brennero e non interessa solo la nostra Regione, ma riguarda praticamente l'intera linea da Monaco a Verona. ...quella non ci interessa, collega Tonelli. Senz'altro si tratta di una battuta, di un'osservazione satirica, ma il problema del traffico lungo il Brennero è troppo importante per non essere preso sul serio. Si tratta di una questione molto grave ed in questi ultimi giorni abbiamo potuto verificare quali e quanti siano i problemi legati al traffico sul Brennero. Una cosa è certa: noi abbiamo bisogno dell'autostrada del Brennero, in quanto attualmente non esiste alcuna valida ed efficiente alternativa a questa autostrada per il traffico merci e persone sull'asse Nord-Sud

attraverso le Province di Trento e di Bolzano. Sappiamo che la linea ferroviaria del Brennero è una linea molto antiquata, per non dire medioevale, sebbene sia stata costruita soltanto 135 anni fa; questa linea attualmente, ma anche a breve e medio termine non sarà in grado di assorbire nemmeno una parte del traffico merci attualmente transitante sulle strade, e in particolar modo sull'autostrada del Brennero. Attualmente sul collegamento Nord-Sud Monaco-Bologna-Verona-Roma transitano circa 25 - 28 milioni di tonnellate merci su automezzi pesanti, che passano per l'autostrada del Brennero, mentre attualmente la quota del trasporto merci su rotaia si aggira intorno al 5%. Dunque solo la minima parte del traffico merci viene assorbito dalla ferrovia. Per questa ragione, un buon funzionamento dell'autostrada del Brennero è vitale tanto per noi e per l'intera economia della Regione, quanto per tutta la popolazione.

Vorrei inoltre sottolineare che in questi ultimi mesi ed anni il Consiglio di amministrazione della autostrada del Brennero si è molto adoperato per stabilire delle priorità e per rendere questa importante arteria di transito non solo funzionante, ma anche così efficiente da garantire un valido servizio. Tuttavia ammetto che una o l'altra cosa potrebbero essere forse ulteriormente migliorate. Adesso che registriamo nuovamente un livello sostenuto di traffico per il periodo pasquale come anche in maggio, giugno o luglio, vediamo che è difficile addivenire ad una soluzione di compromesso tra il traffico e il male necessario dei lavori di manutenzione e dei lavori in corso durante i mesi estivi. Naturalmente in inverno, quando c'è il gelo, la neve ed il maltempo, non possiamo aprire cantieri lungo l'autostrada e quindi dobbiamo effettuare questi lavori durante i mesi caldi. Come sapete, i viadotti necessitano di una costante manutenzione. Anche il manto d'asfalto va continuamente rifatto. E questo è logico, poiché i fenomeni di deterioramento sono inevitabili con un tale flusso di traffico. Comunque per quel che riguarda i lavori in corso, sarebbe opportuno organizzarli in modo da poter lavorare giorno e notte, affinché i cantieri siano operativi 24 ore su 24. Questa scelta importante e realistica va portata avanti, considerando che anche per altri importanti collegamenti stradali i lavori a orario continuato sono diventati una realtà ormai innegabile. Come mi suggerisce il Vicepresidente, il nostro collega Oberhauser, si sta attualmente cercando di introdurre anche da noi questo sistema. Mi pare di poter affermare che si sta già operando in questo senso. Del resto anche per quel che riguarda l'asfalto fonoassorbente sono stati fatti molti progressi sia in Trentino che in Alto Adige; mi sembra importante sottolineare in questo contesto che sono stati fatti anche molti interventi per la popolazione confinante, per esempio attraverso la costruzione di barriere antirumore. Inoltre sono stati investiti anche parecchi miliardi nell'ammodernamento del sistema SOS lungo l'autostrada del Brennero, adottando i più recenti ritrovati della tecnica. Anche questo è molto importante.

Un'altra cosa molto importante che va intesa come un altro passo in avanti: l'installazione nelle gallerie dell'autostrada del Brennero di impianti per la ricezione radiofonica. Anche in questo senso ci si sta adoperando. E' stata prevista la attivazione della ricezione di radiotelefoni e radiotrasmettenti anche all'interno delle gallerie. Anche a questi programmi si sta dando presto attuazione. Da tutto questo se ne deduce che l'Autostrada del Brennero è molto attiva e sta cercando, in un'ottica completamente nuova, non solo di garantire l'efficienza del servizio, ma anche di potenziarne le infrastrutture. Devo anche puntualizzare che purtroppo, a tutt'oggi, per il traffico veicolare e pesante non esiste ancora una valida alternativa all'autostrada del Brennero. Ne abbiamo parlato più di una volta: dev'essere potenziata la linea ferroviaria. Certo, le ferrovie - anche quelle austriache - si stanno dando da fare per modernizzare in qualche modo l'attuale linea ferroviaria del Brennero, adottando moderni sistemi di sicurezza, ampliando le gallerie in modo da permettere anche il transito ai treni navetta e ai treni per container. Purtroppo si tratta di progetti che non sono ancora ultimati e arriveremo al 1992-93; quindi non reputo realistico che certi signori o signore asseriscano che si possa arrivare a 300 o 400 treni al giorno, ovvero che la linea ferroviaria del Brennero potrà essere potenziata sino a permettere il transito di 400 treni al giorno. Questo, a

mio avviso, non potrà certo avvenire sui due binari attualmente esistenti. In questo senso è importante che al di là dell'autostrada del Brennero che — come dissi poc'anzi — è per noi di vitale importanza, noi sollecitiamo il potenziamento della linea ferroviaria, affinché si prosegua con la costruzione del traforo ferroviario da Innsbruck a Fortezza e con un tracciato di collegamento verso Bolzano, fino alla Bassa Atesina e Verona. Che cosa ci serve un nuovo tunnel ferroviario da Innsbruck a Fortezza se non esistono poi i raccordi in direzione Sud e in direzione Nord, da Innsbruck in poi? (Altrimenti questi investimenti cadranno nel vuoto e non contribuiranno a sanare l'attuale situazione). E' necessario un potenziamento della linea verso Sud e verso Nord, in modo che questa nuova linea ferroviaria riesca ad assorbire almeno il maggiore traffico su gomma. Questo è quanto mi premeva dire; solo in questo modo un tale progetto diverrebbe realistico. Oggi dal Brennero a Ingolstadt esiste già la cosiddetta strada sui binari, ovvero il servizio di treni navetta che viene in parte già sfruttato. Ma è solo goccia nel mare che non può contribuire a risolvere interamente il problema.

E' veramente triste ciò che è accaduto nei giorni scorsi al valico del Brennero, e mi riferisco al blocco dei Tir. Vorrei dire — e questo lo dico anche in qualità di rappresentante dell'industria altoatesina — che ci siamo appellati al Ministro per le Finanze Formica, affinché venga finalmente risolto l'annoso problema dei doganieri. Com'è noto, i doganieri sono entrati in sciopero ed hanno effettuato sdoganamenti per 6 ore invece che per 10, e quindi le operazioni di sdoganamento si sono quasi dimezzate creando gravi disagi sia per la popolazione che per l'intera economia. In questo senso abbiamo rivolto un appello affinché si trovi una soluzione soddisfacente per tutte le parti in causa. Questo è quanto volevo sottolineare. Inoltre va anche detto che il traffico di transito è un male necessario. L'economia ha bisogno del traffico. Dove c'è traffico, c'è vita. Dove non esiste il traffico, non c'è nemmeno l'economia. Dove non c'è traffico, non c'è vita. Dobbiamo dunque accettarlo, dopotutto siamo un piccolo territorio. Abbiamo possibilità ridotte. Abbiamo cercato di fare quanto potevamo. Ma questo è diventato ormai un problema internazionale, un problema europeo. Naturalmente va anche esercitata una forte pressione sull'industria affinché costruisca mezzi pesanti che emettano poco rumore e pochi gas di scarico. In parte la ferrovia si inserisce in quest'ottica. Ma bisogna rivolgere anche un appello all'Austria affinché ci venga un po' incontro e cerchi di capire i nostri problemi, almeno per quel che concerne il traffico regionale di transito. E posso sin d'ora comunicare che in questa direzione il nostro collega, l'Assessore regionale Zeno Giacomuzzi, si è acquistato parecchi meriti, poiché si è attivato per uno sganciamento del traffico regionale nell'area dell'Accordino dalla disciplina generale dei permessi di transito, ovvero per liberare da tale regolamentazione il traffico merci in arrivo e in partenza dal Trentino—Alto Adige—Tirolo del Nord—Tirolo orientale e Vorarlberg. Si tratta nella fattispecie di 3.000—3500 automezzi pesanti all'anno. A livello nazionale vengono concessi annualmente 222.000 permessi di transito per automezzi pesanti, ed in questi rientrano anche i Tir altoatesini e trentini. Dunque 3.000—3.500 Tir su 222.000 si muovono nell'area dell'Accordino. Chiediamo che si faccia per questi automezzi una eccezione all'obbligo di permesso, prescindendo dai suddetti contingenti. Io credo che potrebbe essere positivo anche per la nostra economia locale se riuscissimo a raggiungere un tale risultato. Io credo che questo sarebbe un obiettivo molto soddisfacente; attualmente si stanno profilando sviluppi interessanti in questa direzione.

In conclusione vorrei sottolineare che questo disegno di legge evidenzia come l'amministrazione regionale dia pieno sostegno all'autostrada del Brennero. Dopotutto deteniamo la maggioranza del pacchetto azionario in questa società; a tale proposito va detto che l'autostrada del Brennero — e questa è la mia opinione personale — si è molto adoperata in questi ultimi tempi per stabilire delle priorità. Bisogna anche dire che la situazione finanziaria del Autobrennero, se si considera il suo bilancio in termini di utili e di entrate, è molto cambiata rispetto ad alcuni anni or sono, a detta della stessa società. Cari colleghi e colleghe, voi sapete che alcuni anni fa, e

specialmente all'inizio, la società dell'Autostrada del Brennero non riusciva a registrare degli utili. Solo 5-6 anni fa si è potuto registrare un bilancio positivo e solo da 1-2 anni a questa parte, questo divario ha potuto ridursi sensibilmente, grazie anche alle maggiori entrate per l'aumento dei pedaggi. Si è registrato quindi un aumento delle entrate a cui è corrisposto anche un aumento delle uscite dovuto in gran parte alla costante necessità di nuovi investimenti. Gli utili si sono tradotti poi alla fine in disponibilità finanziarie ridotte, poiché alla fine sono parecchi miliardi quelli che vengono investiti per le spese necessarie come le manutenzioni e le spese correnti. Queste spese sono in continuo aumento perché crescono i costi di costruzione, del personale ecc., come ci è stato detto. Quindi i fondi necessari per gli investimenti necessari ci sono, ma non si può realizzare tutto dall'oggi al domani. Dobbiamo fare pressione affinché vengano realizzati con priorità quegli obiettivi, di cui ho già parlato, come l'asfalto fonoassorbente, le barriere antirumore, la ricezione radiotelefonica nelle gallerie, i sistemi di Sos ecc., affinché questa importante arteria di transito funzioni nel modo migliore e sia a servizio dei cittadini e dell'economia.)

PRESIDENTE: Sul disegno di legge n. 57 la parola al cons. Meraner.

MERANER: Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Eigentlich handelt es sich beim vorliegenden Gesetzentwurf um eine ganz einfache Angelegenheit. Wir sind einfach aufgerufen, zum Ankauf eines Aktienpaketes von seiten der Region Ja oder Nein zu sagen. Aber es ist selbstverständlich und natürlich, daß man zu einem solchen Gesetz nicht einfach Ja oder Nein sagen kann, ohne auf den breiteren Rahmen Bezug zu nehmen, der eben unmittelbar mit einem solchen Gesetzesentwurf, nämlich mit den Verkehrsproblemen im allgemeinen und vor allem in unserer Region zusammenhängt. Ich darf sagen, daß ich selten so viel Übereinstimmendes von den Vorrednern gehört habe, wie gerade bei diesem Gesetzentwurf. Wenn ich auch nicht in allen Punkten übereinstimme, nicht überall die Schwerpunkte gleichgesetzt habe, so kann ich doch mit Anerkennung feststellen, daß sich, soweit ich es beurteilen kann, alle Vorredner ehrlich bemüht haben, um das Gute in der Sache selbst zu kämpfen und ich eigentlich keine Ironie feststellen konnte.

Besonders möchte ich mich für die Aushändigung des Berichtes beim Kollegen Kußtatscher bedanken, den ich schon seinerzeit – er hat ihn mir anlässlich der Haushaltsdebatte schon einmal erläutert – aufmerksam studiert hatte. Ich war auch nicht überrascht, in verhältnismäßig kurzer Zeit den Gegenbericht des Präsidenten Pancheri in den Händen zu halten, den ich selbstverständlich ebenso aufmerksam gelesen habe. Unter dem Strich kann ich aber sagen, daß ich schon sehr dazu neige, festzustellen, daß in der Sache selbst der Kollege Kußtatscher weitestgehend recht hat. Ich möchte mich also – auch wenn es sich um eine politische Konkurrenz handelt – bei dem scheidenden Aufsichtsrat, Mag. Sepp Kußtatscher, aufrichtig für diese Ausarbeitung bedanken. Das Lachen wird ihm wahrscheinlich erst dann vergehen, wenn er feststellen wird, daß gewisse Organisationen, die mit M anfangen, nicht auf gewisse Landesteile, die mit S anfangen, beschränkt sind.

Also wie gesagt, wir hätten an und für sich nur über den Aktienankauf reden sollen, aber auch ich nehme die Gelegenheit beim Schopf, um einige Ideen zum gesamten Problem hier aus meiner Sicht darzulegen. Bereits in der Kommission habe ich gesagt, daß ich diesen Gesetzentwurf mit einem weinenden und mit einem lachenden Auge sehe. Mit einem lachenden Auge, weil ich auf der anderen Seite die, unter Anführungszeichen, "Befürchtung" habe, daß es sich beim Ankauf dieses Aktienpaketes für die Region monetär gesehen um eine gute Investition handeln wird. Denn mit diesem Aktienpaket kontrolliert die Region praktisch die gesamte Aktiengesellschaft. Das müssen wir einmal feststellen und deswegen sind auch diese paar Prozente kommerziell gesehen von größter Bedeutung. Wir wissen auch, daß die

Gewinnaussichten auf der Autobahn – dazu sage ich leider – für die Zukunft immer noch sehr groß sind. Denn – und ich werde es wahrscheinlich nicht erleben – die Berechnungen ergeben, daß bis im Jahre 2015 der Verkehr auf der Autobahn – selbst wenn es uns gelingt, den Teil des Verkehrs den wir heute einplanen, auf die Schiene zu verlegen – um keinen einzigen Lkw verringert sein wird. Denn insgesamt dürfte sich der Verkehr bis zu diesem Zeitpunkt über dem Brenner verdoppeln, wenn wir nicht andere vernünftige, politische Lösungen finden, die auch von der Region, auch von der Arge–Alp, anzustreben sind. Denn es ist unzulässig, daß gewisse Länder – ich nenne hier beispielsweise die Schweiz – einfach nicht bereit sind, jenen Teil des Verkehrsaufkommens, den sie aufgrund ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit auch verursachen, aufzunehmen. Ich glaube, auch darüber sollte man einmal sehr klar reden.

Die Antwort ob Ja oder Nein zum Aktienankauf ist an und für sich eine ganz einfache, denn wenn wir Nein sagen, dann werden diese Aktien ja nicht verbrannt, sondern es wird sie jemand anderer kaufen und hier beißt sich die Katze in den Schwanz. Denn wenn sie jemand anderer kauft, dann wird halt jemand anderer mehr mitzureden haben. Und nun liegt die Entscheidung bei uns Region, ob wir mehr mitreden wollen oder ob wir das anderen überlassen wollen. Ich bin dafür, daß wir mehr mitreden sollen, aber – ich habe es ja schon in der Kommission gesagt – nur unter ganz bestimmten Bedingungen, die ich noch darlegen werde und worüber wir ganz sicher große Übereinstimmungen haben werden.

In einem Punkt aber finde ich mit dem Kollegen Kußstatscher nicht Übereinstimmung: Wenn wir die Autobahn schon haben, so bin ich der Meinung, daß wir diese Strukturen optimal nutzen sollen. Optimal meine ich natürlich nicht nur in umweltschützerischer Hinsicht, sondern auch in mengenmäßiger Hinsicht. Denn das Verkehrsaufkommen ist nun einmal da und wenn wir versuchen, irgendwie künstlich durch die Vermeidung von notwendigen Strukturen den Verkehr von der Autobahn, von unserer Autobahn sozusagen, abzulenken, dann müssen wir zur Erkenntnis kommen, daß dieser Verkehr anderswo stattfinden wird. Das ist eine sichere Tatsache. Nun kann man diesbezüglich selbstverständlich verschiedener Ansicht sein. Aber ich bin der Meinung, wir sollten, wenn wir die res publica verteidigen, nicht das Prinzip einführen, daß wir den Zaunpfahl lieber in Nachbargarten stellen, weil er uns im eigenen stört. Wir insgesamt sollten für die Verkehrsreduzierung wesentlich mehr oder ich würde fast sagen endlich etwas tun, denn bis jetzt ist ja nahezu nichts getan worden. Das ist sicher richtig, aber es ist auch sicher richtig, daß wir die bestehenden Strukturen optimal nutzen sollen, denn sonst ist der Ausweg nur der, daß wir noch mehr Strukturen schaffen müssen, damit der übrige Verkehr aufgefangen werden kann.

Ich möchte in diesem Zusammenhang aus meiner Sicht sagen, daß ich den Verkehr grundsätzlich nicht als ein Übel ansehe. Verkehr ist grundsätzlich etwas Gutes, wenn er vernünftig gestaltet und verwaltet wird. Er bringt sehr viel Nutzen nicht nur wirtschaftlicher Natur. Also ein grundsätzliches Ja zum Verkehr, sowohl wirtschaftlich, sozio–ökonomisch, als auch und nicht zuletzt politisch. Ich möchte hier nur das Stichwort in den Raum stellen, daß das Auto für den Frieden in Europa und in der Welt vielleicht mehr beigetragen hat, als die meisten Politiker zusammen. Dadurch, daß das Auto individuelle Verbindungen unter den Menschen weltweit geschaffen hat, daß die Menschen, die mehr als je zuvor in der Geschichte die Möglichkeit bekommen haben, sich persönlich kennenzulernen, persönlich Meinungen auszutauschen, Verständnis für die Meinungen und Ansichten und Probleme der anderen zu bekommen. Es sind alles Dinge, die wir in diesem Ausmaß ohne ein individuelles Verkehrsmittel, sprich Auto, einfach nicht haben könnten, auch mit der Eisenbahn nicht, und in diesem Ausmaß ganz, ganz sicher nicht. Und wenn man immer wieder gesagt hat, Investitionen im Sport seien unter anderem auch deshalb nützlich, damit sich die einzelnen Völker in den großen Stadien abreagieren können, anstatt dies auf dem Kriegsfeld zu tun, dann muß ich sagen,

umsomehr müssen wir in diesem Zusammenhang für das Auto plädieren: aber nicht für jede Art von Auto und nicht für jede Menge von Auto. Darauf komme ich noch zurück.

Der Verkehr – das wissen wir alle – ist ein kompliziertes und im wahrsten Sinne des Wortes vernetztes System. Gerade hier sind egoistische Partikularinteressen unangebrachter als fast überall anderswo. Die Maßnahmen müssen harmonisch aufeinander abgestimmt und in den ganzen Kontext eingebunden werden. Wir dürfen keine einseitigen oder isolierten Maßnahmen treffen, sondern immer aufs Ganze Bedacht nehmen. In diesem Zusammenhang darf vielleicht erwähnt werden, daß es mir einfach lächerlich erscheint, wenn ein Landeshauptmann Durnwalder das Mendelrennen verbietet und die Provinz, die doch auch einen bestimmten Anteil bei der Brennerautobahn hat, sich nie in irgendeiner Weise dazu geäußert hat, wie man die Brennerautobahn verbessern könnte. Mir ist jedenfalls bis jetzt nichts bekannt. Ich lese normalerweise die dicken Berichte, die uns der Präsident Pancheri zuschickt. Aber von der Provinz habe ich bis jetzt nicht Vorschläge gesehen, die zielführend wären, um hier die Umwelt mehr zu schützen, um diese Brennerautobahn wesentlich zu verbessern.

Ich habe in der Zeitung gelesen, daß auch für alle Gewerbetreibenden eine Fremdenverkehrssteuer eingeführt werden soll. Der Landesrat Frick ist jetzt nicht da, aber jemand wird es ihm ja sagen. Hier wird dem Verursacherprinzip Rechnung getragen. Man meint, der Fremdenverkehr verursache große Wohltaten für die anderen, bedenkt allerdings nicht die Gegenseitigkeit, die absolut gegeben ist. Dann muß ich in diesem Zusammenhang mit der Autobahn sagen, wenn man das Verursacherprinzip bei der Förderung sieht, dann muß man es bei der Besteuerung auch sehen. Es ist nun einmal eine Tatsache, meine Damen und Herren, daß kein anderer Wirtschaftszweig in einem so großen Ausmaß wie der Fremdenverkehr, Verkehr anzieht. Und wie wir alle gerade hören, kostet der Verkehr sehr viel in Geld, in Gesundheit, in Landschaft und in Umwelt ausgedrückt. Und wenn wir die andere Steuer einführen, dann glaube ich, wären wir einäugig, wenn wir nicht gleichzeitig auch eine Sondersteuer zu Lasten der Fremdenverkehrsbetriebe einführen würden, bei der eben auch dieser Tatsache des Verursacherprinzips Rechnung getragen wird. Ich sage dies ohne Feindseligkeit, sondern versuche das einfach möglichst objektiv darzustellen, obwohl ich mir auch vorstellen kann, daß nicht alle mit dieser Idee liebäugeln werden.

Wenn die Region dieses Aktienpaket kauft, dann wird sie mehr zu sagen haben und zwar wesentlich mehr als die prozentuelle Steigerung der Aktien betrifft. Daraus erwachsen der Region aber selbstverständlich auch größere Verpflichtungen. Ich habe diese in der Kommission schon genannt. Sie sind auch im Dokument Kußtatschers enthalten. Ich schäme mich überhaupt nicht zu sagen, daß ich manche Anregung auch von ihm abgeschaut habe. Ich glaube, es ist keine Schande, das Gute abzuschauen und das Schlechte nicht nachzumachen. Aber sicher ist, daß die Maut gerechter gestaltet werden muß. Denn hier hat der Kollege Kußtatscher in seinem Bericht wieder einen Fehler gemacht, indem er festgestellt hat, daß die Lastautos nur geringfügig mehr zahlen als die Pkws. Bei den Lastautos bis zu 35 Zentner Tragkraft ist es umgekehrt. ...Wenn sie zweiachsig sind, das möchte ich Dir erklären, dann zahlen sie ungefähr die Hälfte. Wenn ich mit einem VW-Lastwagen nach Trient fahre, dann zahle ich praktisch genau die Hälfte, als wenn ich mit dem VW-Golf herunterfahre. In Österreich ist es genau umgekehrt. Dort habe ich zu meiner Enttäuschung das Doppelte gezahlt. Aber bei uns zahlen wir genau die Hälfte. Noch schlimmer, aber es ist so.

Was die Höhe der Tarife betrifft, wäre schon auch einiges in der Hinsicht zu sagen, daß wenn ich mit einem Diesel-Pkw unterwegs bin, dann kostet mir der Treibstoff ungefähr die Hälfte von dem, was die Maut kostet. Das scheint mir auch nicht normal zu sein, denn die Mineralölsteuern sind in Italien ja auch nicht gerade die geringsten, wie wir wissen. Und wenn dann der Treibstoff immer noch nur die Hälfte wie die Maut kostet, dann glaube ich,

wird auf einer Seite im negativen Sinne übertrieben.

Was die Kompliziertheit der Mautverrechnung betrifft, ist diese sicherlich in einem hohen Ausmaß unnötig. Einige Vorschläge sind bereits gebracht worden. Ich will diese nicht wiederholen. Daß wir zwischen den einzelnen Fahrzeugen stärker differenzieren müssen, das ist für mich überhaupt keine Frage, obwohl ich auch nicht der Meinung bin, daß man die einen um 160.000fach erhöhen oder vermindern kann. Aber einen gerechteren Tarif wird man einführen müssen. Es ist meines Erachtens auch notwendig, daß gerade jene Fahrzeuge, die aus Arbeitsgründen unterwegs sind, von der Autobahn bei der Bezahlung der Maut ein Dokument in die Hand bekommen, daß fiskalisch auch anerkannt wird. Denn das ist einfach ein Nonsens. Die Finanzbehörde erkennt die Quittungen der Autobahn nicht an. Man kann sie nicht abschreiben, wenn ich mit einem Firmenauto unterwegs bin. Sie erkennen die nicht an, weil sie sagen, solche könnte man an den Schaltern beliebig viele sammeln. Abschreiben kann man die Autobahn als Firma also nur dann, wenn man die sogenannte "Via-Card" hat. Dann kann man sie abschreiben, aber sonst geht das nicht und das scheint mir auch ein Nonsens zu sein, wenn der auch nicht weiß Gott wie schwerwiegend, und beileibe nicht der schwerwiegendste in diesem Staate ist.

Was wir in Zusammenhang mit diesem Gesetzentwurf entschieden von der Regionalregierung fordern, ist, daß sie das Mehr an Mitspracherecht auch gleichzeitig in ein Mehr an Mitverantwortung ummünzt. Wir sagen ein klares Ja oder ich persönlich sage ein klares Ja zum Ankauf dieser Aktien, wenn damit die Verpflichtung für die Regionalregierung verbunden ist, aus dieser umweltmäßig veralteten Autobahn eine umweltfreundliche, umweltmäßig moderne Autobahn zu machen.

Selbstverständlich sind auch andere Dinge von Belang, wie z.B. die Zweisprachigkeit. Über lange Zeit haben wir längs der Autobahn italienische und englische Aufschriften – auch bei den Tankstellen auf der Autobahn – gelesen, aber keine deutsche. Inzwischen sind sie großteils eingeführt. Das ist einfach ein Nonsens. Ich habe nichts gegen das Englische, aber daß wir in einem Gebiet, wo vorwiegend deutsch bzw. italienisch gesprochen wird, nicht einfach italienisch und englisch als Sprache benützen, das scheint mir einfach eine Provokation zu sein. Ich zumindest habe sie als solche empfunden, obwohl ich auch sagen muß, daß ich das englische Wort für bleifreies Benzin ohne weiteres verstehen konnte und ich rechne mich nicht zu den Sprachengenies.

Ich habe vorher gesagt, daß das ganze Verkehrsproblem im größeren Kontext zu sehen ist und da habe ich manchmal den Eindruck gehabt, daß die Hauptaktionäre der Autobahn, weil sie daraus doch auch beträchtlichen Gewinn gezogen haben, gar nicht so daran interessiert sind, daß die Bahn durch unser Gebiet weiß Gott wie gut ausgebaut wird. Das wäre natürlich ein grober und unverzeihlicher Fehler. Die Region muß als öffentliche Institution, so wie auch andere öffentliche Institutionen, die Verantwortung mitübernehmen, damit der Verkehr insgesamt in bessere und richtigere Bahnen gelenkt wird. Ich stelle mir da eine Art Verkehrskonsortium in einem erweiterten Rahmen vor. Dazu gehört auch, daß sich die Region – sobald sie sich entsprechende Mitspracherechte erworben hat und das wäre anzupeilen – sich darum bemüht, daß die Akzeptanz bei der Bahn wesentlich verbessert wird. Denn hier geht es beileibe nicht nur um die Struktur der Bahn. Die Strukturen sind dürftig, das wissen wir, aber die Organisationen sind zum verzweifeln. Ich nenne nur zwei Beispiele aus der jüngsten Zeit. Die sind alle nicht älter als ein Monat. Ich lasse mir oft von einer Firma in Trient kleine Pakete – das Paket wiegt ein paar Kilogramm – mit einer bestimmten Ware nach Eppan schicken. Ich habe mir das früher immer per Spedition schicken lassen, weil die gerade neben diesem Geschäft ihren Sitz hat. Ich habe immer von Trient bis in das Magazin meiner Firma in Eppan 10.000 Lire bezahlt und das hat immer einen Tag gedauert. Ich war an und für sich zufrieden damit. Ich habe

mir aber gedacht: Muß das sein? Warum nicht mit der Bahn? So habe ich es am Montag morgens bestellt, habe es am Montag morgens in Trient per Bahn abschicken lassen, ist am Donnerstag in Bozen angekommen. Die dortigen Beamten sind in der Regel freundlich und rufen an, daß ein Paket angekommen ist. Sie müßten es laut Bestimmungen der Eisenbahn nicht tun, dann bleibt das Paket liegen und man muß einfach pro Tag so und soviel Lagergeld zahlen. Sie haben aber am Donnerstag angerufen. Ich mußte von Eppan nach Bozen fahren, um das Paket abzuholen und habe dann anstatt 10.000 Lire 18.000 Lire bezahlt. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Solange wir solche Zustände bei der Bahn haben, können wir einfach nicht verlangen, daß die Wirtschaft auf die Bahn übergeht. Das ist einfach nicht tragbar. Denn diejenigen Firmen, die das tun, die werden über lang oder kurz zusperrt und dann bleiben ohnehin nur mehr die übrig, die von vornherein die klügeren waren. Wir müssen wesentlich dazu beitragen, daß die Akzeptanz bei der Bahn durch eine bessere Organisation erhöht wird. Ich erspare Euch das zweite Beispiel, das an und für sich noch viel schlimmer wäre.

Die Region – um wieder auf die Autobahn zurückzukommen – wird also in Hinkunft stärker als je die Aufgabe haben, die Autobahn zu verbessern und zu sanieren. Dabei muß die res pubblica im Vordergrund stehen. Aber es ist aus meiner Sicht absolut nicht abwegig, wenn auch eine öffentliche Institution mit ihren Investitionen Gewinn macht. Dies halte ich durchaus nicht für abträglich, wenn das nicht auf Kosten der res pubblica geht. Als wesentlicher Partner im gesamten Kontext der Verkehrsbetreiber, muß die Region diese Rolle der Verteidigung der res pubblica wahrnehmen und ganzheitlich ausgerichtet, die Entscheidungen im vernetzten Systems des Verkehrs in unserer Region und womöglich darüber hinaus fällen. Denn als Aktionär hat sie auch noch Möglichkeiten darüber hinaus mitzuentcheiden. Dazu gehört wesentlich die Verlegung eines Teils des Verkehrs auf die Schiene. Dazu gehört wesentlich, daß die Autobahn bei der Errichtung einer umweltfreundlichen ME-BO eine andere Position einnimmt, als sie dies bis jetzt getan hat. Das muß auch einmal gesagt werden, denn wenn wir Geld haben, Aktienpakete zu kaufen, dann müssen wir auch Geld haben, um notwendige umweltschützerische Maßnahmen bei der ME-BO zu finanzieren. Hier, glaube ich, ist nicht mit zwei Maßen zu messen, aber ich denke, daß da mein Kollege Benedikter noch ausführlicher dazu etwas sagen kann.

Ich sage also Ja zu diesem Gesetz, wenn sich der Regionalausschuß mit den genannten Zielen identifiziert und sich in diesem Sinne auch verpflichtet. Ansonsten ein entschiedenes Nein, wenn das wichtigste Ziel eine Mehreinnahme wäre, ohne daß damit die schwere Verantwortung gegenüber der res pubblica in gerechter Weise gewahrt würde. Ich glaube, wir werden in einigen Jahren zu überprüfen haben, wie der neue Mehrheitsaktionär Region, – denn auch wenn er nicht die absolute Mehrheit hat, kontrolliert er auf alle Fälle die Aktiengesellschaft – diese Autobahn gestaltet. Das kann man nicht in ein paar Monaten tun, aber in ein paar Jahren kann man das sicher feststellen. Und ich sage heute schon: wenn die Tätigkeit nicht in die Richtung geht, wie ich sie eben genannt habe und wie sie mehrere Vorredner vor mir in groben Zügen auch ähnlich dargestellt haben, dann wäre die Region gut beraten oder sogar verpflichtet, Aktien wieder abzugeben. Denn dann hat es keinen Sinn, daß wir Steuergelder in ein Projekt investieren, mit dem wir den Steuerzahler im Nachhinein nochmals schädigen.

Abschließend nochmals mit einem weinenden und mit einem lachenden Auge: Wenn es sich keine neuen Aspekte in der Debatte ergeben, dann werde ich diesem Gesetz zustimmen, nicht ohne Gewissensbisse, weil ich mir nicht sicher bin, ob der Regionalausschuß in die Richtung arbeiten wird, wie wir es eben dargelegt haben. Aber ich muß bis zum Beweis des Gegenteiligen davon ausgehen, daß die Regionalregierung eine demokratische Institution ist und die von den Abgeordneten – ich meine die von der Mehrheit der Abgeordneten –

geäußerten Meinungen in ihre Tätigkeit mit ausbaut. Dann glaube ich, können wir ziemlich beruhigt Ja zu diesem Aktienankauf sagen. Ich werde dies tun. Es ist dies ein Vertrauensvorschuß, aber ich werde mir auch vorbehalten, in Zukunft die Tätigkeit der Region stärker als je in diesem Bereich zu kontrollieren.

(Signor Presidente! Colleghe e colleghi! Oggetto del presente disegno di legge è una questione abbastanza semplice. Infatti siamo invitati ad esprimere un sì o un no all'acquisto di un pacchetto azionario da parte della Regione. Ma è logico e naturale che non ci si possa limitare a dire sì o no a questo disegno di legge, senza fare riferimento all'ambito più generale, immediatamente connesso ad una simile iniziativa legislativa, ovvero ai problemi del traffico in genere e soprattutto nella nostra regione. Posso dire che raramente come nella discussione di questo disegno di legge, mi è capitato di riscontrare così tanti elementi concordanti negli interventi degli oratori che mi hanno preceduto. Anche se non condivido tutti i punti e a mio parere le priorità sono diverse, devo riconoscere che per quanto possa giudicare, tutti gli oratori che mi hanno preceduto si sono effettivamente premurati di sottolineare gli aspetti positivi di questa operazione, senza fare alcuna ironia.

Vorrei esprimere un particolare ringraziamento al collega Kufstatscher, per avermi consegnato la sua relazione in occasione del dibattito sul bilancio, che ho attentamente analizzato già a suo tempo. Non sono stato quindi per nulla sorpreso quando, dopo relativamente poco tempo, ho ricevuto le controdeduzioni del presidente Pancheri, che ho letto altrettanto attentamente. Tra le righe però posso dire che tendo a dare più ragione al collega Kufstatscher. Di qui il mio sincero ringraziamento a Sepp Kufstatscher, membro uscente del collegio dei sindaci, — anche se è mio concorrente politico — per la stesura di questa relazione. Forse, dovendo constatare che certe organizzazioni, che iniziano con la lettera M (mafia) non si limitano solo a certe aree geografiche che iniziano con la A (Alto-Adige), avrà meno da ridere.

Come ho già avuto modo di dire, avremmo dovuto parlare soltanto del pacchetto azionario, ma anch'io colgo la palla al balzo per esprimere alcune considerazioni personali in ordine a questo problema. Già in sede referente ho dichiarato di dare la mia adesione a questa iniziativa legislativa con una lacrima ed un sorriso. Un sorriso perché temo — tra virgolette —, che questo acquisto per la regione in termini monetari in futuro rappresenterà un buon investimento. Perché con questo pacchetto la regione praticamente ha il controllo su tutta la società. Dobbiamo prenderne atto e proprio per tale ragione queste poche percentuali in più sono determinanti in termini commerciali. Sappiamo anche che le prospettive degli utili dell'autostrada — e qui aggiungo purtroppo — per il futuro continueranno ad essere molto buone. Perché, e forse io non lo vivrò in prima persona, le stime rivelano che fino all'anno 2015 il traffico non diminuirà di un solo veicolo, anche se riusciremo a spostare sulla rotaia quella porzione di traffico, che oggi prevediamo di trasferire. Perché fino ad allora il traffico complessivo al Brennero raddoppierà se non troveremo altre soluzioni ragionevoli e anche politiche, cui deve tendere la Regione e anche l'Arge-Alp. In quanto è inammissibile che alcuni paesi, come ad esempio la Svizzera, non siano disposti a smaltire quella parte di traffico che viene indotto dalle loro attività economiche. A mio avviso anche su questo punto bisognerebbe parlar chiaro una volta per tutte.

Rispondere sì o no all'acquisto del pacchetto azionario di per sé è abbastanza facile, perché se diciamo no, è chiaro che queste azioni non vengono bruciate, ma verranno acquistate da qualcun altro e quindi la sostanza non cambia. Perché se le acquista qualcun altro, sarà lui ad avere la maggioranza e quindi influire sulle decisioni della società. E così siamo noi come Regione a dover decidere in questo senso oppure se preferiamo lasciare il posto a qualcun altro. Io sono favorevole, — e l'ho già detto in sede referente — ma solo a determinate condizioni che avrò modo di illustrare e che sono convinto troveranno il consenso di tutti.

Solo su un punto non condivido l'opinione del collega Kufstatscher: visto che l'autostrada c'è, sono dell'avviso che si dovrebbe tendere ad un'ottimizzazione nell'uso di questa struttura, non solo dal punto di vista ambientale, ma anche quantitativo. Perché il traffico c'è, e se noi cerchiamo di spostarlo artificiosamente dall'autostrada, dalla nostra — tra virgolette — autostrada, allora dobbiamo convenire che questo traffico si svolgerà altrove. Questo è un dato di fatto certo. Ovviamente qui le opinioni possono essere discordi, ma io sono dell'avviso che volendo difendere la res publica, non sia opportuno introdurre il principio: piantiamo il palo del nostro recinto nel giardino del nostro vicino, perché nel nostro dà fastidio. Noi tutti dovremmo fare molto di più o piuttosto direi fare qualcosa, visto che finora non è stato fatto nulla o quasi, per ridurre il traffico. E' sicuramente giusto, ma è sicuramente anche giusto consentire l'utilizzo ottimale delle strutture preesistenti, perché altrimenti l'unica via d'uscita è quella di costruire altre strutture per smaltire il traffico restante.

In tal senso vorrei dire che dal mio punto di vista il traffico non va considerato un male. Il traffico è sostanzialmente un bene, se viene organizzato e gestito con criterio. Comporta notevoli vantaggi non solo di natura economica. Quindi in linea di principio io dico sì al traffico, sia dal punto di vista prettamente economico, che da quello economico—sociale e non da ultimo, perché no, politico. Vorrei solo accennare al fatto che l'automobile in Europa e nel mondo forse ha fatto sicuramente di più per la pace che non la maggioranza dei politici messi assieme, perché l'automobile ha consentito, come mai accaduto prima, di instaurare collegamenti individuali tra le persone in tutto il mondo, facendo sì che tutti possano conoscersi e confrontarsi tra loro, comprendendo quindi anche le opinioni e i problemi degli altri. Tutto questo non lo si sarebbe ottenuto senza un mezzo di trasporto individuale, leggi automobile, nemmeno con il treno, quantomeno non ai livelli attuali. E se è sempre stato affermato che gli investimenti nello sport tra l'altro sono utili perché i singoli popoli possano sfogarsi nei grandi stadi, invece che farlo sul campo di guerra, allora devo dire che in questo contesto vi è una ragione in più per difendere l'automobile: ma non tutte le automobili, e nemmeno in quantità illimitata.

Il traffico — lo sappiamo tutti — è un sistema complesso e molto intricato, nel vero senso della parola. Proprio per questo non tollera forme di particolarismi clientelari, forse più che altri settori. Gli interventi devono essere armonizzati tra loro e inseriti nel contesto globale. Non è possibile adottare iniziative isolate o unilaterali, bisogna sempre considerarle in modo non avulso dal contesto globale. In questo senso forse merita ricordare che mi pare alquanto ridicolo il fatto che un Presidente della Giunta provinciale come Durnwalder vieti la corsa della Mendola e la Provincia, che è pur sempre azionista dell'autostrada, non si sia mai espressa sulle opportunità di potenziamento di quest'arteria viaria. Almeno io non sono a conoscenza di nulla di tale. Di solito leggo le corpose relazioni che ci manda il Presidente Pancheri. Ma fino ad oggi da parte della Provincia non ho visto alcuna proposta tendente a tutelare l'ambiente e a migliorare notevolmente l'autostrada.

Ho letto sul giornale che anche per tutti i pubblici esercenti verrà introdotta un'imposta sul turismo. L'Assessore Frick non è in aula, ma qualcuno glielo riferirà. Per il calcolo di questa imposta si tiene conto del principio di causa—effetto. Si sostiene che il turismo produca grandi benefici per gli altri, ma non tenga conto della reciprocità, che è un dato di fatto. Quindi parlando di autostrada devo dire che se teniamo conto del principio di causa—effetto per le sovvenzioni, allora bisogna applicarlo anche alla tassazione. Signori miei, è assodato che nessun settore economico attira così tanto traffico come il turismo. E come abbiamo appena sentito, il traffico costa molto in termini monetari, di salute, di paesaggio e di ambiente. Se noi introduciamo l'imposta sul turismo, allora a mio avviso saremmo ciechi da un occhio, se contestualmente non introducessimo anche un'imposta speciale a carico degli operatori turistici, che tenga appunto conto di questo principio di causa—effetto. Lo dico senza alcuna acrimonia, cercando di essere obiettivo,

benché possa immaginare che non tutti accarezzino quest'idea.

Se la Regione acquista questo pacchetto azionario, avrà molto da dire e molto di più di quanto non rappresenti l'aumento percentuale delle azioni. Ovviamente per la regione ne conseguono anche maggiori obblighi. E li ho già illustrati in Commissione. Sono riportati anche nella relazione di Kufstatscher. Non mi vergogno affatto di affermare che ho copiato anche da lui alcuni spunti. Non vedo perché non si possa copiare quello che è giusto, tralasciando gli aspetti negativi, non ci vedo nulla di male. Certo è che i pedaggi devono essere più equi. E qui il collega Kufstatscher ha commesso un altro errore, rilevando che gli automezzi pesanti pagano un pedaggio di poco superiore a quello delle autovetture. Per gli automezzi pesanti fino a 35 tonnellate è vero l'esatto contrario. ...Se sono biasse, voglio spiegarti che pagano quasi la metà. Se io vado a Trento con un furgone della VW, in pratica pago la metà di quello che pago con la Golf. In Austria accade il contrario. Con mia grande delusione, ho pagato il doppio. Ma da noi si paga la metà esatta. E' ancora peggio, lo so, ma è così.

Anche in merito alla quantificazione delle tariffe ci sarebbe qualcosa da dire, ovvero che se io mi reco a Trento con un diesel, il carburante mi costa la metà del pedaggio. Anche questo non mi sembra normale, perché le tasse sul carburante in Italia non sono tra le più basse, come tutti sanno. E se il carburante mi viene sempre a costare la metà del pedaggio, allora credo che da un lato si esageri, ma in senso negativo.

Per quanto concerne il complesso meccanismo di quantificazione delle tariffe, va detto che è sicuramente superfluo. Sono già state avanzate alcune proposte in tal senso, che non intendo ripetere. Per me è non c'è alcun dubbio che si debba attuare una maggiore differenziazione tra i singoli veicoli, benché anch'io non sia dell'avviso che per alcuni veicoli il pedaggio debba essere ridotto o aumento di 160.000 volte. Ma si dovrà comunque introdurre un pedaggio più equo. A mio parere è necessario anche che gli autoveicoli in viaggio per motivi di lavoro, al momento di pagare il pedaggio, ottengano una ricevuta che viene riconosciuta valida ai fini fiscali. Perché è illogico che la finanza non riconosca valida la ricevuta dell'autostrada. Non si può scaricare, se è della macchina della ditta. Non la riconoscono perché sostengono che se ne possono raccogliere in quantità illimitata. Quindi come ditta si può scaricare solo se si ha la cosiddetta "Via-Card". Anche questo mi sembra un controsenso, anche se forse non il più clamoroso dello stato italiano.

Quello che chiediamo a gran voce da questa giunta regionale con questo disegno di legge, è che la maggiore partecipazione alla vita della società si trasformi contestualmente in una maggiore corresponsabilità. Noi diciamo un chiaro sì, o meglio io personalmente dico sì, all'acquisto del pacchetto azionario se ad esso è connesso l'obbligo per la Giunta regionale di fare di questa autostrada, antiquata dal punto di vista ambientale, un'autostrada rispettosa dell'ambiente e costruita secondo criteri moderni.

Ovviamente ci sono anche altre cose di cui tenere conto, come ad esempio la bilinguità. Per lungo tempo lungo l'autostrada abbiamo letto soltanto cartelli in lingua inglese e italiana – anche alle stazioni di rifornimento – ma non in lingua tedesca. E questo è semplicemente illogico. Non ho nulla contro la lingua inglese, ma che non si usi quella tedesca in una zona dove si parlano prevalentemente il tedesco o l'italiano, mi sembra una pura provocazione. Perlomeno io l'ho interpretata come tale, benché debba aggiungere che ho capito benissimo il termine inglese per "benzina senza piombo". Ed io non mi considero certo un genio delle lingue.

Ho avuto modo di dire in precedenza che tutto il problema del traffico va inquadrato in un contesto globale e qui a volte ho avuto l'impressione che i maggiori azionisti dell'autostrada, visto che ci guadagnano notevolmente, non sono assolutamente interessati al potenziamento della ferrovia sul nostro territorio. La regione come istituzione pubblica, ma anche altre istituzioni pubbliche, devono assumersene la responsabilità, in modo che il traffico possa venire gestito meglio. E qui immagino una specie di consorzio per il traffico in una cornice più ampia. Qui

rientra anche l'obbligo da parte della regione, — non appena avrà acquisito il diritto per poterlo fare e sarebbe auspicabile —, di adoperarsi per migliorare l'efficienza della ferrovia. E qui non intendo solo la sua struttura, perché sappiamo che è carente, anche l'organizzazione è disastrosa. Cito solo due esempi recenti, che risalgono a non più di un mese fa. Spesso mi faccio spedire ad Appiano da una ditta di Trento alcuni piccoli pacchi di circa due chili di peso, con una determinata merce. Prima ricorrevo sempre ad un corriere, perché aveva la sede proprio vicino a questa ditta. Per il trasporto fino al magazzino della mia ditta ad Appiano ho sempre pagato 10.000 lire, e il tutto si risolveva in un giorno solo. Ed ero soddisfatto. Ma poi ho pensato: perché non con la ferrovia? Così ho fatto l'ordine lunedì mattina, l'ho fatto spedire per ferrovia sempre lunedì mattina, ed è arrivato a Bolzano giovedì. Gli impiegati di solito sono gentili e mi telefonano, dicendomi che è arrivato un pacchetto. Stando alle disposizioni della ferrovia non sarebbero tenuti a farlo, e così il pacchetto rimane in deposito e bisogna pagare una certa somma giornaliera anche per il deposito. Ma comunque mi hanno telefonato giovedì. Da Appiano sono dovuto andare a Bolzano per ritirare il pacchetto e anziché 10.000 Lire ne ho pagate 18.000. Ma signori miei, finché la ferrovia sarà in questo stato, non possiamo certo pretendere che il sistema economico si trasferisca sulla rotaia. Non è ammissibile. Perché quelle ditte che lo fanno, prima o poi saranno costrette a chiudere, e così resteranno solo quelle che si sono fatte furbe fin dall'inizio. Dobbiamo contribuire in maniera determinante per far sì che una migliore organizzazione consenta un maggiore ricorso alla ferrovia. Vi risparmio il secondo esempio, che di per sé sarebbe ancora peggio.

Per tornare all'autostrada, la Regione in futuro avrà il compito di migliorare e sanare questa arteria di transito più che mai. E la res publica qui deve essere in prima linea. Dal mio punto di vista non è sbagliato che un'istituzione pubblica tragga un profitto dai suoi investimenti. Non lo ritengo assolutamente svantaggioso, se non va a spese della res publica. Quale partner rilevante nel contesto degli operatori del traffico, la Regione deve svolgere questo ruolo difensore della res publica e assumere le decisioni relative all'intricato sistema del traffico nella nostra regione — e possibilmente anche altrove —, sempre tenendo presente il contesto globale. Perché come azionista ha anche la possibilità di prendere decisioni che vanno oltre l'ambito regionale. Tra queste rientra anche il trasferimento di una parte del traffico sulla rotaia. E anche che la società dell'autostrada assuma un atteggiamento diverso da quello assunto fino ad oggi, rispetto ad una ME-BO che sia più rispettosa dell'ambiente. Bisogna dire anche questo, perché se abbiamo i soldi per acquistare un pacchetto azionario allora dobbiamo avere i soldi anche per finanziare alcuni interventi necessari alla tutela dell'ambiente costruendo la ME-BO. E qui non bisogna usare due pesi e due misure, ma credo che il mio collega Benedikter sarà più dettagliato in proposito.

Quindi dico sì a questa legge, se la Giunta regionale si identifica con gli obiettivi citati e assume degli impegni concreti in tal senso. Altrimenti un secco no, se l'unico scopo è quello di realizzare maggiori profitti, senza che venga salvaguardata la grande responsabilità nei confronti della res publica. A mio avviso tra alcuni anni dovremo verificare come l'azionista maggioritario, la Regione, — perché anche se non detiene la maggioranza assoluta controlla pur sempre l'intera società per azioni —, gestirà quest'autostrada. Non è possibile farlo tra un paio di mesi, ma sicuramente tra un paio di anni. E dico fin da ora che se l'attività della regione non si muoverà nella direzione indicata da me e da altri oratori che mi hanno preceduto, la regione farebbe bene — per non dire sarebbe tenuta — a cedere le azioni. In quanto non ha alcun senso investire del denaro pubblico in un progetto che col tempo andrà a scapito della comunità.

Concludendo, ancora una lacrima e un sorriso: se dal dibattito non emergeranno altri elementi, allora voterò a favore di questa iniziativa legislativa non senza rimorsi di coscienza, perché non sono sicuro che la Giunta si attiverà nella direzione che abbiamo invocato. Ma fino a prova contraria, devo supporre che la Giunta sia un'istituzione democratica, che nella sua attività tenga conto e sviluppi le opinioni espresse dalla maggioranza dei consiglieri. Allora a mio avviso

possiamo dare il nostro sì a questo acquisto azionario con animo sereno. Io lo farò. E' una manifestazione anticipata di fiducia, ma in futuro mi riserverò di controllare più che mai l'attività della regione in questo settore).

PRESIDENTE: La parola al cons. Craffonara.

CRAFFONARA: Grazie, signor Presidente. Mi pare che una piccola proposta di legge di tre articoli di dieci o dodici righe hanno dato la stura ad una serie di interventi e di considerazioni che veramente nessuno si aspettava...

(Interruzione)

CRAFFONARA: Stavo dicendo che tutto sommato si tratta di un disegno di legge che ha per oggetto l'acquisizione, o se vogliamo il consolidamento della maggioranza assoluta nella Società Autobrennero, da parte dei tre enti che sono gli azionisti principali, Provincia di Trento, Provincia di Bolzano e Regione Trentino-Südtirol. Con questa acquisizione, del costo di circa 2 miliardi e 486 milioni, dal Comune di Reggio Emilia in pratica si arriva ad avere un controllo sul 52% del capitale azionario di questa società. Spiegherò quelle che sono le ragioni per cui ritengo che questa operazione sia opportuna e con questo però non intendo assolutamente portare acqua al secchio o al mulino della maggioranza, perché non mi pare che sia il caso, anche se si nota con un certo stupore e sorpresa che nell'ambito della maggioranza stessa ci sono voci abbastanza diversificate che tendono a porre degli aspetti, degli accenti e dei ragionamenti che si pongono un po' in contrasto con quelle che sono le proposte della Giunta, non voglio fare da supporto, come insinuava prima il cons. Taverna, alla maggioranza, che del resto non ne ha bisogno, però mi pare che alcune considerazioni sull'oggetto di questa proposta siano opportune.

Credo di poter affermare tranquillamente che il controllo di una società che riguarda un'arteria fondamentale ed importante come quella dell'Autostrada del Brennero è fuori dubbio, credo che non serva ricordare ciò che questa via di comunicazione ha rappresentato da sempre nella storia nostra, europea, non soltanto nei rapporti fra Italia ed Austria, ma possiamo dire quello che quest'arteria rappresenta in quella che è l'economia europea da sempre. Credo che abbia segnato veramente il punto di incontro fra due civiltà estremamente importanti e che però nello stesso tempo avevano bisogno di confrontarsi e di competere, se vogliamo, l'una con l'altra non solo dal punto di vista economico con degli scambi commerciali, che peraltro sono di estrema importanza per lo sviluppo delle rispettive economie, ma anche e soprattutto direi sotto il profilo culturale, cioè degli incontri fra i popoli, per cui mi sembra un po' strana la considerazione che leggo in un passo della relazione del cons. Kußtatscher, che peraltro ha avuto anche elogi ed anch'io quando ci sono dei colleghi che lavorano per approfondire un argomento, non solo, ma si fanno carico di portare le loro considerazioni così come ha fatto il collega Kußtatscher all'attenzione di tutti, credo che già di per sé questo sia un aspetto positivo di cui bisogna dare atto e credo vada ringraziato.

In questa relazione ci sono talune considerazioni che sono condivisibili, ma mi ha lasciato, se me lo consente, collega Kußtatscher, un po' perplesso, quel passo dove dice che "chi semina strade raccoglierà traffico", ci mancherebbe, altrimenti sarebbe inutile fare strade, se poi queste strade non venissero utilizzate e "chi costruisce strade grandi e belle si ritroverà con molto traffico". Credo di cogliere quello che il collega Kußtatscher vuole dire e che in parte è condivisibile, ma un'affermazione messa così evidentemente contrasta con quella che è stata l'evoluzione della nostra civiltà da sempre: pensiamo ai Romani, grandi costruttori di strade, è

grazie a loro se tutto sommato l'Europa – perché il loro respiro è di carattere europeo – ha potuto già vedere una sua dimensione, una sua unitarietà, quindi parliamo di 2000 anni fa, tutti i secoli successivi hanno dimostrato qual è e quale è stata l'importanza per lo sviluppo non solo economico, ma anche culturale delle grandi arterie e delle grandi vie di comunicazione. Può darsi che oggi le strade possano essere in parte superate da altre possibili e potenziali vie di comunicazione, ma direi che il concetto di fondo, quello che esse rappresentano, che vogliono dire, non sia mai venuto mai e poi mai verrà meno nemmeno per il futuro.

Allora credo che volenti o nolenti a queste strade, a questi mezzi di collegamento fra i popoli ci sia un futuro e quindi per una regione come la nostra che dall'autostrada del Brennero credo abbia avuto sì qualche aspetto negativo, che è stato ampiamente dimostrato, però mi pare che dall'altra parte, sull'altro piatto della bilancia bisognerà anche dare atto degli enormi vantaggi che la nostra regione ha avuto da questo collegamento, credo che i benefici siano sotto gli occhi di tutti, perché a trarne beneficio non sono stati soltanto i due capoluoghi, Bolzano e Trento, ma direi che tutte le vallate del Trentino e del Südtirol hanno avuto la possibilità quasi tutto ad un tratto, rispetto a quella che era la situazione precedente, di essere messe in collegamento diretto e veloce con il Nord e con il Sud; è inutile ricordare quello che è stato lo sviluppo anche del turismo, oltre che della nostra economia, e quindi quelli che sono stati i vantaggi.

Il poter, attraverso una maggioranza azionaria, controllare lo sviluppo e quindi la politica della viabilità delle comunicazioni, come in questo caso, mi sembra che sia estremamente importante, perché questo dà la possibilità di poter esprimere meglio e di poter influire meglio con le nostre scelte su quella che è la politica sotto questo profilo, una politica che può e deve essere certamente a difesa dell'ambiente, e credo che sia il Südtirol che il Trentino siano estremamente sensibili sotto questo profilo, una politica che tenda ad essere sensibile a quelle che sono le esigenze fondamentali delle popolazioni che vi abitano e non soltanto lungo il percorso, ma certamente soprattutto per quelle, perché è importante la lotta che si può fare contro l'inquinamento, non soltanto da odori, ma anche dai rumori – l'inquinamento acustico – ci sono leggi che sono state portate anche all'attenzione di quest'aula. Per una politica dei trasporti, il famoso dilemma gomma o rotaia, e la maggioranza, il controllo di questa Società può essere determinante nel poter influire su quella che è il tipo di politica che desideriamo attuare.

Dico tutte queste cose sempre in termini positivi perché alle volte si ha proprio l'impressione che sarebbe addirittura bello avere la maggioranza di questa Società magari per "chiuderla", perché più di una volta si è sentito e si è letto che insomma sarebbe bello poter evitare innanzitutto le merci, una volta si è detto che sarebbe più opportuno che il traffico passasse dalla strada alla ferrovia, e qui mi pare che siamo tutti d'accordo, ma ho anche visto che sarebbe opportuno che questo traffico non ci fosse per nulla, che le merci passassero da altre parti o addirittura che non passassero per niente, perché non è nell'interesse delle nostre popolazioni residenti, perché dà fastidio, perché fa rumore, perché crea molestie di vario genere.

Credo sia giusto che i nostri enti, Province e Regione, abbiano in primo piano l'interesse e la rappresentanza delle nostre popolazioni, però credo che la nostra responsabilità ed il nostro senso di appartenenza ad una collettività certamente più ampia, non possa fare dimenticare che ci sono strutture che non appartengono soltanto a noi, ma che sono a disposizione di tante altre comunità e di tanti altri collegamenti, per cui credo che si debba stare molto attenti nel fare questo tipo di ragionamento, cioè certo, noi dobbiamo tutelare e rappresentare sotto vari aspetti quelli che sono i nostri interessi ambientali, delle popolazioni eccetera, però si tratta pur sempre di strutture collettive che collegano stati e regioni diverse e per i quali credo che non si possa andare molto più in là di azioni precise e concrete, certamente

nostra salvaguardia, ma non a rinnegare o addirittura disconoscere quella che può essere la necessità della presenza di questa strada.

Credo quindi che la proposta della Giunta debba avere una risposta positiva, perché in un certo qual senso va anche nella direzione di un Voto, già lontano nel tempo ormai di un anno abbondante, espresso dallo stesso Consiglio regionale che chiedeva, tutto sommato, all'ANAS, allo Stato, di avere una maggior possibilità di competenza, sulla gestione ordinaria e straordinaria, se possibile, delle nostre strade nazionali; per certi versi l'acquisizione o il consolidamento di una maggioranza che controlla una strada va nel verso proprio di quello che era già stato il desiderio politico di assumere via via il controllo dell'intera viabilità delle due province, se era possibile, e che questo Voto e che questo sforzo sia stato giusto mi pare che sia dimostrato anche dai recenti fatti che sono avvenuti ed avvengono in questi giorni con grandi dimostrazioni per l'inefficienza di quella che è l'ANAS per quanto riguarda la manutenzione ordinaria e straordinaria delle nostre strade; non so qual è la situazione nel Südtirol, ma certamente nella maggior parte delle strade del Trentino la situazione è drammatica, perché ci troviamo di fronte non a strade, ma a mulattiere e si ha la dimostrazione chiara e lampante delle difficoltà, quanto meno, in cui l'ANAS si trova, difficoltà che sono sotto gli occhi di tutti, che possono avere anche delle comprensioni, ma da un punto di vista obiettivo non possono non suscitare grande indignazione, credo che sia proprio il caso di dirlo perché alle soglie del 2000 una gestione ed una manutenzione delle strade così come è fatta dall'ente di Stato è assolutamente inaccettabile e bene sarà e bene faranno queste nostre due Province assieme alla Regione a fare qualsiasi sforzo perché lo Stato trasferisca completamente anche le gestioni ordinarie e straordinarie delle strade statali e non soltanto di quelle provinciali ai nostri due enti nella certezza che essi sapranno meglio gestirle così come fanno e di conseguenza — ripeto — il controllo definitivo di questa Società rientra in un certo senso in questa politica di controllo di quelle che sono le nostre strade di comunicazione.

Credo che sotto il profilo economico e finanziario non ci siano dubbi, anche se ho fatto presente prima che il controllo di una società per certi versi non dico che possa fare a meno di certe considerazioni di economicità, questo mai, però evidentemente la politica di gestione ha degli aspetti che vanno oltre quelle che possono essere le valutazioni sotto il profilo della redditività e dell'economicità dell'investimento, però mi pare che anche qui la storia dà un'ampia dimostrazione dell'opportunità di questa acquisizione. Certamente i primi tempi della storia della nostra autostrada non sono stati facili, come del resto quasi sempre le iniziative di lungo momento incontrano all'inizio momenti di difficoltà, che però sono stati superati per cui mi pare di capire che dall'investimento iniziale di circa 700 milioni fatto gradualmente, anche attraverso acquisizioni o aumenti di capitale dal 1958 in poi, adesso mi pare che questo capitale si sia rivalutato in maniera estremamente più che soddisfacente, perché siamo nell'ordine di quasi 30 miliardi e quindi mi pare che non si possa non esprimere un parere favorevole anche a questo ulteriore esborso, o meglio, investimento di circa due miliardi e mezzo, perché anche sotto il profilo economico e finanziario credo che sia un'operazione opportuna.

Quindi solo sotto questo profilo ed anche per le considerazioni che ho svolto prima il mio voto sarà favorevole.

PRESIDENTE: La parola al cons. Casagranda.

CASAGRANDA: Grazie, signor Presidente. Intervengo per dire che anche l'azienda Autostrada del Brennero non sfugge al potere politico di turno e che un rafforzamento del pacchetto azionario in possesso alla Regione contribuirà indirettamente a consolidare queste rendite

politiche. Questo per l'introduzione di ciò che si vuol dire. Credo sia giusto finanziare l'autostrada, purché la si faccia funzionare.

Conosciamo le difficoltà che l'Autostrada ha attraversato in questi due anni, sappiamo che ci sono stati anche degli incontri con i rappresentanti austriaci, con i nostri rappresentanti regionali, credo che questo sia un fatto, però non si deve gettare un sasso per poi lasciarlo fermo dove è caduto.

Credo che questo lavoro deve essere intensificato e portato a conclusione; sappiamo quanto i nostri trasportatori su gomma e su rotaia hanno subito in questi due anni. Abbiamo visto al valico quanti autotreni si sono messi in fila per aspettare lo sdoganamento ed il transito delle merci verso l'Italia e verso l'Austria.

Non sono d'accordo con l'assessore quando afferma che tutto funziona abbastanza bene. Credo che chi ha delle responsabilità a livello regionale, debba impegnarsi, affinché i recenti avvenimenti non abbiano più a verificarsi; parliamo tanto del 1992-93, ma non siamo capaci di far passare le nostre merci attraverso il valico del Brennero. Credo che questa sia l'assurdità di una politica europea! Non riusciamo nemmeno a doganare il nostro prodotto destinato all'estero, credo che questo faccia riflettere, signor Presidente della Giunta regionale, ed assessori competenti.

La finanziaria dell'Autostrada ha fra l'altro il dovere di sistemare la strada, pertanto impegniamo pure questo capitale, noi comunque faremo la nostra riflessione su questo, non ci opporremo se le cose verranno sistemate per il meglio, a condizione che si coinvolga chi ha le responsabilità nei vari enti pubblici che partecipano alla Società Autobrennero; se la Regione ha il pacchetto o uno dei pacchetti azionari maggiori, credo che questa debba avere anche un peso nella gestione dell'autostrada ed allora ci rivolgiamo alla Giunta regionale perché questo avvenga.

Le merci che vanno a male, camion di bestiame fermi per giorni e giorni, ed i verdi che sono sempre così meticolosi in merito alla caccia o altri settori, nulla fanno contro la moria di bestiame alle dogane...

(Interruzione)

CASAGRANDA: Scusa, non è una critica, anzi è un pregio! Anche voi dovete guardare a queste cose, e non soltanto all'uccellino che passa e cade urtando contro un filo. Qui vorrei vedere il partito verde, avremo comunque modo di discuterne, perché il nostro partito ha presentato 15 giorni fa una dettagliata mozione, che andrà in discussione nelle prossime sedute del Consiglio, dopo Pasqua, in merito al sistema di sdoganamento e del transito ai valichi in questione.

Dovrei fare una precisazione per quanto riguarda le strade. Sapete che l'autostrada ha delle uscite e delle entrate e pertanto credo che, come giustamente sottolineato anche da qualcun altro, sia assurdo fare gli espropri e non portare a termine l'opera entro i 5 anni successivi, non desidero ribadire cose già dette in quest'aula, ma quando si procede ad un esproprio è giusto che l'opera programmata si realizzi entro tempi accettabili. Credo che anche questa sia una cosa su cui dover riflettere.

Per quanto riguarda le strade - dicevo - sappiamo che l'ANAS, ho letto questa mattina per caso che gli assessori provinciali si sono recati a Roma, credo che smuovere questi colossi d'argilla come l'ANAS o l'ENEL che sono inattivi da tempo, che sono in sostanza lo Stato, vi ha già provato il Presidente del Consiglio regionale, il Presidente del Consiglio provinciale, ma non si riesce a renderli attivi, ecco che qui vorrei richiamare la nostra autonomia, come si parlava ieri, il cons. Ferretti propalava l'autonomia totale delle nostre regioni, si sforzava a dimostrare che qui tutto funziona, ma vorrei chiedergli se le autonomie

sono quelle a cui inneggia, in seno alle quali si deve attendere quattro mesi per sgombrare una frana, e probabilmente altri sei mesi per rettificare la strada alla Rocchetta, e tutto questo in presenza di gravi incidenti stradali, per cui ritengo che queste realtà smentiscano le sue affermazioni; ieri giustamente nel corso del dibattito il cons. Boato ha accennato a parlare in ladino, perché in quest'aula non ci si comprende più, per cui si dovrà pur ricercare un linguaggio atto a farsi comprendere...

(Interruzione)

CASAGRANDA: E' un apprezzamento che ho fatto, cons. Boato, perché hai parlato in ladino ed io proverò a parlare in napoletano, onorevole Presidente della Giunta regionale, forse le cose andranno meglio.

Dico questo per fare presente che anche il cons. Ferretti – scusate questa parentesi – dovrebbe essere un po' più cauto, perché amministrare producendo debiti, come ha fatto la D.C., è capace chiunque, l'altro giorno abbiamo letto di un buco di 12.000 miliardi da colmare nell'anno 1991. Credo che questi siano i dati su cui la gente, i consiglieri, gli assessori ed i Presidenti devono riflettere, 12.000 miliardi di debiti prodotti in un solo anno che ora lo Stato deve recuperare.

(Interruzione)

CASAGRANDA: Ed ancora dice che va bene! Va benissimo, per lui, ma per le categorie che verranno tassate le cose andranno meno bene; il Ministro Carli, di fama nazionale e conosciuto in tutto il mondo, ha scritto e dichiarato alla televisione: "lo Stato dovrà vendere parte del proprio patrimonio". Questo è il governo che abbiamo, e se tanto viene affermato da un Carli che ha speso una vita per l'economia italiana, credo che le parole, gli scritti e le interviste di quest'uomo debbano fare riflettere.

Vengo all'argomento. Credo che sia giunto il momento di farla finita con il centralismo romano e con i paladini dello Stato, siamo certamente italiani, ma è nostro dovere far rispettare in tutti i modi i nostri statuti di autonomia, come sottolineato ieri dal cons. Benedikter. Questo credo che sia il nostro compito, ed il disegno di legge-voto n. 32 discusso ieri ha rappresentato un'occasione in tal senso e per invitare la nostra Regione ad operare seriamente in base alla nostra autonomia speciale, altrimenti perseverando con l'attuale politica si corre il rischio di precipitare in una situazione rovinosa.

Pur non volendo entrare nelle questioni di un grande partito autonomista, quale è il S.V.P., devo comunque fare notare che qui è cambiato qualche cosa: le giovani leve del S.V.P. non hanno forse ancora la necessaria forza politica per difendere l'autonomia, pertanto si sono astenute sul Voto n. 32, però se su questi banchi fossero seduti ancora Magnago o qualche altro personaggio che dell'autonomia si erano fatti una ragione di vita, il S.V.P. non si sarebbe astenuto, ma avrebbe votato per la legge-voto presentata ieri dal cons. Benedikter.

Per concludere ritorno alla questione delle strade ed a tal proposito non si può non fare un accenno a quella della Val di Sole, Val di Non, Val di Cembra, Valsugana e di altre valli del Trentino, strade gestite dall'ANAS, il cui stato di manutenzione rispecchia perfettamente la situazione gestionale di tale ente, senza peraltro parlare della frana del Bus de Vela, che per due settimane ha atteso i primi interventi, e della situazione della Rocchetta, strada che si riaprirà appena a metà aprile; sono due punti critici per la viabilità, lasciati al caso, per la maggioranza dall'ANAS, vale a dire dallo Stato.

Credo che allora il nostro partito, in particolar modo le nostre sezioni della

Valle di Non e di Sole, hanno sensibilizzato chi di dovere con un volantinaggio, ma faremo pure dei manifesti per dare a questi due casi tutta la pubblicità necessaria, per mobilitare l'opinione pubblica: non è più possibile permettere agli altri di gestire le nostre cose e credo che sia venuto il momento di assumere in proprio la regia per avviare a soluzione simili problematiche e di essere noi i protagonisti nella gestione di questa autonomia che tante soddisfazioni ha dato.

Concludo. Da Roma non arrivano i soldi, come diceva pocanzi il cons. Ferretti, pertanto con i convegni e le promesse non si costruiscono e non si sistemano strade, contribuiscono soltanto a creare un'immagine, dietro alla quale però va collocato il concreto, cioè la reale volontà di risolvere i nostri problemi, iniziando dall'autostrada, per la quale potremmo esprimere voto favorevole, affinché tale realtà venga gestita nel migliore dei modi, proponendo alla sua direzione persone tecnicamente preparate e valide, capaci di battersi anche a favore dei nostri autotrasportatori che si dibattono in difficoltà ormai insostenibili anche per l'economia della Regione Trentino-Alto Adige.

PRESIDENTE: La parola al cons. Leveggi.

LEVEGGI: Grazie. Dopo gli interventi che mi hanno preceduto e che in parte hanno ripreso alcune considerazioni che ho già avuto modo di sviluppare in quest'aula, voglio sintetizzare brevemente il mio pensiero su un aspetto che è già stato ripreso stamattina, ma che mi preme riprendere un attimo.

Non sono assolutamente contrario, sono favorevole a questa operazione proposta dalla Giunta regionale...

(Interruzione)

PRESIDENTE: Prego i consiglieri di fare silenzio.

LEVEGGI: ...Di acquisire questo pacchetto azionario, con l'obiettivo di portare all'interno degli enti pubblici regionali il 52% delle azioni della Società; contro l'obiettivo non vi è nulla da obiettare, per cui va dibattuto il problema come la Regione intenderà utilizzare questo 52% nell'ambito della gestione rispetto al passato, rispetto ai Voti già più volte espressi qui in quest'aula...

Pregherei il collega del M.S.I. di uscire dall'aula se intende intrattenersi su altri argomenti.

...Dicevo che il problema che si pone al di là di altre questioni, sulle quali varrebbe la pena forse anche soffermarci, ma in linea generale sarebbe utile dibattere su come questi enti pubblici che deterranno insieme il pacchetto maggioritario si porranno all'interno dell'amministrazione della Società e cioè se faranno veramente valere le volontà espresse dai vari enti che rappresentano. Non vi è dubbio che ha ragione Pancheri a fare un ragionamento che del resto sviluppa nelle sue relazioni sulla necessità di incrementare gli incassi eccetera, rispondendo alla logica del Codice civile che disciplina anche la società per azioni. Vi è però un momento politico che precede questo, che è quello dell'assemblea della Società, dove la proprietà deve esprimere le proprie valutazioni ed i propri indirizzi anche di ordine politico e quindi è necessario ed importante che questi enti pubblici, che oggi raggiungono il 52%, si raccordino. Ed allora, per venire alla questione delle tariffe, che qui più volte è stata sollevata questa mattina, dico che il nocciolo della questione non è tanto il problema delle tariffe, se risultano equilibrate o meno nell'interno dell'utenza, quanto i problemi che la presenza dell'autostrada o il suo mancato utilizzo possono determinare sulle strade ordinarie della nostra

provincia.

Ed allora se siamo convinti di questo, cioè se siamo convinti che viviamo in una valle, che va da Ala o da Avio al Brennero, estremamente stretta, che ha pochi spazi e dove per ovvi motivi non possiamo permetterci più linee infrastrutturali, perché lo spazio è ridotto e dobbiamo valorizzarlo al meglio, per cui va utilizzato al meglio e soprattutto le due infrastrutture, ferrovia da un lato ed autostrada dall'altro. Quindi per un logico sviluppo della politica dei trasporti è necessario raccordarsi con la ferrovia per trasferire i carichi da gomma a rotaia, non vi è alcun dubbio; sappiamo benissimo che questo comporterà un certo numero di anni di tempo per gli adeguamenti, che non potranno essere concretizzati a breve termine, questo è il dato di fatto, purtroppo, e risolvendo alcuni di questi problemi a carattere ambientale, si creeranno altre problematiche che a loro volta dovranno essere prontamente risolte, come ad esempio l'inquinamento acustico, che senz'altro aumenterà notevolmente, soprattutto nei centri abitati, dato l'elevato numero di treni che passerà, pur nella consapevolezza che dobbiamo muoverci in questa direzione; ma nel mentre si arriverà a potenziare la ferrovia e quindi a trasferire dalla gomma alla rotaia i carichi pesanti, abbiamo il dovere di ridurre i traffici pesanti sulle arterie statali e provinciali, perché spesso volte molti trasporti pesanti utilizzano le arterie statali e provinciali per sfuggire ai costi del pedaggio. Allora si tenga conto anche delle politiche che si sviluppano a livello internazionale, ad esempio dal 1987 esiste una risoluzione al Parlamento europeo che invita gli Stati membri ad eliminare i pedaggi autostradali, riservando tale carico esclusivamente ai grandi manufatti, intesi come tunnel, grandi gallerie o grandi ponti, proprio per i problemi manutentivi, ed individuando altre fonti, tassa di circolazione od altro per recuperare i costi che comunque l'erario deve sostenere per la manutenzione e la gestione di queste infrastrutture.

Dunque si consideri che esistono progetti di legge, che forse sono già stati tradotti in realtà, che prevedono il transito gratuito per tutto il traffico pesante nella tratta Rimini-Termini Imerese proprio perché tutta la tratta adriatica è divenuta invivibile per l'alto livello di inquinamento acustico e di pericolosità raggiunti, dato che molti automezzi preferiscono la strada statale all'autostrada.

Allora il problema è quello che abbiamo qui discusso, e ritorniamo all'origine, al di là del fatto che esiste questo aspetto del trasporto pesante, della necessità di incentivare l'utilizzo dell'autostrada per evitare che gli automezzi commerciali usino le arterie stradali ordinarie, in attesa che si riesca a spostare il trasporto pesante su rotaia.

Il secondo aspetto è quello di favorire l'utilizzo autostradale da parte del traffico ordinario, riducendo possibilmente i flussi sulle strade statali e provinciali, ma come può essere raggiunto un simile obiettivo? Abbiamo discusso in questa sede sul servizio gratuito nel tratto autostradale trentino, era un'ipotesi, tenendo conto di tutte le limitazioni che c'erano, la Società Autobrennero ci ha risposto che era disposta a praticare sconti, mentre il nostro intendimento era l'assunzione da parte di predetta società dei problemi del traffico della valle dell'Adige, invitando peraltro tutti gli enti pubblici, Provincia di Bolzano, Provincia di Trento e Regione, a mettersi al tavolino per compiere le necessarie valutazioni. Non ha senso infatti costruire varianti su varianti nei paesi o città tra Verona a Brennero, ma purtroppo questa è la tendenza, la qual cosa produce l'aumento della pericolosità, senza peraltro risolvere il vero problema, che sarebbe il miglior utilizzo degli spazi riservati alla viabilità, che significherebbe pure un risparmio in termini economici. Quindi i minor introiti o i non introiti per il mancato gettito del pedaggio autostradale potrebbe essere recuperato dall'altra parte razionalizzando la costruzione di nuove arterie, siano esse provinciali o statali e ridurre l'impatto ambientale.

Se con questa operazione si raggiungerà, come si calcola, il 52% delle azioni fra gli enti pubblici, mettendosi a tavolino per compiere valutazioni complessive circa l'utilizzo

migliore dell'arteria autostradale, troveremo senz'altro modo e maniera di garantire una migliore vivibilità in tutti i territori attraversati dall'autostrada con tutte le garanzie e renderla veramente un'alternativa alle strade statali e provinciali. Certo che in un'ipotesi futuribile probabilmente vi è la necessità di avere qualche svincolo in più, ma se noi o se altri prima di noi 10 o 15 anni fa avessero pensato l'autostrada in questi termini, oggi non ci troveremmo ad affrontare tutti questi problemi, che vanno dalle convenzioni con l'ANAS, al realizzare le tangenziali sud e nord di Trento, quella di Lavis ed avanti di questo passo; se avessimo o avessero avuto lungimiranza nel prevedere, che in una valle di conformazione geografica, come quella dell'Adige, l'autostrada doveva servire soprattutto alla popolazione locale come tangenziale esterna a tutti i centri abitati e se avessimo risparmiato in termini di denaro e soprattutto di spazio, avremmo o avremmo centrato l'obiettivo. Certo, oggi questo non è più perseguibile ma possiamo fare qualche passo ancora in questa direzione, evitando ulteriori interventi, senza perdere di vista la soluzione generale, che rimane sempre il trasferimento del traffico pesante da gomma su rotaia.

La seconda questione, anche se mi pare che da questo punto di vista l'autostrada, devo riconoscere, si muove in questa direzione, riguarda una serie di interventi necessari ed indispensabili per combattere l'inquinamento acustico che la presenza autostradale e quindi soprattutto le alte velocità, comportano per gli insediamenti abitativi che si snodano lungo l'autostrada.

Quindi voterò a favore di questa proposta, ma peraltro chiedo propriamente un impegno dalla Giunta regionale, che gli enti pubblici, che deterranno il 52% del pacchetto azionario, facciano rispettare la volontà delle rispettive Assemblee elettive e di attuare certi indirizzi che vadano nella direzione di un utilizzo maggiore del tratto autostradale anche ai fini del pendolarismo locale, dove questo è possibile, secondo quello spirito che è quello di alleviare il traffico dalle arterie statali e provinciali che purtroppo spesse volte non solo lambiscono, ma attraversano i nostri centri abitati producendo inquinamento e pericolo.

PRESIDENTE: Sono le ore 12.54. Ritengo opportuno sospendere i lavori, che riprenderanno alle ore 14.30; il primo iscritto a parlare è il cons. Leita. Buon appetito a tutti.

(ore 12.54)

(ore 14.34)

PRESIDENTE: Prego i consiglieri di prendere posto. I lavori riprendono. Prego procedere con l'appello nominale.

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

PRESIDENTE: I lavori riprendono. Siamo in discussione generale del disegno di legge n. 57: Aumento della quota di partecipazione della Regione al capitale sociale della S.p.a. "Autostrada del Brennero" con sede in Trento.

La parola al cons. Leita.

LEITA: Grazie, signor Presidente, nel dichiarare il mio voto favorevole a questo aumento di capitale, che tende del resto ad acquisire la maggioranza del pacchetto azionario della Società che permetterà agli enti regionali di gestire in toto l'Autobrennero. Ritengo che l'iniziativa

dell'Autobrennero abbia dato alla Regione Trentino-Alto Adige la possibilità di un valido collegamento verso l'Europa, dandoci quel rilievo non soltanto economico, ma anche di cultura europea che tanto vantiamo e tanto siamo convinti di portare avanti.

Ritengo che l'azienda Autobrennero abbia bisogno però di essere collegata con programmi ben più ampi, e qui vorrei richiamare un aspetto che ci tocca un po' tutti da vicino.

Questa mattina è stato sottolineato l'aspetto ambientale, indubbiamente dobbiamo equilibrarci da quello che è l'aspetto della funzionalità, l'aspetto che riguarda il risolvimento dell'asse viaria dei trasporti con quella che è la convivenza con un'arteria così importante, ma ritengo che l'Autobrennero dovrà concretizzare talune iniziative a breve termine, soprattutto a salvaguardia dell'ambiente, che deve essere tutelato non soltanto per l'aspetto paesaggistico, ma anche per coloro che a fianco di questa arteria devono vivere e gestire le proprie attività.

Non vorrei sottolineare l'aspetto delle popolazioni, che vanno poste in primo ordine, ma anche l'aspetto che riguarda le attività economiche del mondo agricolo. Sappiamo benissimo quanti sforzi sono stati compiuti dall'ente pubblico, dagli assessori competenti delle due Province di Trento e Bolzano in materia di agricoltura, per fornire una linea più incisiva per l'agricoltura guidata e integrata. Grandi sforzi sono stati compiuti dalle organizzazioni cooperativistiche, dalle organizzazioni di conservazione e commerciale dei prodotti agricoli e ritengo che anche l'Autobrennero, per la parte che le compete, deve assumersi l'onere di salvaguardare il più possibile le coltivazioni. Abbiamo numerosi esempi in altri Stati europei, dove sono state erette delle barriere insonorizzanti per quel che riguarda i rumori, che non permettono l'inquinamento soprattutto da piombo che, come noto, contamina un'ampia fascia di viticoltura e frutticoltura pregiata che fiancheggia l'asse autostradale.

Colgo l'occasione per demandare un invito al Consiglio di amministrazione dell'Autobrennero, affinché ricerchi tutti gli strumenti atti a tutela contro l'inquinamento da rumori per i centri abitati, ma soprattutto per quel che riguarda, ribadisco, le coltivazioni.

Nel contesto di una viabilità che è necessaria, che ci ha collegati con il resto d'Europa, che ci ha dato possibilità di crescita ed anche occupazionale all'interno della nostra società, ritengo si debba elaborare un programma più incisivo, più attento per quanto riguarda il servizio alle nostre valli; a tal proposito vorrei richiamare i vari problemi che si dibattono ormai da anni in quest'aula consiliare e nell'ambito di tutta la Regione in merito ai collegamenti con la periferia e con le nostre valli. Abbiamo dei nodi da risolvere in tempi brevissimi, in parte sono già stati risolti, come il collegamento di Bolzano-Merano, ma sicuramente il collegamento fra autostrada e statale delle valli del Noce, il collegamento Rovereto-Riva, il collegamento della Rovereto nord con la statale sinistra della Vallagarina rappresentano problemi che in provincia di Trento devono essere risolti in tempi brevi, intervenendo soprattutto con delle particolarità per quanto riguarda l'ambiente e l'economia agricola, sull'asse della valle dell'Adige e della Vallagarina, in cui le possibilità di sfruttamento territoriale sono limitate da una geografia di valle, che dà poche possibilità, ma ciò nonostante dobbiamo tutelare l'ambiente e l'economia. Non sono qui a voler dettare degli indirizzi tecnici, perchè mi sembra che lo sforzo che la Giunta provinciale di Trento sta facendo in questi ultimi tempi sia indirizzata verso il minor danno ambientale ed agricolo, ma vorrei richiamare l'importanza del collegamento con le nostre valli.

In questi giorni stiamo soffrendo la carenza e l'immobilismo dell'ANAS, questa azienda di Stato che nonostante l'impegno di diversi colleghi che si sono prodigati per risolvere dei nodi come quello della chiusura della strada statale Rocchetta-Valle dei Laghi 421 o della strada provinciale 73 della valle di Non destra, notiamo che nonostante tutto non abbiamo risposta ed auspichiamo che l'incontro avuto oggi dall'assessore Nicolini in sede romana possa dare dei frutti positivi, garantendo una maggiore funzionalità, ma pure

l'eliminazione immediata dell'isolamento della bassa valle di Non e dei paesi di Spormaggiore, Cavedago e Andalo, che si protrae da oltre 15 giorni.

Non vorrei parlare della strada statale 42, che ormai è più una mulattiera, ha avuto dei grossi problemi in questi giorni, non per ultimi delle vittime, che in gran parte si possono imputare a questo tipo di viabilità, ma riteniamo sia un dovere di questo Consiglio intervenire su un'azienda che non fornisce più quelle garanzie sufficienti per garantire una funzionalità sulle nostre strade regionali.

Ed è questo l'appello che vorrei fare a quest'aula consiliare perché si intervenga in un modo più severo e concreto nel chiedere che la manutenzione e gli interventi primari sulle nostre strade statali ed alle strade primarie siano fatti dalle due Province e non lasciati in mano ad un ente che può offrirci ben poche garanzie.

Non avrei nulla da aggiungere e nell'auspicare che tramite la società dell'Autobrennero si possano tradurre in realtà quelle opere atte a dare garanzia di collegamento e di funzionalità anche alla nostra periferia, e soprattutto in quelle valli che in questi ultimi anni hanno registrato maggior transito dovuto all'incremento turistico ed economico di queste zone.

Nel ringraziare e nell'auspicare che ci sia un intervento da parte della Giunta regionale rivolto soprattutto all'ANAS, affinché si risolva quanto prima il nodo dei problemi viari della nostra Regione. Grazie.

PRESIDENTE: Non vedo in aula il cons. Marzari che aveva prenotato l'intervento. E' arrivato.

La parola al cons. Marzari.

MARZARI: Grazie, signor Presidente. Vorrei svolgere un breve intervento, e spero anche in pochissimi minuti di riuscire a spiegare un atteggiamento che dal nostro punto di vista deve essere molto chiaro.

E' vero che l'Autobrennero come società di natura privatistica nel suo funzionamento, ma composta da capitale pubblico dei vari enti locali, è fortemente discussa perché si tratta di una entità che incide fortemente ed in profondità non solo sul territorio in quanto bene fisico e risorsa fisica, ma anche sulla vivibilità e sulle prospettive di questa terra e di questa valle.

E' del tutto naturale quindi che mentre esaminiamo un problema di capitalizzazione della società si vada a parlare di che cosa significa quest'arteria e di quali sono le sue prospettive future. Però francamente, lo dico con tutta tranquillità, non riesco a capire come si possa pensare di condizionare una società che in gran parte dipende dagli enti pubblici e che adesso verrebbe ad essere a maggioranza trentino-altoatesina rifiutando di subentrare ad una quota che un altro ente locale è disposto a cedere per, probabilmente, ragionamenti suoi, probabilmente anche lì di capitalizzazione dell'ente locale, che probabilmente è meno fortunato dei nostri nei rapporti con il Governo e la finanza centrale.

La S.p.a. Autobrennero è un ente strumentale degli enti locali, Regione, Province autonome, altre Province ed altre Regioni, e quindi è vero che la società in quanto tale sviluppa una sua politica societaria e tenta di migliorare i suoi rapporti tra costi e benefici ed anche di prospettare un suo sviluppo, mi pare quindi del tutto naturale che la Società sia portata a fare delle proposte, non c'è dubbio però che l'eccesso di protagonismo che anche qui qualcuno ha notato, secondo me con ragione, dipende da forti carenze programmatiche e di capacità di rapporto con la società che hanno manifestato le Province autonome e gli enti locali nel loro complesso. Una confusione come quella che abbiamo notato più volte su progetti che non si sapeva se inventati dall'Autostrada, se commissionati dalla Provincia, se spinti dagli enti

locali e con le conseguenze di difficili rapporti con la popolazione dipendono non tanto dal protagonismo della Società, ma da una carente capacità di indirizzo e di programmazione e di rapporti degli enti locali e delle due Province in particolare, le quali nell'Autostrada hanno dei rappresentanti sui quali è perfettamente legittimo che possano influire. Questo è il punto, quindi non si tratta tanto di criticare la politica della Società, cosa che si può e si deve fare e che abbiamo fatto, ma di pretendere che sia la Provincia, per quanto riguarda il nostro territorio, a dettare le condizioni entro le quali la Società può operare.

Sappiamo che da qualche anno, dal 1988 a questa parte, la S.p.a. Autobrennero realizza degli utili, sappiamo anche che vi sono sostanzialmente due modi di utilizzare queste attività: o si pagano le tasse al 46% sugli utili ed il resto lo si divide tra i soci, oppure si sceglie di investire in realizzazione e quindi si ritorna agli enti locali in termini di interventi di miglioramento della viabilità, di insonorizzazione non solo della pavimentazione, ma anche attraverso le barriere, si interviene di più di quanto si è fatto finora per il miglioramento della sicurezza, e voi sapete quanto bisogno ci sia, soprattutto laddove abbiamo le pile ed i viadotti soprattutto in Alto Adige, e via di seguito. Quindi c'è un problema di investimenti, probabilmente anche di razionalizzare alcune adduzioni a questo grande collettore di traffico che è l'autostrada. Bisogna capirci su quali debbono essere le caratteristiche di queste adduzioni, e da questo punto di vista, con riferimento alle due bretelle progettate e chiacchierate in Provincia di Trento, la bretella San Michele – Rocchetta e quella Rovereto – Riva trovano per le caratteristiche che assumono le progettazioni che abbiamo sin qui visto la nostra forte critica, che è una critica non nei confronti della Società, ma è una critica alla previsione che il piano urbanistico provinciale ha fatto nel momento in cui ha messo in carta un tipo di bretelle a forte impatto, con caratteristiche di grande dimensione; la Società non fa altro che partire da quelle righe e sviluppare un progetto. Noi pensiamo che questi progetti vadano abbondantemente ridimensionati, ricollocati sul territorio con un minor impatto ed evitando di costruire delle bretelle che abbiano piene caratteristiche autostradali, perché di questo non c'è bisogno, se dalla Rocchetta in su non ci sarà un'autostrada, ma una nuova statale abbastanza larga, ma non un'autostrada, non si vede perché dalla Rocchetta a San Michele vi debba essere un tratto autostradale.

Lo stesso ragionamento vale per il basso Sarca. Dico questo anche perché non dobbiamo compiere l'errore – e qualcuno l'ha detto fin da stamattina – di pensare ad una moltiplicazione, ad uno sviluppo esponenziale del traffico. Credo che questo non lo possiamo mettere nelle nostre previsioni, anzi dobbiamo augurarci che questa curva si assesti e che possa scendere, soprattutto con riferimento al traffico pesante che dovrebbe passare su ferrovia. E qui c'è una forte contraddizione: domenica alle ore 12.45 venivo da Rovereto a Trento, è passato uno splendido ultra-basso sulla ferrovia, capace di 24 posti autoarticolato, cioè potevano salire 24 camion con il rimorchio, bene, quell'ultra-basso, probabilmente allestito a Verona, perché da Verona in su non abbiamo altre attrezzature per questi scambi, portava 4 camion, e gli altri 20 vagoni erano vuoti. Penso che le autorità austriache al Brennero abbiano preso buona nota di come funzionano da noi le cose, ed abbiano detto – scusate il termine –: "col cavolo che esaminiamo l'opportunità o la possibilità di darvi ulteriori passaggi in autostrada!" e francamente non so cosa possiamo dire alle autorità austriache, quando vedono spettacoli vergognosi come questo, e non era certamente il primo giorno di domenica che questo succedeva.

Al di là di questi accenni, per dire che siamo fortemente interessati ad una razionalizzazione dei traffici, ad un potenziamento della ferrovia, ad un utilizzo pieno di quanto consente già oggi la ferrovia, siamo interessati a forti interventi per migliorare l'impatto ambientale dell'autostrada così com'è, siamo per una forte riduzione dell'impatto di nuove

adduzioni all'autostrada stessa, e detto questo non capisco perché noi si debba dire di no a questa proposta di aumento di capitale, anzi la vedo come l'occasione per poter avere più voce in capitolo per dire da istituzione a S.p.a. Autobrennero e ciascuno di noi, meglio sarebbe soprattutto la maggioranza, dentro il Consiglio di amministrazione della S.p.a. Autobrennero, questi sono i nostri suggerimenti e le nostre preoccupazioni.

Detto questo, credo che si debba certamente condividere una serie di ragionamenti che sono stati qui sollevati, sono da approfondire ulteriormente, mi va bene anche la proposta del convegno sul traffico, eccetera, ma con riferimento all'oggetto, tornando cioè a bomba, noi siamo certamente favorevoli a questo aumento di capitale per il quale è impegnata la Regione.

PRESIDENTE: La parola al cons. Oberhauser.

OBERHAUSER: Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nachdem ich von der Region in den Verwaltungsrat der Brennerautobahn entsandt worden bin, fühle ich mich veranlaßt, zu diesem Gesetzesvorschlag auch Stellung zu nehmen. Als Realist sage ich: wir müssen mit dem Verkehr leben. Der Slogan, den man tagtäglich zu hören bekommt: "von der Straße weg auf die Schiene" klingt sehr gut, aber läßt sich nicht so leicht realisieren, wie man es gerne hätte. Denn die Schiene, wie es auch mein Vorredner gerade betont hat, funktioniert nicht und solange die Schiene nicht funktioniert, werden wir den Verkehr auf der Autobahn haben. Ich wäre glücklich, wenn es gelänge, die Schiene funktionieren zu lassen, daß sie imstande wäre, für die Zukunft wenigstens den Mehrverkehr zu absorbieren und den Schwerlastverkehr, der mit gefährlichen Gütern belastet ist, zu übernehmen. Solange aber die Schiene und die Eisenbahn nicht funktioniert, werden wir den Verkehr auf der Straße haben. Die Wirtschaft reagiert sehr schnell und wenn die Eisenbahn funktionstüchtig wäre, wenn die Eisenbahn auch pünktlich wäre und wenn sie auch verläßlich wäre und wenn die Eisenbahn nicht teurer wäre wie der Verkehr auf der Autobahn, dann würde sich sofort die Wirtschaft auf die Schiene verlagern. Aber der Wirtschaftstreibende, der von Hamburg eine Ware abschickt, die für Rom, Brindisi oder wo immer bestimmt ist, der muß wissen, wann sie in Hamburg abgeht und wann sie in Rom oder Brindisi ankommt und nicht, daß diese Ware drei Mal oder zehn Mal solange unterwegs ist, wie sie unterwegs sein müsste, wenn sie auf der Autobahn transportiert wäre; und nicht, daß die Ware überhaupt nicht ankommt oder bereits verdorben ankommt. Also wenn die Eisenbahn funktionieren würde, wie sie zu funktionieren hätte, dann würde sie sicherlich sehr viel Verkehr absorbieren. Aber da sind wir noch 100 Jahre zurück. Ich wage die Behauptung, daß die Eisenbahn vor 50 Jahren viel besser funktioniert hat, als wie sie heute funktioniert. Wenn heute oder in den letzten Jahren sehr viel über den Brennerdurchstich gesprochen wurde und ganze Romane darüber geschrieben wurden (wobei ich behaupten muß, daß auch ich ein sehr großer Befürworter dieses Brennerdurchstiches gewesen bin und wäre, wenn er so gemacht werden würde, wie wir ihn uns vorstellen), dann hilft dieser ganze Brennerdurchstich doch nicht für die Eisenbahn, wenn man nicht gleichzeitig auch die Linie Verona-Bologna zweispurig zu machen gedenkt. Also es ist für mich doch ein Nonsens, ein Widerspruch, und unverständlich, daß diese Linie Verona-Bologna heute immer noch nur eingleisig ist. Hier fehlt jeder Wille, die Eisenbahn zu potenzieren.

Wir haben gesehen, wie sich Österreich angestrengt hat, Ware auf die Eisenbahn zu verlagern. Sie haben in schnellster Zeit einen eigenen Schienenstrang für die Eisenbahn gezogen, um am Brenner die Ware übernehmen zu können. Aber genau wie mein Vorredner gesagt hat, sehen wir, daß ein Zug, der 20, 30, 50 Lkw mitnehmen könnte, oft nur mit 2, 3 beladen ist. Eine solche Wirtschaft ist ja zum Lachen und zeigt, daß man einfach das

Problem nicht ernst nehmen will.

Dann darf ich sagen: wir üben heute so gerne Kritik über die Autobahn und meinen, die Autobahn hätte alles Schlechte gebracht. Ich darf doch an die Zeit vor der Autobahn erinnern. Ich war in den 60er Jahren Bürgermeister von Sterzing und damals mußte man immer nach Trient fahren, weil sich die Ämter, hauptsächlich für die Gemeinden, ja in Trient befanden. Und wenn man in den 60er Jahren nach Trient gefahren ist, dann war man einen ganzen Tag aus, um überhaupt die Probleme in Trient abwickeln zu können und wieder zurückzufahren. Einen ganzen Tag war man unterwegs und heute sagt man: je schmaler die Straße ist, umso weniger Verkehr ist zu erwarten. Ich darf doch erinnern: Fahrt einmal ins Pustertal, nur um ein Beispiel von vielen herauszugreifen! Das Pustertal hat eine schmale Straße und ich weiß nicht wie groß das Vergnügen ist, durch das Pustertal zu fahren, wenn die Autoschlängen 20, 30 und 50 km lang sind und man immer im ersten Gang fahren muß! Ich frage mich auch, ob nicht eine größere Umweltverschmutzung entsteht, wenn man dauernd stoppen muß und wenn man mit dem ersten Gang 20, 50 und mehr Kilometer gezwungen ist zu fahren oder wenn man ein normales Tempo auf einer Straße einhält. Wir müssen mit dem Verkehr leben und wiederhole es noch einmal: Ich würde es als einen enormen Fortschritt bezeichnen, wenn es gelänge, die Eisenbahn soweit zu bringen, daß man wenigstens den Mehrverkehr von morgen übernehmen könnte. Wir werden immer einen enormen Verkehr auf unseren Straßen haben und wir werden mit diesem Verkehr leben müssen. Und weil wir mit diesem Verkehr leben müssen, müssen wir Sorge tragen, daß wir die Anrainer vor dem Lärm und vor Schädigungen (und es sind enorme Schädigungen, die der Verkehr mit sich bringt) schützen.

Ich komme nun zu der entgegengesetzten Schlußfolgerung als mein Kollege Kußtatscher, der die enormen Probleme aufgezeigt hat und dann angekündigt hat, daß er nicht für dieses Gesetz stimmen kann. Hier bin ich schon eher mit der Kollegin Zendron einverstanden, die auch Kritik geübt hat – und es ist Kritik zu üben, mit Recht –. Aber mit ihrer Schlußfolgerung kann ich mich identifizieren und ich komme zur gleichen Schlußfolgerung: Wenn wir haben wollen, daß wir auf die Autobahngesellschaft einen Einfluß ausüben können, dann müssen wir versuchen, als Körperschaft, als Region stärker zu werden; und je stärker wir sind, umso mehr Einfluß haben wir auf diese Autobahngesellschaft und können dann auch Maßnahmen durchsetzen, die das Leben neben der Autobahn erträglicher machen. Daß es nicht angenehm ist, das wissen wir. Aber auch ohne Autobahn wäre das Leben sicher undenkbar gewesen; in den 60er Jahren waren wir dann alle froh, als endlich die Autobahn gekommen ist, weil man gewußt hat, wann man von einer Ortschaft weggefahren ist und wann man ankommt und wieder zurückkommt. Das hat man in den 60er Jahren nicht gewußt, weil man so lange auf der Straße geblieben ist.

Es ist hier richtig betont worden, daß die Autobahn eine Aufgabe zu erfüllen hat, daß sie ordentlich in Stand gehalten werden muß, daß sie die Arbeiten schneller durchführen soll und muß – das ist richtig –. Dann ist verlangt und angeregt worden, daß die Arbeiten in möglichst 2 und 3 Turnussen zu erfolgen haben. Das geschieht bereits. Es war nicht leicht, das durchzusetzen, weil sich ja die Gewerkschaften dagegen gewehrt und gestreut haben, daß in mehreren Turnussen gearbeitet werde. Aber die Arbeiten auf der Autobahn haben alle einen Dringlichkeitscharakter und wenn die Dringlichkeit geboten ist, dann muß man eben Tag und Nacht arbeiten, damit sie möglichst schnell wieder befahrbar ist.

Dann muß man noch eines wissen: daß die Autobahn sich auch frühzeitig angestellt hat, Interventionen, Verbesserungsarbeiten durchzuführen. Eines muß noch betont werden: als die Autobahn gebaut worden ist, hat die Autobahngesellschaft über sehr wenig Geld verfügt und für einen Kilometer Autobahn hat man in Österreich damals drei Mal soviel Geld zur Verfügung gehabt, wie hier bei uns. Man hat deswegen billig bauen müssen, weil man das

Geld nicht gehabt hat und sich gesagt hat: wichtig ist, daß überhaupt einmal diese Autobahn entsteht. Heute ist die Autobahn in der glücklichen Lage, daß sie über Mittel verfügt und deswegen müssen jetzt sehr viele Ausbesserungsarbeiten gemacht werden. Aber Ausbesserungsarbeiten auf Autobahnen findet man auf der ganzen Welt und auch in Nordtirol habe ich zur Zeit 9 oder 12 Baustellen gezählt. Es ist richtig, wie es dort gemacht wird – und das wünsche ich mir auch für unsere Autobahn –, daß man in der toten Zeit die Reparaturarbeiten macht, damit in der Vollsaison keine Baustelle mehr zu sehen ist. Das ist eine Forderung, die ich immer wieder erhoben habe. Nur müssen wir eines wissen: daß die Autobahngesellschaft nicht frei ist die Arbeiten zu vergeben, wann sie will, denn jedes Projekt muß von der Aufsichtsbehörde ANAS genehmigt werden – nachdem die ANAS ja die Aufsichtsbehörde von der Autobahn ist und nachdem die Autobahn ja nur in Konzession ist – und diese Genehmigung erfolgt in Rom und Rom wissen wir, ist eine "ewige Stadt" und auch in dieser Hinsicht sind die Projekte ewig. Wir haben eine Reihe von Interventionen gemacht, aber es hilft gar nichts, denn Rom aufzuwecken ist eigentlich noch niemandem gelungen und eben auch nicht der Autobahngesellschaft. Das ist ein großes Hindernis, denn die Autobahn von Sterzing bis nach Bozen besteht größtenteils aus Kunstbauten und diese Kunstbauten sind sehr arbeitsintensiv, die müssen von Jahr zu Jahr erneuert werden. Diesbezüglich müssen wir, wenn wir ganz offen sein wollen, zugeben, daß der Chefingenieur der Autobahn sich schon in den letzten Jahren eine große Verantwortung übernommen hat, weil er die Autobahn nicht hat sperren lassen; es war eigentlich fast nicht mehr zu verantworten, daß diese Autobahn in diesem Zustand, mit diesen Autobahn Pfeilern besonders auch aufgrund vom Salz, das während der Wintermonate gestreut werden muß, offenbleiben sollte.

Es ist dann auch gesagt worden, daß die Autobahn zweisprachig sein soll und daß "bleifreies Benzin" nur auf italienisch und auf englisch steht. Das ist ein Umstand, der mich persönlich bewogen hat, die ganze Strecke mit einem Techniker durchzufahren und es durchzusetzen, daß – und heute können Sie es selbst kontrollieren – auch auf deutsch "bleifreies Benzin" steht. Wir haben uns bemüht und wir bemühen uns, in der Autobahngesellschaft Verbesserungen durchzuboxen. Ich habe gesagt, wir müssen mit diesem Verkehr leben und deswegen muß es unsere Aufgabe und unsere Sorge sein und darauf sollen wir einwirken – und ich wäre darüber froh und dankbar –, daß man uns, die wir von der Region in den Verwaltungsrat oder in den Aufsichtsrat der Autobahngesellschaft entsandt worden sind, morgen auch eine Rückendeckung für Initiativen gewährt, die für Lärmschutzmaßnahmen von Bedeutung sind. Ich will versuchen einige wichtige und wesentliche hier aufzuzeigen.

Die wichtigste Lärmschutzmaßnahme für den Anrainer ist sicherlich die Geschwindigkeitsbegrenzung. Wer die Geschwindigkeitsbegrenzung einhält, hat am meisten zum Lärmschutz für die Anrainer beigetragen. Vor zwei oder drei Jahren, im Sommer, ist dekretiert worden, daß die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen für ganz Italien 110 km/h beträgt und dann ist diese Maßnahme auf den Autobahnen und auch auf den Straßen wiederum fallengelassen worden. Auf unserer Brennerautobahn haben wir zwei Geschwindigkeitsbegrenzungen, bzw. 130 km/h ist die normale Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn und die 110 km/h, die ich damals durchgesetzt habe und es ist heute noch so, daß von Bozen bis zum Brenner wir die 110 km/h eingeführt haben, weil ich gesagt habe, daß diese Autobahn von Bozen bis zum Brenner auch nicht mehr an Geschwindigkeit verträgt und das ist der beste, der primärste Schutz für alle Anrainer: daß alle nur 110 km/h fahren. Ich versuche, diese 110 km/h einzuhalten, aber ich komme mir dabei als der Blödeste und der Dümme vor, der auf der Autobahn fährt, weil ich auch diejenigen, die so viel von Lärmschutz, von "grünen Wellen anklingen" lassen, vorbeirauschen sehe. Die haben es ja alle eilig. Also da hört dann alles Gute auf. Man müßte bei sich selber beginnen und diesbezüglich frage ich jeden einzelnen, (es

ist eine Gewissensfrage): Wer hält die Geschwindigkeitsbegrenzung von 110 bzw. von 130 km/h ein? Wenn wir diesbezüglich unsere Überredungskunst gelten lassen und durchsetzen würden, dann hätten wir vieles erreicht und vieles für die Anrainer getan. Hier sind alle aufgerufen, etwas zu tun, damit diese Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten wird.

Ich gehe einen Schritt weiter. Die Straßenpolizei hat ja die Aufgabe, diese Geschwindigkeit zu kontrollieren. Dafür muß ja die Autobahn der Straßenpolizei aufgrund einer Konvention Kasernen bauen, die Autos frei zur Verfügung stellen, die Reparaturen zahlen, den Treibstoff zahlen usw., aber ich sehe sehr wenige Straßenpolizisten auf der Autobahn, die Kontrollen durchführen würden. Mir ist es im Sommer passiert, wie die 110 km/h dekretiert wurden, daß ich von Bozen nach Trient gefahren bin und in eine Radarfalle gekommen bin. Ich habe dann attestiert bekommen, daß ich 111 km/h gefahren sei. Daraufhin habe ich Einwand erhoben. Man hat mir die Strafe trotzdem aufbrummen wollen und ich hätte die Strafe auch gerne bezahlt, aber den Einwand mußte ich machen, denn wenn ich 111 km/h gefahren bin (das habe ich damals erklärt und argumentiert), dann ist das der Beweis, daß ich die 110 km/h absolut einhalten wollte und eingehalten habe, denn ich kontestiere jeden Apparat, der mir auf 1 km so genau die Messungen wiedergeben kann. Ich habe natürlich nichts mehr gehört, aber es wäre wirklich lächerlich, wenn diese Toleranz nicht gegeben wäre, denn 10% Toleranz muß gewährleistet sein. Aber das war nur eine Ausnahme. Und es ist noch etwas zu sagen, was in Italien passiert. Immer, wenn etwas Neues dekretiert wird, ein neues Gesetz oder Dekret herauskommt, dann wehe, wenn man dann die ersten drei Wochen diese Verfügung nicht präzise einhält. Dort wird rigoros kontrolliert. Wenn dann diese drei Wochen oder drei Monate vergangen sind, dann schert sich kein Mensch mehr um diese Verfügung und dann existiert wieder die volle Narrenfreiheit für alle, ohne daß eine Kontrolle gegeben wäre. Also für mich ist die Einhaltung der 110 km/h bzw. 130 km/h auf der Autobahn die erste wichtige und wirksame Lärmschutzmaßnahme.

Die zweite Maßnahme ist dann die Anlegung und Ausbreitung von Flüsterasphalt, Drainasphalt genannt. Es hat lange gebraucht, bis die Verwaltung der Brennerautobahngesellschaft sich durchgerungen hat, auch mental sich durchgerungen hat, etwas gegen den Lärmschutz zu unternehmen. Jetzt sind die Maßnahmen voll und ganz zum Tragen gekommen und werden auch durchgeführt. Ich habe kein Problem, mich für die Ausbreitung von Flüsterasphalt einzusetzen. Da weiß ich, daß alle Anrainer, alle Bürger, mit dieser Maßnahme, Flüsterasphalt auszulegen, einverstanden sind. Der Flüsterasphalt bringt nicht all das, was man sich an Beruhigung, an Verbesserung von Lärmschutz erwartet, aber es ist eine erste konkrete gute Maßnahme. Interessant ist, daß man vor einigen Jahren den Flüsterasphalt als das Nonplusultra gepriesen hat. Gestern war eine Komiteesitzung bei der Autobahn und da haben die Techniker, die mit dem Flüsterasphalt tagtäglich zu tun haben, uns eine Eingabe vorgelegt, wo sie sich gegen den Flüsterasphalt ausgesprochen haben, bzw. daß der Flüsterasphalt viel mehr Nachteile als Vorteile bringt. Ich fühle mich veranlaßt, Ihnen diese Unterlage zur Kenntnis zu bringen. Also die Vorteile des Flüsterasphaltes ist die Lärmdämpfung um 3 bis 4 Dezibel (also positiv). Dann der zweite positive Vorteil ist starker Draineffekt und somit Verringerung von Sprühwasser und Acquaplaning. Das ist für mich neben der Verringerung des Lärmefektes der größte Vorteil des Flüsterasphaltes, denn es ist geradezu ein Vergnügen, bei Schlechtwetter, bei hohem Regenwetter, einen Fernlaster auf dem Flüsterasphalt zu überholen, aber wehe, wenn man einen Fernlaster oder auch ein anderes Fahrzeug auf der gewöhnlichen Autobahn überholt, dann weiß man, daß man trotz Scheibenwischer überhaupt nichts sieht. Das wird als großer Vorteil auch anerkannt.

Also zwei Vorteile werden aufgezählt und jetzt kommen zehn Nachteile und die machen uns natürlich denken. Erster Nachteil: allmähliche Verringerung der Porosität, was eine

Verminderung der aufgezeigten Vorteile, die ich vorher aufgezeigt habe, mit sich bringt. Zweiter Nachteil: Schwierigkeiten, sowohl in finanzieller auch in zeitlicher Hinsicht bei einer eventueller Reinigung von porösem Straßenbelags. Dritter Nachteil: schnelles Erblässen der horizontalen Straßenmarkierung. Vierter Nachteil: Schwierigkeiten bei der Reinigung des Belages von Giftstoffen, die sich bei Unfällen bilden. Fünfter Nachteil: schwierige und kostspielige Reparatur beschädigter Straßenstücke. Sechster Nachteil: schnellere Erkaltung der Straßendecke, was auf die Porosität zurückzuführen ist, weshalb sich leichter Eis bilden kann sowie dann eine schwierigere Schneeräumung zur Folge hat. Siebter Nachteil: Schwierigkeiten bei der Vorbeugung und Beseitigung von Eis und Schnee mit den verfügbaren technischen Mittel, die man hat. Achter Nachteil: langsamere Schneeräumung im Vergleich zu den Belagen mit dem herkömmlichen Asphalt, ungefähr 10 Stunden mehr, so schreiben sie, was für die Straßenbenutzer eine größere Gefahr darstellt, da er von völlig schneefreien Straßenstücken auf schneebedeckte Abschnitte überwechseln muß. Neunter Nachteil: größerer Salzverbrauch, ungefähr drei Mal mehr mit geringerem Effekt und schnellere Schließung der porösen Oberfläche. Und letztendlich der zehnte Nachteil: Verunreinigung durch eine größere Salzstreuung.

Nun steht jetzt die Verwaltung vor diesem Dokument, obwohl wir glaubten, daß wir mit dem Flüsterasphalt einen großen Sprung vorwärts gemacht hätten. Dieser Flüsterasphalt ist auch von den Anrainern sehr begrüßt worden, ja sogar Dankeschreiben sind von den Einwohnern der Ortschaften eingegangen, wo wir Flüsterasphalt aufgelegt haben und das Programm für den Flüsterasphalt ist effektiv jetzt konkret auf der gesamten Strecke vom Brenner bis Modena angelaufen. Es stehen heuer wiederum große Abschnitte bereit, die mit Flüsterasphalt ausgelegt werden sollten, und jetzt bekommen wir diesen Einwand. Mein Vorschlag gestern war – der Kollege Kußbatscher kann es bezeugen –: ich kann mit diesem Papier nichts anfangen und ich habe vorgeschlagen, daß man eine neutrale Stelle beauftragen sollte, eine Untersuchung über objektive Vorteile und Nachteile von Flüsterasphalt zu machen, denn es könnte ja auch sein, daß da irgendwo auch wirtschaftliche Interessen im Spiele stünden. Also eine neutrale Stelle und das wäre für mich einfach eine Universität und ich habe die Universität Innsbruck vorgeschlagen.

Ich habe zum Beispiel bemerkt und gesehen, daß auf unserer Brennerautobahn auf den Brücken und wo sich Kunstbauten befinden, kein Flüsterasphalt aufgetragen wird. Ich habe mich dann interessiert und gefragt, warum man diese Kunstbauten, Brücken, Viadukte usw. ausläßt. Dann ist mir geantwortet worden, daß dort der Flüsterasphalt nicht auftragbar wäre. Ich habe mich dann mit einem persönlichen Schreiben an den Professor Tiefenthaler von der Universität Innsbruck gewandt und habe ihn gefragt, ob er diese Meinung teilt, daß man auf Brücken und Viadukten keinen Flüsterasphalt anbringen kann, weil es technische Nachteile hätte. Die Antwort war aber eine andere. Er hat gesagt, es gibt auch dort die Möglichkeit, den Flüsterasphalt anzubringen und ich muß sagen, bis auf einen Gegenbeweis muß ich einfach einer solchen neutralen Stelle Glauben schenken: Ich bin der Meinung, daß wir die gesamte Strecke womöglich, von Brenner bis nach Modena, mit Flüsterasphalt auslegen sollten, sollten nicht diese Nachteile, wie sie uns gestern vorgelegt worden sind, sich als wirklich und effektiv beweisen. Denn schon von der Sicherheit des Autofahrers her bringt der Flüsterasphalt viele Vorteile mit sich, wenn ich z.B. denke, daß es dort kein Acquaplaning mehr gibt. Es ist richtig, daß es im Winter mehr Salz braucht, aber auch dort sagt mir die Literatur – und ich zitiere da die "Presse", eine österreichische Zeitschrift: "Wenn gesagt wird, daß es im Winter mehr Salz braucht, dann ist das richtig, aber mehr als 30 Tage im Winter muß insgesamt überhaupt nicht Salz gestreut werden und diese 30 Tage für den gesamten Winter werden das Kraut nicht mehr so fett machen." Deswegen ist das für mich kein Hindernis, Flüsterasphalt aufzutragen.

Also ich habe jetzt zwei Lärmschutzmaßnahmen aufgezeigt: einmal die Geschwindigkeitsbegrenzung, zweitens der Flüsterasphalt und jetzt komme ich zur dritten Maßnahme und das ist die Aufschüttung und Begrünung von Böschungen. Das ist für mich die effektivste und beste Lärmschutzmaßnahme, die wir anwenden können: die bestehenden Böschungen aufschütten und begrünen. Nur ist es so, daß wenn ich jetzt das Südtiroler Teilstück der Autobahn untersuche, dann haben wir sehr wenige Möglichkeiten, um eben die Böschung mit Erdreich aufzuschütten, weil die längste Strecke der Autobahn eben auf Viadukten gebaut ist. Deswegen ist dort diese Möglichkeit nicht gegeben. Wir sind jetzt dabei, in Südtirol zwei Experimente zu machen und Lärmschutzwände oder Aufschüttungen von Böschungen durchzuführen. In Sterzing ist man jetzt dabei, eine Strecke aufzuschütten und zwar oberhalb des Krankenhauses, wo eben auch der Lärm für die Patienten sehr penetrant ist und dort die technische Möglichkeit gegeben ist, diese Böschung mit Erdreich zu erhöhen und zu begrünen. Das ist sicherlich die beste Lärmschutzmaßnahme. Die beste wäre eigentlich der Tunnel, aber nach dem Tunnel kommt sicher die Aufschüttung von Böschungen. Diese Arbeit ist vergeben. In den letzten Tagen hat man mit den Arbeiten angefangen. Interessant ist, daß sich auf einer Seite viele Bürger gewehrt haben, Einwände erhoben haben, daß diese Lärmschutzmaßnahme eingeführt wird, aber auf der anderen genauso viele Eingaben und Unterschriften eingegangen sind, die sich dafür ausgesprochen haben. Denn wenn die Böschung erhöht wird, dann hat der Anrainer neben der Autobahn vielleicht 2, vielleicht 5 oder auch 10 Minuten weniger Sonneneinwirkung, er hat weniger Licht usw. Also es sind auch von den Anrainern, die direkt betroffen sind – man möchte glauben, daß ihr erstes Interesse eigentlich das sein müßte, geschützt zu sein –, aber trotzdem sind genauso viele Eingaben und Unterschriften gekommen, die gegen diese wirkungsvolle Maßnahme sind.

Als dritte Maßnahme gibt es dann die Lärmschutzwände. Auch diesbezüglich haben wir Untersuchungen gemacht und ich habe mir die Sache persönlich durchstudiert. In Nordtirol ist die ganze Unterinntalstrecke in einem Tunnel gekleidet und man fährt durch einen Tunnel und da sind die verschiedensten Lärmschutzwände aufgestellt worden. Die Erfolge sind sehr, sehr relativ. Mir haben Anrainer erzählt, daß die, die vor den Lärmschutzwänden leben, den Lärm der Autobahn nicht zu spüren bekommen und daß jetzt durch die Aufstellung der Wände die unmittelbar an der Autobahn Lebenden geschützt sind, aber die, die weiter weg leben, die haben jetzt den Lärm. In Schönberg hat man auch Lärmschutzwände aufgestellt. Jetzt geht man daran, in Schönberg diese wirkungsvolle Maßnahme durchzusetzen und zwar einen Tunnel zu bauen. Damit ist die Gegend natürlich geschützt. Und so ein Tunnel oder Halbtunnel, der wird auch in Lajener Ried errichtet. Auch dort ist die Arbeit für einen Halbtunnel als Lärmschutzmaßnahme bereits vergeben. In Schönberg habe ich mit den Leuten gesprochen, weil die Techniker mich und uns überzeugen wollten, wie gut und wie wirkungsvoll diese Lärmschutzwände sind. Ich wollte aber das Echo der Anrainer hören und das Echo der Anrainer war: lieber heute diese Lärmschutzwände weg, wie morgen. Denn es ist folgendermaßen: Die, die direkt an der Autobahn leben und die Lärmschutzwände vor sich haben, die haben – und es war für mich einleuchtend – erklärt und gesagt, daß die Lärmschutzwände natürlich nicht so hoch gehen, daß sie über das Dach des Hauses hinausgehen, sondern nur bis zum ersten Stock und was ist die Folge davon? Die Tagräume sind immer Parterre und die Schlafräume in der Regel wohl im ersten Stock. Und deswegen haben sie gesagt: früher haben wir den Lärm wohl in allen Stockwerken gleichmäßig gehabt, jetzt haben wir in den Tagräumen keinen Lärm mehr, aber dafür haben wir den gesamten Lärm in den Schlafräumen. Deswegen ist man also jetzt zu dieser Lösung gekommen – und das ist sicherlich eine Optimallösung –, daß man einen Tunnel baut und das ist auch eine sehr kostspielige Sache. Aber wo es absolut notwendig ist, wird man es machen müssen.

Nur eines möchte ich schon sagen: wenn Lärmschutzwände gebaut werden – und bei unserer Autobahn, die hauptsächlich auf Viadukten und Kunstbauten gebaut ist – da muß man auch wissen, welches Material verwendet werden muß, weil unsere Brücken kein schweres Material vertragen. Es sollte ein leichtes sein, aber auch ein effizientes Material sein und es sollte ein Material sein, das wirklich lärmschluckend ist. Diesbezüglich hat man in Österreich sehr viel experimentiert. Man hat alle verschiedenen Varianten durchexerziert und ich habe z.B. gefragt, welches die effizienteste ist. Ich habe keine klare Antwort bekommen. Ich habe als Laie gemeint, daß die Glaswände, die mir als Anrainer die Sicht belassen, aber wenigstens vor dem Lärm schützen, daß das etwas überzeugendes wäre. Dann haben mir die Techniker und auch die Anrainer gesagt – und es wird wohl ein psychologischer Faktor sein –, daß wenn ich den Verkehr sehe, dann bin ich psychologisch auch auf den Lärm eingestellt und dann hilft mir die Glaswand nichts. Deswegen ist man von den Glaswänden wieder vollkommen abgekommen. Deswegen möchte ich eines sagen: wir setzen uns sicherlich für Lärmschutzwände längs der Autobahn an den Weilern, Dörfern und einzelnen Häusern, die längs der Autobahn sind, ein, aber dort will ich auch die Rückendeckung der lokalen Anrainer und Bewohner haben, weil ich überzeugt bin, daß sie genauso protestieren werden wie vorher, sobald sie gebaut sind. Deswegen möchte ich eine Rückendeckung auch von den lokalen Verwaltern und auch von den lokalen Anrainern haben.

Ich habe dann bei der Autobahn einen Vorschlag gemacht, aber er ist noch nicht zum Tragen gekommen. Aber wenn er den Regionalrat überzeugen sollte, dann würde ich diesbezüglich um Unterstützung bitten. Ich habe nämlich als eine weitere konkrete Maßnahme vorgeschlagen, daß man den Anrainern an der Autobahn eine finanzielle Unterstützung gibt, damit sie Lärmschutzfenster einbauen können. Wir haben in Südtirol ein Landesgesetz, das Beiträge für Isolierfenster gibt. Isolierfenster sind gleichzeitig auch Wärmefenster und Lärmschutzfenster und im Land Südtirol wird 30% Beitrag dafür gegeben. Ich habe vorgeschlagen, daß wenn auch die Autobahn wenigstens weitere 30% an Beitrag geben würde, dann wäre das sicherlich eine große Hilfe; dann kann ich wenigstens, wenn ich untertags einmal aufmache, den Lärm hören, aber ich kann mir dann selber den Lärm regulieren. Das ist zum Flüsterasphalt eine weitere, positive Maßnahme. Da hat man ein Rechtsgutachten eingeholt und laut diesem Rechtsgutachten wäre es unzulässig, also nicht möglich, daß die Autobahn Beiträge dieser Art an Private gibt. Solche Beiträge werden in Österreich, in Deutschland, in der Schweiz und in Amerika für solche Maßnahmen gegeben. Ein Gutachten ist meistens so: wie ich es verlange, so bekomme ich es. Ich bin nämlich nicht überzeugt, daß man nicht auch ein positives Gutachten dafür bekommen könnte, wenn man nur möchte. Und wenn das dem Regionalrat als Lärmschutzmaßnahme auch mitüberzeugen würde, wie es mich als eine weitere Maßnahme überzeugt, dann wäre es wünschenswert, wenn hier Solidarität bekundet würde, damit man etwas tun kann.

Dann hat man in Nordtirol den Anrainern auch Beiträge für Schalldampflüfter gegeben, die sie sich in den Schlafräumen einbauen können: So ein Schalldampflüfter kostet pro Raum 600 bis 800 Schilling, also 600.000 bis 800.000 Lire und dafür gibt die Autobahn einen Beitrag von 4.500 Schilling. Also alles flankierende Maßnahmen, um die Situation zu verbessern.

Ich möchte sagen, wir müssen sicherlich weiterhin mit dem Verkehr leben, aber wir sind aufgerufen, gefordert, alles für die Anrainer zu tun, um das Leben neben der Autobahn erträglicher zu machen. Deswegen: Wenn wir uns als Mitglied und als Aktionär der Autobahn stark beteiligen, dann haben wir mehr Einfluß auf die Autobahngesellschaft, können mehr durchsetzen und Ihr könnt auch den Vertretern in der Autobahngesellschaft den Rücken noch mehr stärken, damit solche Maßnahmen leichter und schneller zum Tragen kommen, denn ich bin überzeugt, daß wir den Verkehr nicht wegbringen, daß wir im Grunde den Verkehr haben

wollen und daß wir deswegen alles dransetzen müssen, um Maßnahmen zu ergreifen, die eben für die Anrainer einigermaßen das Leben neben der Autobahn erträglicher machen.

Ich muß allerdings noch eines sagen: Nicht jede Intervention und jede Kritik und jeder Einwand von seiten der Anrainer ist immer gerechtfertigt. Ich kenne nämlich auch Fälle, wo Leute unbedingt neben der Autobahn bauen wollten, nachdem die Autobahn gebaut worden war. Ich habe größtes Verständnis für alle diejenigen, die dort leben müssen, weil ihre Häuser vorher dort gestanden haben, bevor die Autobahn gebaut worden ist, habe aber wenig Verständnis, wenn heute jemand unbedingt sein Haus neben die Autobahn hinsetzen will und nachher protestieren geht, daß es laut ist und daß es dort Lärm gibt. Da habe ich wenig Verständnis, weil dieser von vornherein hätte wissen müssen, daß neben der Autobahn die Lebensqualität nicht die beste ist. Alle anderen, die vorher ihre Häuser dort gehabt haben, die sind vollkommen unschuldig und wehe, wenn wir nicht alles dransetzen, was wir tun können, damit wir dieses Leben angenehmer gestalten und die Lebensqualität in etwa verbessern.

Ich ersuche daher den Regionalrat diesem Gesetz zuzustimmen, mit der Aufforderung, auf die Autobahngesellschaft Einfluß nehmen zu wollen, damit auch alle Maßnahmen – ich habe nur einige aufgezählt, es gibt sicherlich noch welche und die müssen von Technikern und von Wissenschaftlern untersucht werden – dann zum Tragen kommen und eine bessere Qualität durchgesetzt wird.

(Egregio signor Presidente! Signore e signori consiglieri! In veste di rappresentante della Regione nel Consiglio di amministrazione della Società Autostrada del Brennero, mi sento in dovere di prendere posizione su questo disegno di legge. Poiché mi reputo un realista, sostengo che dobbiamo e dovremo convivere con il traffico. Lo slogan che sentiamo quotidianamente: "dalla strada ai binari" suona bene – non lo nego –, ma non è così facilmente attuabile come sembrerebbe; e Poiché le ferrovie non funzionano – come ha già sottolineato il consigliere che è intervenuto prima di me – e finché esse non funzioneranno, l'autostrada dovrà continuare ad assorbire tutto il traffico. Sarei felice se in futuro si riuscisse a far funzionare le Ferrovie almeno in misura tale da assorbire il maggior traffico e quello pesante che trasporta merci pericolose. Tuttavia finché le ferrovie non funzioneranno, il traffico dovrà venire incanalato pur sempre sulle strade. Ad ogni modo l'economia risponde velocemente ad ogni processo di trasformazione e se le Ferrovie un giorno funzioneranno, se i treni saranno puntuali e affidabili, se inoltre il loro utilizzo non costerà di più rispetto a quello autostradale, allora il traffico si trasferirà automaticamente sulle rotaie. Ma l'operatore economico che spedisce delle merci da Hannover a Roma, a Brindisi o altrove, deve pur sapere quando la merce parte da Amburgo e quando arriverà a Roma o a Brindisi, e non che la merce impiegherà un tempo tre o dieci volte maggiore per arrivare a destinazione, che non arriverà affatto o che arriverà ormai deperita. Se le Ferrovie funzionassero, esse dovrebbero e potrebbero sicuramente assorbire una considerevole parte di traffico. Ma purtroppo ci troviamo di fronte ad una situazione di assoluta inefficienza, siamo indietro di cent'anni. Oso persino affermare che 50 anni fa le ferrovie funzionavano meglio di oggi. E se ora o in questi ultimi anni si è parlato molto del tunnel ferroviario del Brennero e sono stati sprecati fiumi di parole su questo traforo – io stesso sono stato e sarò sempre un sostenitore di questo tunnel –, se quindi succederà quello che prevediamo, questo tunnel del Brennero servirà a ben poco senza un ampliamento a due binari della linea Verona–Bologna. Per me è un controsenso, una contraddizione nei termini che questa linea Verona–Bologna sia ancora ad un solo binario. E per questo ribadisco che manca la volontà di potenziare il sistema ferroviario.

Abbiamo visto come l'Austria si è adoperata per trasferire il traffico dalla gomma alla rotaia. In breve tempo è stato costruito un ulteriore binario per poter consentire il trasporto della merce in arrivo al Brennero. Ma proprio come ha detto l'oratore che mi ha preceduto, un treno che

potrebbe trasportare 20, 30 o 50 Tir spesso ne carica solamente due o tre; un simile sistema è economicamente ridicolo e dimostra che non si vuole affrontare sul serio il problema.

Conseguentemente posso anche dire che oggi si critica con estrema facilità la società autostradale e si pensa che con la costruzione dell'autostrada ci siano state solo ripercussioni negative. Tuttavia voglio ricordare i tempi in cui essa non esisteva ancora. Negli anni '60 ero sindaco di Vipiteno ed allora ci si doveva recare spesso a Trento, perché gli uffici a cui facevano capo i comuni, si trovavano per lo più a Trento. E se negli anni '60 ci si doveva recare a Trento, per poter sbrigare tutte le faccende si rimaneva fuori casa tutto il giorno, per poi ritornare la sera. Si era in viaggio tutto il giorno. Oggi si dice: tanto più stretta la via, tanto meno traffico avremo. Vorrei invitarvi a percorrere qualche volta la Val Pusteria, per portare solo uno dei tanti esempi! La Val Pusteria è attraversata da una strada molto stretta, e so quale piacere si prova su questa strada quando le code di autovetture arrivano a 20, 30 e persino 50 km e si deve viaggiare sempre con marce a scarto ridotto. Mi chiedo anche se l'inquinamento ambientale non sia maggiore quando si deve marciare in prima, in code di 20, 50 km o più, rispetto a quando si viaggia a velocità normali. Noi dobbiamo convivere con il traffico e lo ripeto: sarebbe, a mio avviso, un enorme progresso se si riuscisse a far sì che le Ferrovie assorbissero almeno l'incremento del traffico futuro. Avremo sempre più traffico sulle strade e dovremo convivervi. E Poiché dovremo convivervi, dovremo provvedere affinché gli abitanti vengano protetti quanto più possibile dai rumori e dai danni provocati dal traffico.

Le mie conclusioni forse contrastano con quelle del collega Kufstatscher che ha denunciato gli enormi problemi derivanti dal traffico e ha poi annunciato di non poter votare a favore di questa legge. Sono però d'accordo con la collega Zendron che si è espressa criticamente, ma ha anche addotto validi motivi.

Arrivo subito alla conclusione: se vogliamo esercitare una nostra influenza sulla società autostradale, dobbiamo tentare — come ente, come Regione — di diventare più forti e tanto più forti saremo, tanto più influenza potremo esercitare sulla autostrada del Brennero; in tal modo potremo anche adottare delle misure che renderanno più accettabili le condizioni di vita delle persone che vivono nei pressi dell'autostrada. Che non sia piacevole, è chiaro. Ma le attuali condizioni di vita sarebbero state impensabili senza l'autostrada, e negli anni '60 ci siamo rallegrati tutti della sua costruzione, del fatto che si potessero raggiungere direttamente località anche remote.

E' stato giustamente sottolineato in questa sede che l'autostrada ha un compito da svolgere, che deve venire tenuta in buono stato, che si dovrebbero svolgere più velocemente i lavori di ristrutturazione o manutenzione e non, così è stato anche chiesto e sollecitato, che i lavori vengano eseguiti in due o tre turni. E in questo senso le cose stanno cambiando. Non è stato facile riuscire ad ottenere che si lavorasse 24 ore su 24, perché i sindacati si sono inizialmente opposti. Ma i lavori sull'autostrada hanno tutti carattere di urgenza e se esiste questa necessità, allora bisogna lavorare giorno e notte, affinché l'autostrada sia interamente transitabile il più presto possibile.

Bisogna inoltre dire che la società autostradale si è sempre premurata di effettuare tempestivamente investimenti e lavori di ristrutturazione. Va anche detto che al tempo in cui l'autostrada venne costruita, la società non poteva fare affidamento a considerevoli risorse finanziarie, e allora per un chilometro di autostrada si disponeva in Austria di una cifra tre volte superiore alla nostra. Per questo allora si è dovuto costruire facendo delle economie; del resto non si avevano mezzi finanziari considerevoli a disposizione. La cosa più importante era riuscire a costruire l'autostrada. Oggi l'autostrada si trova nella felice situazione di poter disporre di mezzi finanziari considerevoli e proprio per questo ora debbono venire fatti molti lavori di ristrutturazione. Su tutte le autostrade vengono ora eseguiti lavori di ristrutturazione ed anche nel Tirolo del Nord ho contato recentemente 9 o 12 cantieri. E' vero che lì si è in grado di effettuare, e spero che ciò avvenga presto anche per la nostra autostrada, lavori di manutenzione durante i tempi morti, così che nei periodi di

maggior traffico non ci siano cantieri sull'autostrada. Questa è una richiesta che ho avanzato ripetutamente. Dobbiamo però renderci anche conto del fatto che la società autostradale non è libera di appaltare i lavori Poiché ogni progetto deve venire autorizzato dall'ANAS, l'ente di controllo dell'autostrada. Poiché l'autostrada è in concessione e Poiché l'approvazione viene da Roma che come sappiamo è la "città eterna", è eterna anche l'approvazione dei progetti. Siamo intervenuti presso il Governo ma non è servito a nulla, in quanto nessuno, neppure la società autostradale, è riuscito a smuovere Roma dal suo torpore. Il fatto che la maggior parte della nostra autostrada, da Vipiteno a Bolzano, sia retta da opere d'ingegneria, e che questi ponti e viadotti abbisognino di una particolare manutenzione e debbano essere ristrutturati di anno in anno rappresenta sicuramente un grave handicap. Va detto a tal proposito che l'ingegnere-capo dell'autostrada si è assunto negli ultimi anni una grande responsabilità nel tenerla aperta, vista anche la pessima condizione in cui si trovavano i piloni autostradali a causa del deperimento dovuto allo spargimento di sale nei mesi invernali.

E' stato anche detto che le insegne dovrebbero essere bilingui e che l'indicazione della benzina senza piombo si trova solo in lingua italiana ed inglese. Questa è stata la ragione che mi ha indotto a percorrere con alcuni tecnici il tratto Bolzano-Brennero per far sì che venisse introdotta l'indicazione anche in lingua tedesca: "Bleifreies Benzin" — ed oggi lo potete verificare voi stessi —. Come vedete ci siamo adoperati e ci stiamo adoperando con tutte le nostre forze perché vengano adottati concretamente interventi migliorativi da parte della società autostradale.

Come ebbi già a dire, dobbiamo convivere con questo traffico e per questo dev'essere nostro compito e nostro impegno portare avanti certe iniziative per arginare l'inquinamento acustico — ed è per questo che noi come rappresentanti della Regione nel Consiglio di amministrazione di suddetta società dovremmo avere tutto il sostegno da parte del Consiglio regionale —. Vorrei ora brevemente elencare alcuni provvedimenti di questo tipo. Desidero attirare la vostra attenzione su alcuni aspetti molto importanti: Il provvedimento più efficace contro l'inquinamento acustico per gli abitanti che vivono in prossimità dell'autostrada è sicuramente la limitazione della velocità. Chi rispetta il limite di velocità contribuisce notevolmente alla riduzione dell'inquinamento acustico. Due o tre anni fa, in estate il limite di velocità per l'Italia è stato portato ai 110 km/h, ma in seguito questo provvedimento è stato nuovamente annullato. Sulla nostra autostrada oggi abbiamo due limiti di velocità, e cioè 130 km/h che è il limite normale per l'intera autostrada ed inoltre il limite dei 110 km/h da Bolzano al Brennero, provvedimento che sono riuscito a far approvare, sostenendo che per il tratto di autostrada da Bolzano al Brennero non è sostenibile una velocità maggiore e che questa è la migliore protezione per gli abitanti che vivono in prossimità dell'autostrada. Ma quando cerco di osservare questa velocità, mi sembra di essere il più stupido, perché anche quelli che parlano di "onde verdi", di inquinamento acustico ecc. mi sfrecciano davanti sull'autostrada. Dovremmo innanzitutto iniziare da noi stessi e chiedo a tutti i qui presenti: chi di voi si attiene al limite dei 110 km/h, 130 km/h? Se iniziassimo da noi e poi facessimo opera di convincimento anche con gli altri avremmo raggiunto un grosso risultato e avremmo fatto molto per gli abitanti della zona. Siamo tutti chiamati a fare qualcosa perché vengano rispettati i limiti di velocità.

Faccio un altro passo in avanti. La polizia stradale è preposta al controllo del limite di velocità. Per questo la società autostradale, in base ad una convenzione, deve costruire caserme, mettere a disposizione le auto, pagare le riparazioni e il carburante; tuttavia non vedo molti agenti della stradale che eseguono controlli di velocità. Un' estate, quando è uscito il decreto-legge sui 110 km/h, mi è capitato di recarmi a Trento e di incappare in un controllo radar. Mi è stato notificato che viaggiavo ad una velocità di 111 km/h. Ho mosso opposizione e ho chiesto se un radar era in grado di misurare così esattamente la velocità — mi si voleva far pagare la multa e in altre condizioni l'avrei anche pagata volentieri. Ma dovevo presentare ricorso, perché se andavo ad una

velocità di 111 km/h – ho spiegato –, allora ciò dimostra chiaramente che intendevo rispettare e che stavo rispettando i 110 km/h. Contesto un qualsiasi apparecchio sia in grado di effettuare misurazioni così perfette. Poi non ho più sentito nulla e sarebbe veramente ridicolo se questa tolleranza non fosse data, perché un margine di tolleranza del 10% deve sempre venir concesso. Ma questa era solamente un'eccezione. E desidero inoltre aggiungere ancora un'altra cosa. Ogni qualvolta viene decretato un nuovo provvedimento o viene emanata una nuova legge o decreto, allora guai a chi non si attiene rigorosamente nelle prime tre settimane a queste disposizioni. E proprio in queste prime tre settimane i controlli sono molto severi. Poi, quando sono trascorse le prime tre settimane o i primi tre mesi, allora nessuno si occupa più di questa disposizione e tutti sono liberi di fare ciò che vogliono, non essendoci più alcun controllo. A mio avviso il provvedimento più efficace, la misura più appropriata per la riduzione dell'inquinamento acustico, è il rispetto del limite dei 110–130 km/h sull'autostrada.

Il secondo provvedimento in tale direzione è rappresentato dalla posa dell'asfalto fonoassorbente. Ci è voluto molto tempo per convincere, anche psicologicamente, la società autostradale ad operare interventi contro l'inquinamento acustico. Ora questi provvedimenti sono stati tradotti nella realtà. Posso dire sin d'ora che farò di tutto per incentivare un ricorso ancora maggiore all'asfalto fonoassorbente. So che tutti i cittadini plaudono alla scelta di posare asfalto fonoassorbente. Certamente non costituisce un provvedimento che elimina completamente l'inquinamento acustico, tuttavia è sicuramente una prima misura concreta in questa direzione. E' interessante constatare che alcuni anni fa l'asfalto fonoassorbente era considerato la soluzione non plus ultra. Ieri, nel corso di una seduta del comitato esecutivo dell'autostrada del Brennero, i tecnici che quotidianamente hanno a che fare con l'asfalto fonoassorbente, hanno presentato un documento in cui esprimono un loro parere contrario all'utilizzo dell'asfalto fonoassorbente, perché comporta molti più svantaggi che vantaggi. Mi sento quindi in obbligo di portare alla vostra conoscenza sia i vantaggi che gli svantaggi. I vantaggi dell'asfalto fonoassorbente sono rappresentati dalla riduzione della rumorosità di 3 – 4 decibel. E questo è positivo. Il secondo vantaggio consiste in un maggiore effetto drenante e conseguente riduzione dei getti d'acqua polverizzata e di acquaplaning. E questo – secondo me – è, dopo la riduzione della rumorosità, uno degli effetti maggiori: quando piove è un piacere superare un automezzo pesante sull'asfalto fonoassorbente, mentre quando si supera un automezzo su un normale tratto di strada non si vede praticamente niente, anche se si azionano i tergicristalli. Questo è dunque un grande vantaggio.

Questi sono dunque i due vantaggi enunciati e adesso vengono una serie di svantaggi che ci fanno riflettere. 1. svantaggio: graduale chiusura dei vuoti e conseguente riduzione dei vantaggi sovraesposti. 2. difficoltà esecutiva di eventuale pulizia dei vuoti, sia economica che di tempo. 3. rapida cancellazione della segnaletica orizzontale. 4. difficoltà di pulizia del manto da sostanze inquinanti per incidenti. 5. difficile e costosa riparazione di tratti danneggiati. 6. maggiore raffreddamento della superficie, dovuto ai vuoti, con conseguente facile formazione di ghiaccio e difficile esportazione delle neve. 7. difficoltà di prevenzione ed eliminazione di ghiaccio e neve con la tecnica e materiali a disposizione. 8. prolungate operazioni di sgombero rispetto ai piani viabili con asfalto tradizionale (circa 10 ore in più) con conseguente pericolosità per l'utente che si trova a percorrere tratti perfettamente sgomberi, con tratti innevati che si alternano. 9. maggior consumo di sale (circa 3 volte in più) con scarsi risultati operativi e con più rapido riempimento dei vuoti. 10. inquinamento dovuto al maggior uso di sale.

Ora, l'Amministrazione che pensava di aver fatto grandi passi avanti con l'introduzione dell'asfalto drenante, si è trovata di fronte ad un simile documento. L'asfalto drenante aveva ottenuto grande plauso anche da parte della popolazione confinante. Ci sono pervenute molte lettere di ringraziamento da parte di persone che vivono vicino ai tratti di autostrada dove è stato posato l'asfalto fonoassorbente. E' stato predisposto un programma per questo tipo di

asfalto per l'intera linea dell'autostrada del Brennero, sino a Modena. Per lunghi tratti d'autostrada è già stata progettata la posa di asfalto fonoassorbente. Ed ora ci troviamo di fronte alle gravi considerazioni di cui sopra. La mia proposta di ieri – e il collega Kufstatscher può confermarlo – è stata quella di richiedere una consulenza obiettiva, non potendo noi fare altro, affinché venissero analizzati obiettivamente i vantaggi e gli svantaggi dell'asfalto fonoassorbente. Questo onde evitare che siano in gioco interessi economici di qualche tipo. E per una consulenza obiettiva ho proposto per esempio l'Università di Innsbruck.

Ho anche notato che sull'autostrada del Brennero non viene posato asfalto fonoassorbente sui ponti e sulle opere di ingegneria. Mi sono domandato il perché e mi sono informato sulla ragione per cui non veniva prevista la pavimentazione di asfalto fonoassorbente per ponti, viadotti e opere di ingegneria. Mi è stato risposto che l'applicazione di asfalto fonoassorbente su tali strutture non è possibile. Mi sono rivolto allora al prof. Tiefenthaler dell'Università di Innsbruck chiedendogli se anch'egli ritenesse esatto che per motivi tecnici nei suddetti punti non possa venire posato l'asfalto drenante. Egli mi ha risposto che esiste anche lì la possibilità di posare asfalto fonoassorbente ed io devo dire che fino a prova contraria ritengo di poter dare credito a tale risposta, essendo questo professore di parte neutrale. Quindi sono dell'avviso che l'intero percorso dal Brennero a Modena possa essere dotato di asfalto fonoassorbente, sempre nel caso non dovessero dimostrarsi concrete le argomentazioni e gli svantaggi di cui sopra. Dal punto di vista della sicurezza del conducente, l'asfalto fonoassorbente registra sicuramente vantaggi inestimabili, basti pensare all'eliminazione del pericolo di acquaplaning. E' ben vero che d'inverno si ha un maggior consumo di sale, ma è anche vero ciò che riporta un articolo del quotidiano austriaco "Presse": "E' confermato che in inverno si ha un maggior consumo di sale, ma va anche detto che non si sparge sale più di 30 giorni all'anno sulle strade e quindi le conseguenze non sono poi così disastrose." Per questo non ritengo che esistano ostacoli tali da dover prescindere da questo tipo di asfalto.

Ho enunciato sino ad ora due provvedimenti atti a ridurre l'inquinamento acustico: innanzi tutto la limitazione della velocità e in secondo luogo l'asfalto fonoassorbente. Ora vorrei enunciare il terzo provvedimento che è costituito dai terrapieni e dal rinverdimento dei pendii. Questo è, secondo me, il più efficace e il migliore di tutti i provvedimenti contro l'inquinamento acustico. Tuttavia se pensiamo ora alla parte di autostrada che passa per l'Alto Adige, dobbiamo constatare che abbiamo possibilità ben ridotte per alzare i terrapieni Poiché la maggior parte di autostrada è costituita da viadotti. Per questa ragione non abbiamo la possibilità di farlo. In Alto Adige stiamo facendo attualmente due tipi di esperimenti che sono costituiti nella fattispecie da pannelli antirumore e dall'innalzamento dei terrapieni. A Vipiteno stiamo attuando questo tipo di intervento lungo l'autostrada a livello dell'Ospedale, dove il rumore dell'autostrada era molto fastidioso per i pazienti e dove esisteva la possibilità di rinverdire e alzare il livello del terrapieno. Questo rappresenta, a mio avviso, uno dei provvedimenti più efficaci contro il rumore. La migliore soluzione sarebbe forse ancora la galleria, ma dopo di questa sicuramente i terrapieni e le barriere naturali. I lavori per questo tipo di intervento sono già stati appaltati e sono cominciati proprio alcuni giorni fa. Va detto che molti cittadini si sono espressi a favore della costruzione di queste barriere insonorizzanti, ma è interessante constatare che molti cittadini si sono espressi anche contro tale provvedimento Poiché l'innalzamento di questi terrapieni avrebbe tolto loro giornalmente 5, 10 o forse 15 minuti di sole. Quindi anche da parte della popolazione confinante – che dovrebbe essere la prima ad essere soddisfatta per la protezione contro il rumore – sono arrivate altrettante lettere di rimostranza e obiezioni contro l'attuazione di questo efficace provvedimento.

La terza misura è costituita dai pannelli insonorizzanti. Anche qui sono stati fatti degli studi ed io ho attentamente esaminato la questione. Nel Tirolo del Nord l'intero tracciato meridionale dell'Inn è stato coperto da gallerie che vengono attraversate dagli automezzi e che contengono i più diversi pannelli insonorizzanti. I successi sono molto, molto relativi. La

popolazione confinante mi ha riferito che coloro che vivono nei pressi dell'autostrada, ora sono più protetti dai rumori a seguito dell'installazione di questi pannelli, mentre quelli che vivono a una certa distanza sono coloro che ora devono subire il rumore. Anche a Schönberg sono stati eretti pannelli insonorizzanti e ora anche lì si sta attuando una delle misure più efficaci, ovvero la costruzione di una galleria. Con questa viene garantita naturalmente una certa protezione. Comunque una simile galleria circolare o semicircolare verrà costruita anche nei pressi di Novale di Laion. Anche lì sono già stati appaltati i lavori per una galleria semicircolare come protezione contro l'inquinamento acustico. A Schönberg ho parlato con la gente, perché i tecnici volevano convincere me e la popolazione quanto fossero utili questi pannelli. Ma io volevo sentire anche l'opinione dei confinanti e questi mi hanno detto: meglio togliere questi pannelli oggi piuttosto che domani. La questione sta infatti in questi termini: coloro che abitano nei pressi dell'autostrada mi hanno spiegato che questi pannelli — e questo è chiaro — non sono poi tanto alti e non vanno fino all'ultimo piano, ma proteggono solo i piani inferiori dove si trovano solitamente i locali della zona giorno, mentre la zona notte sta di solito agli ultimi piani. Prima avevano il rumore suddiviso equamente su tutti i piani. Adesso ai piani inferiori non si ha più rumore, mentre in compenso si ha maggiore rumore nella zona notte. Per questo si è arrivati alla conclusione che la soluzione migliore è ancora rappresentata dalla galleria — e questa è sicuramente la soluzione ottimale, ma anche la più costosa —. Comunque dove è assolutamente necessario un simile intervento, esso va effettuato.

Vorrei puntualizzare ancora una cosa: quando vengono installati pannelli insonorizzanti lungo la nostra autostrada — che è fatta prevalentemente di ponti e viadotti — bisogna anche sapere quali materiali usare, poiché le suddette infrastrutture non sopportano materiali pesanti. Dovrebbero essere materiali leggeri, ma anche resistenti e altamente insonorizzanti. In Austria sono stati eseguiti molti esperimenti in questo settore. Si sono provate tutte le varianti, per cui mi sono informato quali fossero le più efficienti. Non mi è stata data una chiara risposta. Come profano credevo che i pannelli insonorizzanti in vetro che consentono la vista anche ai confinanti e garantiscono una buona protezione contro il rumore, fossero la soluzione migliore. Ma i tecnici e i confinanti mi hanno smentito, spiegandomi che per motivi prevalentemente psicologici, se si vede il traffico, si sentono anche i rumori — malgrado i pannelli. Per questo si è rinunciato alla installazione di tali pannelli. In questo senso questo vorrei dire che noi ci impegneremo senz'altro per l'installazione di ulteriori pannelli insonorizzanti lungo l'autostrada nei pressi dei centri urbani, dei centri abitati e dei caseggiati, ma in quel caso voglio avere anche il consenso della popolazione confinante; sono convinto che dopo la loro installazione, questi abitanti protesteranno quanto prima. Vorrei dunque verificare prima il consenso da parte della Amministrazione locale e della popolazione interessata.

Ho fatto anche un'altra proposta alla società autostradale che comunque non è stata ancora accolta. Ma se il Consiglio regionale fosse convinto della sua validità, potrebbe sostenere questa proposta. Come ulteriore provvedimento concreto ho proposto che venga assegnato ai confinanti un contributo per l'installazione di finestre ad isolamento acustico. In Alto Adige abbiamo già una legge che concede contributi sino al 30 % sul costo finale a chi fa installare finestre isolanti. Le suddette finestre non solo isolano l'appartamento dal freddo, anche dal rumore. Io ho proposto che l'Autostrada conceda un ulteriore 30% per le popolazioni che vivono nei pressi dell'autostrada. In tal modo si contribuirebbe notevolmente alla soluzione di questo problema, poiché si potrebbe regolare il rumore come si vuole, aprendo le finestre per esempio solo di giorno. Dopo l'asfalto fonoassorbente questo potrebbe essere un ulteriore, efficace provvedimento. Abbiamo anche richiesto un parere giuridico; in base a questo parere non è lecito che l'autostrada conceda contributi di questo tipo a privati. Contributi di questo genere vengono comunque già concessi in Austria, Germania, Svizzera e America. Ma un parere spesso viene dato in base a come lo si richiede. Sono convinto che si potrebbe senz'altro ottenere un parere positivo, se solo lo si volesse. E

se il Consiglio regionale fosse convinto, come lo sono io, della validità di tale provvedimento contro il rumore, allora sarebbe opportuno che manifestasse la sua solidarietà in questa direzione, affinché possano essere approntati interventi anche di questo genere.

In Tirolo del Nord sono stati inoltre concessi contributi alla popolazione confinante per l'installazione di apparecchiature di insonorizzazione da installarsi nelle stanze della zona notte. Una simile apparecchiatura costa, per ogni locale, sino a 800 scellini austriaci, quindi dalle 600.000 alle 800.000 lire e la società autostradale contribuisce con 4.500 scellini circa. Tutti questi provvedimenti rappresentano misure di sostegno mirate a migliorare la situazione esistente.

Vorrei anche aggiungere che dobbiamo sicuramente convivere anche in futuro con il traffico, ma dobbiamo anche fare quanto è in nostro potere per migliorare le condizioni di vita delle popolazioni confinanti. Per questa ragione io sostengo che se rafforziamo la nostra posizione come membro e azionario all'interno della società autostradale, noi avremo più influenza sulla politica della stessa, potremo introdurre maggiori e più efficaci provvedimenti e Voi potrete dare maggiore sostegno ai rappresentanti della Regione nella suddetta società, affinché provvedimenti quali quelli da me poc'anzi citati vengano attuati quanto prima. Io sono convinto che non sia possibile eliminare il traffico, che noi abbiamo bisogno del traffico e che per questa ragione dobbiamo attivarci per adottare provvedimenti a favore della popolazione confinante che rendano più vivibile la vita lungo l'autostrada.

Vorrei tuttavia anche aggiungere che non ogni intervento o critica o sollecitazione da parte dei confinanti è sempre giustificata. Sono infatti anche a conoscenza di casi, di persone che hanno insistito per vivere nei pressi dell'autostrada, anche dopo la sua costruzione. Io ho grandissima comprensione per tutti coloro che devono vivere nelle vicinanze dell'autostrada perché le loro case si trovavano nei pressi dell'autostrada prima che questa fosse costruita, ma non capisco coloro che vogliono costruire a tutti i costi vicino all'autostrada e poi vanno a protestare perché non sopportano il rumore. Queste persone dovevano sapere sin dall'inizio a che cosa andavano incontro e dovevano sapere che le condizioni di vita vicino all'autostrada non sono proprio ottimali. Invece coloro che si sono trovati di fronte alla costruzione dell'autostrada quando le loro case esistevano già, sono davvero senza colpa e per questo dobbiamo adoperarci affinché venga fatto il possibile per rendere più sopportabile la loro esistenza e per migliorarne le condizioni di vita.

Invito dunque il Consiglio regionale a dare il suo consenso al presente disegno di legge con l'auspicio che esso vorrà esercitare la sua influenza sulla società autostradale, affinché tutti i provvedimenti – e non solo quelli da me citati; ce ne sono sicuramente altri – vengano attuati quanto prima e migliorino la qualità della vita di tutta la popolazione residente.)

(Vizepräsident Peterlini übernimmt den Vorsitz)
(Assume la Presidenza il Vicepresidente Peterlini)

PRÄSIDENT: Danke, Abg. Oberhauser.

Der Nächste auf der Rednerliste ist Abg. Benedikter.

Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort. Nach Abg. Benedikter ist Abg. Bolognini vorgemerkt.

PRESIDENTE: Grazie, cons. Oberhauser.

Il prossimo iscritto a parlare è il cons. Benedikter.

Ha la parola. Dopo il cons. Benedikter è iscritto il cons. Bolognini.

BENEDIKTER: Ich werde gegen diese Erhöhung der Beteiligung der Region stimmen und zwar aus der Überzeugung, daß die betroffene Bevölkerung, wenn sie es erfährt, das würdigen wird.

Dies in erster Linie aus Protest gegen die Art und Weise, wie die Autobahngesellschaft die Frage des Verbindungsstückes zwischen der Autobahnausfahrt Bozen-Süd nach Sigmundskron, und der sogenannten ME-BO, Strecke Sigmundskron-Sinich, Meran-Bozen, gehandhabt hat. In Zukunft wird es selbstverständlich bei maßgeblicher Beeinflussung durch die Vertreter der Region und der beiden Provinzen noch schlimmer sein, denn schon heute spielt die Autobahngesellschaft, dort wo es um Bauten und Maßnahmen in Südtirol und im Trentino geht, durch die Vertreter der örtlichen Körperschaften und der Region eine ausschlaggebende Rolle. Die Autobahn ist maßgeblich schuld an dem, was sich jetzt im Gang befindet, nämlich an der endgültigen Zerstörung des Herzstückes der Südtiroler Kulturlandschaft. Damit meine ich Sigmundskron mit Umgebung: Unterhalb im Talboden befinden sich ja die Obstwiesen der Kaiserau. Nach dem Umschwung im Landesauschuß, der Ende 1988 eingetreten ist, sind sie nun im Begriffe, verbaut zu werden und zwar so, daß um Sigmundskron herum ein Viadukt in drei Abschnitten gebaut wird – insgesamt rund 1.700 m lang, 10 bis 12 m hoch –, der diese Landschaft unterhalb Sigmundskron endgültig zerstört. Man sage mir ja nicht, wie in einem Leserbrief im "Alto Adige" stand: "Benedikter ist dagegen, weil er in der Nähe wohnt und weil er daran interessiert ist." Ich wohne oberhalb dieser Stelle, es berührt mich nicht, was immer sich auch für eine Lösung unten durchsetzen sollte. Ich wohne so darüber, daß mich weder die eine, die 2-km-Tunnellösung, noch die ANAS-Lösung betrifft. Wenn ich in die Stadt muß, muß ich selbstverständlich die Girlaner Straße hinunterfahren. Ich münde in den "Mittelring" und muß die alte Straße benutzen. Mir tut, wenn man so reden will, keine der beiden Lösungen unmittelbar weh, allerdings wohne ich am nächsten und kenne die Lage gut.

Ja, was ist da passiert? Das muß ich kurz sagen: Der Landesauschuß hat im August 1987 auf meinen Vorschlag hin beschlossen, nicht die ANAS-Variante, die bereits in den Bauleitplänen eingetragen war, anzunehmen, sondern eine andere Lösung, nach der man – um es kurz zu sagen – einen 2 km langen Tunnel durch den Berg gleich hinter Sigmundskron bohrt und sich damit den 1700 m langen Viadukt, der jetzt gebaut werden soll, erspart hätte – und dazu noch mindestens 10 ha echten Kulturgrund. Das hat der Landesauschuß beschlossen und hat damals in 7 Punkten angeführt, welches die Vorteile waren, die ich jetzt kurz vorbringen will: "1. Im Bereich Frangart-Sigmundskron wird die Beeinträchtigung der Landschaft und der Umwelt im allgemeinen verringert, da durch die Tunneleinfahrt, die Lärmschutzgalerie, die für die Überführung derselben erforderliche Erhöhung der bestehenden Staatsstraße im Ortsteil Mitterling sowie die Zubringerstraße zur Schnellstraße mit der Ausfahrt in Form eines halben Kleeblattes und der Viadukt über der Etsch und der Eisenbahnlinie Bozen-Meran, die mit der ANAS Lösung vorgesehen sind, wegfallen würden. 2. Durch den Verzicht auf den Zubringer in Richtung Drususstraße, kann die Verkehrsbelastung in der Drusus- und Reschenstraße wesentlich verringert werden, da die Schnellstraße nach der neuen Variante in Verbindung mit der zu bauenden Staatsstraße 12 am Eisackufer für den Überetscher und den Meraner Verkehr eine höhere Anziehungskraft als die bestehenden städtischen Straßen im Westen Bozens anbietet und vor allem auch der Verkehr in Richtung Stadtzentrum auf den leistungsfähigen neuen überörtlichen Straßen ablaufen wird. 3. Durch die neue Variante kann den aggressiven Sickerwässern aus den bestehenden Mülldeponien ausgewichen werden, die einen erhöhten bautechnischen und finanziellen Aufwand für die Abdichtung des Tunnels erfordern würden. 4. Die Durchquerung der Kaiserau mittels Viadukt ist nicht mehr notwendig, sodaß hier jede durch die Schnellstraße verursachte zusätzliche Belastung der Umwelt, die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, der Grundbedarf und die Emissionsbelastung vermieden werden. 5. Das komplizierte und aufwendige Kreuzungsbauwerk in Bozen-Süd wird durch eine einfachere Lösung ersetzt, mit welcher die neue Staatsstraße 38, die Straße südlich der Handelszone, die

geplante Staatsstraße 12 am Eisackufer und die Einfahrt der Brennerautobahn miteinander verbunden werden. Durch diese Änderungen kann der Verbrauch und die Versiegelung von wertvollem Kulturgrund wesentlich verringert werden. Im Bereich westlich des Eisacks wird das Ausmaß der für den Straßenbau zu besetzenden Flächen gegenüber der bisherigen Situation (ANAS-Lösung), in den Bauleitplänen um ca. 4,6 ha verringert. Im Bereich der Anschlußstelle Bozen-Süd, östlich des Eisacks, können von den Flächen, die bisher für die Kreuzungsbauwerke (spaghettata) und Bannstreifen vorgesehen waren, ca. 8,7 ha zu einem späteren Zeitpunkt anderen Nutzungen zugeführt werden. Durch das neue eingetragene Kreuzungsbauwerk in Form eines vollständigen Kleeblattes werden aber ca. 3 ha der bisherigen Zone für öffentliche Einrichtungen und 1,4 ha landwirtschaftliches Grün besetzt, sodaß als Saldo im Bereich Bozen-Süd eine Flächeneinsparung von ca. 4,3 ha erreicht wird. Die Flächeneinsparung im gesamten Baulos Bozen-Süd bis Überetsch beträgt also rund 10 ha."

So hat der Landesauschuß beschlossen, daß man darauf besteht und es ist ja zwischen dem Staat – in dem Fall der Staatsstraßenverwaltung – und dem Land ein Einvernehmen notwendig, und wenn dieses Einvernehmen nicht zustande kommt, dann setzt sich eben das Land nicht durch. Ich war noch im Juni 1988 in Rom. Da hat eigens die ANAS eine Zusammenkunft einberufen – und da war auch die Autobahngesellschaft vertreten –, um sich zu einigen. Dabei hat sich folgendes herausgestellt: Die Autobahngesellschaft hat sich geweigert und hat vor allem anderen auch gesagt daß, wenn man einen 2-km-Tunnel baut, es 54 Milliarden mehr kosten würde. Die Autobahngesellschaft übernimmt das nicht. Wenn schon, dann soll das Land das übernehmen. Die ANAS hat dann gesagt: Ja, bitte, ich habe nichts dagegen, wenn die Provinz auf der Tunnellösung besteht, mit der der Viadukt erspart wird usw., aber dann soll das Land einen Weg finden, um die Mehrbelastung, die sich die Autobahn zu finanzieren weigert, zu übernehmen. Dann ist im Dezember 1988 vom Landesauschuß mit Mehrheit – ich, Durnwalder und Valentin haben damals dagegen gestimmt – beschlossen worden: zurück zur ANAS-Lösung. Warum? Ja, weil wir das Geld, diese zusätzliche Belastung, diese 54 Milliarden, nicht tragen können, nicht tragen wollen.

Interessant in diesem Zusammenhang war folgendes: Kaum war der neue Landesauschuß Mitte März gebildet, ist folgender Beschluß gefaßt worden: Es braucht, um den Verkehr aus dem Passeiertal an die neue Staatsstraße, an die Schnellstraße, an die Umfahrung von Meran, anzuschließen – die dann entweder ins Vinschgau oder nach Bozen weitergeht – den Küchelbergtunnel. Der kostet mehr als 100 Milliarden und das Land übernimmt wenigstens 100 Milliarden. Auf einmal war genug Geld da, obwohl die Erhaltung des Herzstückes der Südtiroler Kulturlandschaft sicher diese 54 Milliarden wert gewesen wäre. Die ANAS hat in Rom erklärt, daß sie die Autobahngesellschaft hätte zwingen können, diese andere Lösung durchzuführen.

Ich sage: wenn das jetzt durchgeführt wird, was geplant ist und angeblich so ohne neuerliche Überlegung durchgeführt werden soll, die junge Generation, die heutige Generation und die kommenden Generationen uns wegen dieser endgültigen Zerstörung dieses Herzstückes verfluchen werden. Allerdings hat es dann geheißt: Du bist schuld, Du Benedikter bist schuld, weil Du den Beschluß vom August 1987 nicht in den Bauleitplänen als Änderung zur früheren Lösung eintragen hast lassen. Ich hätte es gern getan, aber um eine Änderung der Bauleitpläne durchzuführen, hätte ein Einvernehmen zwischen dem Staat und dem Land erreicht werden müssen. Dann hätte es einen Sinn gehabt, aber das Einvernehmen ist mit der Ausrede der Mehrkosten nicht zustande gekommen, selbstverständlich auch weil sich die Autobahngesellschaft (...wo ist jetzt der Verwaltungsrat, der Amtsverteidiger? Er und Spögler waren Verwaltungsräte) immer geweigert hat, den Beschluß, der von seiten des Landesauschusses immerhin eineinhalb Jahre bestanden hat, durchzuführen. Das Land wäre

vielleicht mit der Zeit auch, was die Finanzierung betrifft, entgegengekommen.

Übrigens ist es heute so, daß gegen diese Lösung immerhin noch 5 Berufungen behängen, die noch nicht entschieden sind. Denn Ihr wißt, was das Verbindungsstück betrifft, behängt eine Berufung beim Verwaltungsgericht Bozen. Was die eigentliche ME-BO betrifft, also die Strecke Sigmundskron-Sinich, ob sie zweispurig oder vierspurig sein soll bzw. ob sie auf dem Damm gebaut werden darf oder nicht, behängen vier Berufungen, zwei beim Verwaltungsgericht in Bozen, eine, die demnächst entschieden werden soll, beim Obersten Gerichtshof für öffentliche Gewässer ("Tribunale superiore acque pubbliche") und eine beim Staatsrat. Der Staatsrat hat schon einmal entschieden, daß aus Landschaftsschutzgründen nicht auf dem Damm gebaut werden darf, sodaß der Landesausschuß dann einfach den früheren Beschluß bestätigt hat. Also ist anzunehmen, daß der Staatsrat schon bei seinem Urteil bleiben wird, denn der Landesausschuß hat nicht angeführt, daß es Landschaftsschutzgründe gibt, die ein Bauen oben auf dem Damm rechtfertigen. Das hat er nicht, sondern er hat einfach den Beschluß bestätigt und hat die Landschaftsschutzgründe, die die Landschaftsschutzkommission angegeben hat – die Gründe, weshalb man oben nicht bauen soll nicht bestritten.

Für mich ist das – wie gesagt – ein Verbrechen gegen die Südtiroler Landschaft und zwar wird das Herzstück der Südtiroler Kulturlandschaft endgültig zerstört. Dieser 1700 m lange Viadukt und eine vierspurige Autobahn, die kann man nämlich nicht wie ein Haus, wenn es fehlgebaut wird, abreißen, um dann vielleicht wieder Kulturgrund zu machen.

Die Art und Weise, wie sich die Autobahngesellschaft diesbezüglich benommen hat, ist für mich nicht zu verantworten. Ich gehe nicht in die allgemeinen Dinge ein. Nur eines muß ich fragen, nachdem ich jetzt wirklich aufmerksam angehört habe, was Abg. Oberhauser gesagt hat: Es mag alles recht und gut sein und das Bewußtsein, daß es untragbar ist, das ist nach und nach gekommen, auch in Nordtirol ist es erst nach einiger Zeit gekommen. Aber in Nordtirol geht es nicht mehr darum, ob Lärmschutzwände so oder anders gemacht werden oder was immer sonst dagegen gemacht werden kann. In Nordtirol ist ein echter Aufstand gegen den wachsenden Transitverkehr ausgebrochen. Ich habe jedenfalls im Fernsehen gehört, daß Vranizky erst vor drei Wochen erklärt hat: "Wir werden darauf bestehen, daß dieser Transitverkehr als solcher – mit oder ohne Lärmschutz und was sonst alles an Vorkehrungen getroffen werden kann, – daß dieser Transitverkehr wenigstens halbiert, wenn nicht auf ein Drittel reduziert wird. Das ist das Um und Auf. Da geht es um das Leben der Bevölkerung, auch wenn damit der Beitritt Österreichs zur EG gefährdet werden sollte." Da ist ein echter Aufstand der Interessierten, der unmittelbar betroffenen Bevölkerung gegen den Transitverkehr ausgebrochen und es geht nicht mehr darum, daß es erreicht wird, daß mehrere oder weniger Vorkehrungen getroffen werden.

Ich könnte mir vorstellen, daß auch im Eisacktal, wenn der Transitverkehr noch wachsen sollte – denn es stimmt alles, was Du gesagt hast, was die Verlagerung von der Straße auf die Schiene betrifft –, auch die Südtiroler Bevölkerung, die im Grunde dieselben Leute sind, auch einen Aufstand und zwar mit politischen Mitteln unternehmen wird, unabhängig davon, ob 110 kmh eingehalten werden oder nicht. Das ist sicher nicht ausschlaggebend.

Ich wollte eben, daß das zu Protokoll kommt, nämlich der Protest gegen die Art und Weise, wie die Autobahngesellschaft bis auf heute das Problem Anschlußstück Bozen-Süd – Sigmundskron gelöst haben will. Ich hoffe noch, daß aufgrund der behängenden Rekurse nicht das letzte Wort gesprochen ist. Dies heißt, daß man alles Erdenkliche in Bewegung setzen muß, um in erster Linie die Autobahngesellschaft von so einem Wahnsinn zurückzuhalten.

(Io voterò contro questo aumento della quota di partecipazione della Regione alla società dell'Autostrada del Brennero, perché sono convinto che la popolazione interessata

apprezzerà il mio gesto.

Innanzitutto il mio voto contrario è in segno di protesta contro il comportamento assunto dalla società "Autostrada del Brennero" nella costruzione della raccordo di collegamento tra l'uscita dell'autostrada di Bolzano sud in direzione di Castel Firmiano, e la cosiddetta ME-BO, tratto Castel Firmiano-Sinigo. In futuro le cose andranno ancora peggio, visto che i rappresentanti della Regione e delle due Province avranno più voce in capitolo. Già oggi, quando si parla di costruzioni e interventi in Alto-Adige e in Trentino, la società "Autostrada del Brennero" gioca un ruolo determinante, dato che al suo interno vi sono rappresentanti degli enti pubblici e della Regione. L'autostrada è la maggiore responsabile di quanto si sta verificando oggi, ovvero la definitiva distruzione del cuore del paesaggio culturale altoatesino. E qui mi riferisco a Castel Firmiano e dintorni, perché nel fondovalle si estendono i frutteti del Bivio. Dopo la svolta subentrata in seno alla Giunta provinciale, in questa zona si sta costruendo un viadotto in tre sezioni, lungo circa 1700 m e alto dai 10 ai 12 metri. Per cortesia non ditemi, come è stato scritto in una lettera all'Alto-Adige, che Benedikter è contro perché abita in quella zona e perché è direttamente interessato. Io abito più in alto e nessuna delle soluzioni che verranno adottate, mi interesserà da vicino. Nè quella che prevede un tunnel di 2 km, nè quella proposta dall'ANAS. Se devo recarmi in città, devo comunque passare per la strada che scende da Cornaiano, sboccare a "Mitterling" e poi prendere la vecchia strada. Se vogliamo dirla così, nessuna della due soluzioni mi fa direttamente male, comunque abito in quella zona e la conosco bene.

Cosa è successo? Lo devo esporre brevemente: Nell'agosto del 1987 la Giunta provinciale ha deliberato, su mia proposta, di non adottare la variante proposta dall'ANAS, già inserita nel piano urbanistico, ma un'altra soluzione, in base alla quale - per farla breve - si sarebbe scavato un tunnel lungo 2 km nella montagna dietro Castel Firmiano, evitando così non solo quel viadotto lungo 1700 metri, che ora verrà costruito, ma anche salvando almeno 10 ettari di terreno culturale. Questa è stata la delibera della Giunta provinciale, che ha anche illustrato in 7 punti quali fossero i vantaggi di questa soluzione. Li citerò brevemente: "1) Nella zona di Frangarto e Castel Firmiano, il danno paesaggistico e ambientale viene ridotto, perché verrebbero eliminati l'imbocco del tunnel, la galleria antirumore e l'elevazione della strada statale esistente, necessaria per il congiungimento alla galleria in località Mitterling, nonché il raccordo alla superstrada e relativa uscita a forma di mezzo trifoglio e il viadotto sull'Adige e sulla la linea ferroviaria Bolzano-Merano, previsti dalla variante proposta dall'ANAS. 2) Rinunciando al raccordo in direzione di via Druso, il traffico di Via Druso e Via Resia verrebbe a diminuire notevolmente, perché la superstrada, in base alla nuova variante che prevede il collegamento alla statale n. 12 che verrà costruita lungo la riva dell'Isarco, per il traffico di Merano e d'Oltradige è più comoda rispetto alle strade cittadine esistenti nella zona occidentale di Bolzano, e soprattutto dirigerebbe il traffico verso il centro storico sulle nuove strade di collegamento extraurbane, molto più ricettive. 3) Con la nuova variante si evitano le acque di infiltrazione, molto aggressive, provenienti dalla discarica preesistente, che implicherebbero un maggiore spesa e un maggiore lavoro per l'isolamento del tunnel. 4) Diventa superfluo l'attraversamento del Bivio con un viadotto, evitando così altri danni ambientali già causati dalla superstrada, che compromettono il quadro paesaggistico, senza ricorrere ad altro terreno e riducendo le emissioni di gas nocivi. 5) La complessa e dispendiosa spaghettata a Bolzano sud verrà sostituita da una soluzione più semplice, con la quale la nuova statale n. 38, la strada al sud della zona industriale, la progettata statale n. 12 lungo l'Isarco e l'entrata per l'autostrada del Brennero verrebbero collegate tra loro. Con queste modifiche verrebbe notevolmente ridotto lo sfruttamento edilizio del prezioso terreno culturale, che rimarrebbe inalterato. Rispetto alla situazione attuale (soluzione proposta dall'ANAS), nei piani urbanistici della zona ad ovest dell'Isarco, il ricorso alle superfici per la costruzione della strada verrebbe ridotto di circa 4,6 ettari. Nella zona dello svincolo di Bolzano sud, a est dell'Isarco, le superfici previste per la spaghettata e le

fasce di rispetto, circa 8,7 ettari, in un secondo momento potrebbero essere destinate ad altri scopi. Con la nuova spaghetata a forma di intera foglia di trifoglio, inserita nel piano urbanistico, vengono utilizzati circa 3 ettari della attuale zona destinata ad opere collettive e circa 1,4 ettari di verde agricolo. In tal modo, nella zona di Bolzano sud, verrebbe ottenuta una riduzione di 4,3 ettari di superficie. Nell'intero lotto Bolzano sud - Oltradige verrebbero quindi risparmiati circa 10 ettari di terreno." La Giunta ha quindi deliberato per questa variante. Bisogna dire anche che è necessaria un'intesa tra lo Stato e la Giunta e se quest'intesa non viene raggiunta, allora la Provincia non dà attuazione al progetto. Mi trovavo a Roma nel luglio del 1988. L'ANAS aveva convocato un'incontro - e anche l'autostrada era rappresentata - per raggiungere appositamente quest'intesa. In sede di discussione è emerso che la società dell'Autostrada del Brennero si sarebbe rifiutata di sostenere l'operazione, dichiarando tra l'altro che se si fosse costruito un tunnel di 2 km sarebbe costato 54 miliardi in più. La società non avrebbe finanziato l'opera e quindi sarebbe stato compito della Provincia. L'ANAS poi aveva affermato di non avere nulla in contrario se la Provincia avesse insistito per la soluzione del tunnel, evitando il viadotto. Ma sarebbe stata la Provincia stessa a dover trovare una strada per sostenere la maggiore spesa, che la società dell'Autostrada si rifiutava di finanziare. Poi, nel dicembre del 1988 la Giunta, a maggioranza, ha deliberato di tornare alla soluzione dell'ANAS - io, Durnwalder e Valentin abbiamo votato contro. E perché? Perché non poteva sostenere questi 54 miliardi in più, questa maggiore spesa. L'aspetto interessante della questione è che la nuova Giunta provinciale, appena costituita, a metà marzo ha approvato una delibera, stabilendo che per collegare il traffico della val Passiria alla nuova statale che gira attorno a Merano e poi porta a Bolzano o in Val Venosta, è necessario il tunnel della Val Venosta. Costa più di 100 miliardi e la Provincia vi contribuisce per almeno 100 miliardi. Improvvisamente si sono trovati i soldi, anche se salvare il cuore del paesaggio culturale altoatesino sarebbe ben valso questi 54 miliardi. A Roma l'ANAS ha dichiarato che avrebbe potuto costringere la società autostrada del Brennero ad attuare questa soluzione.

Io dico: se ora si realizza quello che è stato progettato, e che probabilmente verrà realizzato senza più essere rivisto, la generazione dei giovani di oggi e quella futura imprecheranno contro di noi per aver distrutto definitivamente questo paesaggio culturale. Comunque è stato detto: Benedikter, è colpa tua, perché non hai fatto inserire la delibera dell'agosto 1987 a modifica del piano urbanistico. L'avrei fatto volentieri, ma per le modifiche dei piani urbanistici ci vuole l'intesa fra Stato e Provincia. Ma l'intesa non è stata raggiunta con la scusa della maggiore spesa, ovviamente anche perché la società Autostrada del Brennero (...dov'è il Consiglio di amministrazione, il difensore d'ufficio? Lui e Spögler ne erano membri) si è sempre rifiutata di dare attuazione alla delibera che la Giunta aveva depositato un anno e mezzo prima. Forse la Provincia con il tempo sarebbe anche venuta incontro al finanziamento.

Comunque oggi pendono 5 ricorsi contro questa soluzione, che sono ancora in attesa di definizione. Perché come sapete, contro lo svincolo è stato presentato ricorso al T.A.R. di Bolzano. Contro la ME-BO vera e propria, - se sia a due o quattro corsie, se possa essere costruita su un viadotto - pendono 4 ricorsi: due presso il T.A.R. di Bolzano, uno, che verrà deciso tra poco, presso il "Tribunale superiore delle acque pubbliche" e uno presso il Consiglio di Stato. Quest'ultimo si è già espresso in proposito e ha deciso che il viadotto non può essere costruito per motivi di tutela paesaggistica. Così la Giunta non ha fatto che confermare la delibera originaria. Quindi è logico supporre che il Consiglio di Stato manterrà questa decisione, in quanto la Giunta non ha specificato le eventuali motivazioni di carattere ambientale, che giustificerebbero la costruzione del viadotto. Non l'ha fatto, si è limitata a confermare la delibera senza contestare le motivazioni di carattere ambientale che impediscono la costruzione del viadotto, addotte dalla Commissione per la tutela dell'ambiente.

E' mia opinione personale - come ho già avuto modo di dire - che distruggendo

il cuore del paesaggio culturale altoatesino, venga commesso un crimine contro il paesaggio stesso. Questo viadotto di 1700 metri ed una strada a quattro corsie non si possono demolire come una casa che è stata costruita male, per poi farne di nuovo terreno culturale.

Il comportamento della società Autostrada del Brennero a mio avviso non è passibile di giustificazioni. E non entro nel merito. Desidero solo chiedere una cosa, visto che ho ascoltato attentamente il discorso del collega Oberhauser. D'accordo, ma la consapevolezza del fatto che sia insostenibile è maturata un po' alla volta, anche nel Tirolo del nord è maturata recentemente. Ma nel Tirolo del nord non si discute più se le barriere antitumore debbano essere installate in un modo o nell'altro, oppure se debbano essere adottati altri provvedimenti. Nel Tirolo del nord c'è stata una vera sommossa popolare contro il traffico di transito in costante aumento. Tre settimane fa ho sentito alla televisione una dichiarazione di Vranizky: "Noi insisteremo perché il traffico di transito come tale — cioè con o senza barriere sonorizzanti — venga dimezzato, se non ridotto a due terzi. Questo è il punto fondamentale. Qui è in gioco la vita della popolazione, anche se si dovesse compromettere l'ingresso dell'Austria nella Comunità europea." C'è stata una vera e propria sommossa popolare contro il traffico di transito organizzata dalla popolazione direttamente interessata, e qui non si tratta più di cercare di ottenere provvedimenti a tale scopo, tanti o pochi che siano.

Posso immaginare che anche in Val d'Isarco, se il traffico di transito dovesse aumentare — perché è tutto vero quello che hai detto in relazione al trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia — la popolazione altoatesina, che in sostanza è identica a quella del Tirolo del Nord, organizzerebbe una sommossa, usufruendo anche di strumenti politici, indipendentemente dal fatto che si rispettino i 110 km orari oppure no. Non è questo l'aspetto determinante.

Voglio che venga messa a verbale la protesta contro il comportamento assunto fino ad oggi dalla società "Autostrada del Brennero", con cui intende risolvere il problema allo svincolo Bolzano sud — Castel Firmiano. Spero che non sia stata ancora detta l'ultima parola, visti i ricorsi ancora pendenti. Ciò significa che bisogna percorrere tutte le strade possibili, per far desistere da questa follia soprattutto la società "Autostrada del Brennero".)

PRÄSIDENT: Danke, Herr Abg. Benedikter.

Als nächster Redner hat der Abg. Bolognini das Wort.

Bitte, Herr Abgeordneter.

PRESIDENTE: Grazie cons. Benedikter.

Il prossimo iscritto a parlare è il cons. Bolognini.

Prego, cons. Bolognini.

BOLOGNINI: L'ora è ormai abbastanza tarda, il dibattito si è dilungato notevolmente, al di là della portata della legge in esame perché l'argomento era stimolante, il collega Kußstatscher è stato bravissimo, oserei dire, nel lanciare benzina ed accendere cerini ed il fuoco è divampato com'era abbastanza facilmente immaginabile. Non sono mancati gli interventi che hanno quindi preso in considerazione il problema dell'autostrada in se stesso, le conseguenze negative che discendono dall'attraversamento autostradale attraverso il nostro territorio, la necessità di intervenire perché queste conseguenze negative possano essere contenute, al limite ponendo sullo sfondo di molte di queste considerazioni una linea di ragionamento che tenderebbe a negare l'autostrada come attrezzatura importante al servizio delle popolazioni locali e non solo.

Credo si debba sempre ricordare che le prime strade, i primi sentieri furono scoperti semplicemente, perchè gli uomini, passando continuamente in certi posti, calpestavano l'erba e quindi creavano automaticamente un sentiero; non è mai accaduto che da sola l'erba si

essicasse per invogliare l'uomo a transitare in quella direzione. Oggi come oggi si viene a sostenere che bisogna fare le strade piccole o addirittura non farle, perchè in questo modo il transito non si verificherebbe, la gente non si sposterebbe, le merci non verrebbero trasportate, ma questa è una falsità destituita da ogni fondamento, perchè la gente si sposta in quanto vuole spostarsi, le merci si spostano in quanto vengono prodotte e debbono essere commercializzate e quindi trasferite nella zona in cui vengono distribuite. E' chiaro che in ragione di un modello di società che si basa su principi di questo genere delle infrastrutture e delle attrezzature che supportino le possibilità di movimento fisico delle persone e delle merci debbono per forza di cosa essere tollerate. Tollerare queste infrastrutture significa incidere sull'ambiente naturale; anche questo va sempre ricordato, perchè ogni tanto traspare da qualche dichiarazione che lo spostamento delle persone e delle merci potrebbe forse essere realizzato senza incidenza alcuna sull'ambiente naturale. Capisco che questa è una conseguenza certamente non positiva, ma deve essere accettata nella misura in cui si ritiene che lo spostamento delle persone e delle merci debba avvenire all'interno della nostra società.

Il problema è quindi il modello di società che vogliamo darci, un modello dove sia concesso alle persone di spostarsi da un luogo all'altro con certe intensità e dove sia concesso di produrre merci con determinate caratteristiche in certe zone per poterle commerciare in altre a distanza variabile, addirittura a distanza non prefigurabile. Addirittura il modello di società che abbiamo realizzato, che tutti abbiamo concorso a costruire, è un modello dove l'industria primaria ha cambiato notevolmente il suo ruolo, le sue caratteristiche, dove non esiste più la FIAT che porta a Torino acciaio, gomma e produce le automobili che escono dalla porta terminale dello stabilimento; la FIAT è diventata una serie di insediamenti sul territorio non solo italiano, dove spesso vengono compiute operazioni di assemblaggio, per cui lo spostamento delle merci cosiddette necessarie per la produzione primaria va ad assommarsi agli spostamenti di parti di prodotti ancora da confezionare in fase terminale, per lavorazioni di assemblaggio che avvengono in altre zone del territorio.

Tutto questo rientra in un modello di società che tutti abbiamo concorso a costruire e molto spesso le indicazioni che a livello politico vengono offerte in ragione di aziende che attraversano momenti poco felici, di rischi per i livelli occupazionali, eccetera, concorrono a radicalizzare questo tipo di modello, anziché a diminuirlo di incidenza sul territorio. Quindi dobbiamo essere molto razionali e lucidi nel valutare problemi di questa natura, onde evitare di agire in senso contrario alle dichiarazioni che vengono professate con molta aria di credibilità nei luoghi in cui ci si trova a parlare. Credo che in merito all'autostrada del Brennero, visto che di questa infrastruttura si è lungamente parlato, si debba ricordare il grande ruolo che essa ha avuto per lo sviluppo della nostra comunità locale e che essa ha nel raccordare aree importanti della nostra comunità europea e credo sarebbe ingiusto demonizzare questo tipo di attrezzatura, come sarebbe estremamente ingiusto demonizzare le altre infrastrutture di tipo analogo, che sono servite nel nostro tipo di società contemporanea a caratterizzare un certo sviluppo, in merito al quale chiedo chi sia intenzionato a togliersi dalla nota di appartenenza, perché bisognerebbe incominciare a porsi il problema di chi è intenzionato a togliersi dall'anagrafe di questo modello di società per trasferirsi in un modello diverso.

Ritengo non vada demonizzata l'autostrada del Brennero, anche se non devono essere trascurate e sottese le conseguenze negative di un certo tipo di sviluppo incontrollato del traffico, in particolare pesante, che sull'autostrada del Brennero, come sulle altre autostrade del nostro territorio nazionale e internazionale, è andato in questi anni crescendo, conseguenze negative di un certo tipo di sviluppo incontrollato e ipertrofico di traffico in ragione di squilibri ancora esistenti non solo all'interno della comunità nazionale, ma anche della stessa comunità europea e nei confronti dei quali non siamo ancora nelle condizioni di proporre politiche di

riequilibrio idonee al bisogno. Non è demonizzando l'autostrada, il trasporto e il traffico che si conquistano politiche di riequilibrio sul territorio e soprattutto politiche di respiro così ampio da garantire per le nostre comunità condizioni di vita e prospettive future sufficientemente soddisfacenti.

Da questo punto di vista è necessario tener sempre presente che il trasporto non si sviluppa mai in maniera indipendente dal modello di sviluppo sociale ed economico che ci si è dati e questo significa che non si può ridurre la quantità e la qualità del trasporto delle merci e delle persone senza incidere in maniera pesante sul modello di società che si è inteso costruire o all'interno del quale si intende vivere. Si tratta di fare delle scelte a monte, legate alla qualità di vita che si vuole avere, alla qualità e alla quantità di occasioni di lavoro e di prospettive future per le giovani generazioni che si vuole acquisire e da questo tipo di considerazioni ne discende la politica che indubbiamente pesa anche sul piano del trasporto delle persone e delle merci.

Non credo però che da una premessa di questo genere ne debba discendere né un accademico conversare arcadico, gradevole, animato da tanto verde, ma non realizzato e soprattutto non realizzabile, all'interno del quale si debba sempre buttare la croce addosso ad un certo tipo di trasporto, a determinati tipi di infrastrutture ed a certi tipi di scelte peraltro usufruendo in maniera molto convinta di tutti i vantaggi e le ricadute positive che da quel modello di società ne derivano, senza accollarsi mai l'onere di arrivare ad identificare in maniera coerente, precisa e razionale quali sarebbero le conseguenti ricadute modificative del sistema di società in cui si vive, individuando quindi la qualità inferiore di livello di vita a cui si dovrebbe arrivare per poter conseguire quei determinati risultati propri dei discorsi arcadici cui prima facevo riferimento.

Non è però nemmeno accettabile un modo di ragionare abbastanza critico per cui si possa accettare come dato se non positivo, perlomeno scontato, che questo aumentare di trasporti e di transiti possa avvenire ulteriormente in maniera incontrollata in assenza di una politica regolamentatrice degli stessi transiti e degli stessi trasporti, in vista di un equilibrato modello di sviluppo della società in cui vogliamo vivere, non possono esistere né le posizioni assolutamente negative, né le posizioni completamente accettanti su ciò che il futuro ci riserva.

Credo che occorra quindi tener conto di una politica del trasporto che deve essere per forza di cose di grande respiro, che non può limitarsi ai piccoli spazi, una politica del trasporto che riesca a superare quelle che sono le angustie della microprogrammazione localistica, la quale in relazione a fenomeni di questo genere, sfuggendo le tematiche della società che cambia, si pone immediatamente ed inesorabilmente su posizioni difensive delle proprie caratteristiche particolari al limite delle proprie particolari caratteristiche fisiche del territorio in cui si vive. Il risultato che ne deriva è che ha ragione la Svizzera a limitare il trasferimento delle merci su strada attraverso il suo territorio, ha ragione l'Austria a fare altrettanto, ed allora attraverso la barriera alpina non transiterebbero più le merci oppure quei pochi valichi che rimasero sarebbero assolutamente sovraccaricati in maniera irrazionale.

Il problema è di evitare di darsi ragione a vicenda, ognuno per la propria fetta di territorio, ma di cercare invece di trovare una politica capace di programmare con un discorso riequilibrato su tutto l'ampio spazio territoriale necessario al tipo di discorso che si va facendo, in maniera tale da superare le strozzature localistiche sempre vissute, in ultima analisi, in chiave difensiva per riuscire a produrre progettualità ad ampio respiro, necessaria alla bisogna.

Certamente in un discorso di questo genere non può esistere la facile tentazione di fuggire dalla doverosa responsabilità di interpretare correttamente le proprie particolari caratteristiche locali e certamente in un contesto di questo genere occorre a maggior ragione dare spazio alla necessaria attenzione, che è fatta soprattutto di precisione, che i poteri locali debbono poter esprimere in maniera tale da garantire la giusta attenzione ed il giusto

rispetto per le esigenze ed i problemi specifici delle proprie popolazioni e del proprio territorio, ma tutto questo però non può avvenire in maniera avulsa dal contesto generale all'interno del quale anche questa presenza politica preziosa ed irrinunciabile dei rappresentanti dei poteri locali deve potersi svolgere.

Allora se è all'interno di un discorso politico con queste caratteristiche che va posto il problema dell'autostrada ed il problema delle infrastrutture del trasporto nel nostro territorio – perché stiamo ovviamente parlando del nostro territorio – credo che occorra prendere consapevolezza in maniera chiara di alcune situazioni reali esistenti nel settore. La prima è che l'organizzazione ferroviaria è insufficiente attualmente alla bisogna, non è nelle condizioni di garantire la quantità e la qualità dei trasporti attraverso il corridoio alpino di nostra competenza che si sviluppa dalla Valle dell'Adige lungo la Valle dell'Isarco sino al Brennero ed oltre. L'organizzazione ferroviaria non è organizzata, non è nelle condizioni di far fronte alle esigenze proprie di questo canale di transito in ragione di difficoltà obiettive certamente connesse alla mancata conclusione dei lavori di potenziamento ed ammodernamento dell'attuale linea ferroviaria del Brennero, ma anche perché mancano idonee aree di servizio e di supporto al flusso delle merci, oltre che delle persone; lungo questa arteria mancano i bacini terminali, all'inizio, per così dire, ed alla fine di questo canale di trasporto, capaci di supportare un effettivo, continuo e fluido trasferimento di merci e di persone, ma soprattutto di merci dalla parte iniziale alla parte terminale di questo asse di comunicazione. E questa difficoltà fisiologica dell'organizzazione ferroviaria nel nostro settore, a supportare il ruolo che avrebbe dovuto, che dovrebbe e che secondo me dovrà, sostenere, ha costretto in sostanza l'autostrada ad un ruolo di supplenza assolutamente fondamentale, perché in sua assenza non saremmo stati nelle condizioni in questi anni di assistere a quell'aumento di transito merci che la collega Zedron, molto egregiamente questa mattina citava, se non avessimo avuto attraverso il valico del Brennero quell'aumento di transito merci passato e prodotto da 700 TIR al giorno, agli attuali 4500, è chiaro che a sud ed a nord di questa strozzatura – perché di strozzatura dovremmo in questo caso parlare – non sarebbero esistiti determinati meccanismi di sviluppo nella produzione e nella distribuzione che hanno permesso alle popolazioni residenti a nord ed a sud di questo valico condizioni di vita, nelle quali oggi siamo abituati. Questi sono per forza di cose concetti ineliminabili, e cercare di sfuggire ad una logica di questo genere significa rifugiarsi – ripeto – nell'arcadia idillica, che però ha poco a che fare con le decisioni operative che al nostro livello dovrebbero essere assunte, sia pure sub condizione politica.

Credo che il ruolo di supplenza a cui è stata chiamata e per certi aspetti costretta l'autostrada non debba diventare quindi l'elemento scatenante di un processo di demonizzazione di tale ente, ma credo che debba diventare un elemento di riflessione attenta per capire quali sono le iniziative politiche più opportune, affinché le condizioni di difficoltà dell'organizzazione ferroviaria, nel sostenere il ruolo che dovrebbe esserle proprio, possano essere rimosse e l'autostrada possa essere posta nelle condizioni di esercitare con maggior correttezza e con maggior precisione il proprio ruolo, che oggi deve tener conto del fatto di convocarsi all'interno di una stagione che non è più da spese facili, da spese duplicative di strutture prodotte o ipotizzate con estrema facilità; è chiusa la stagione dove i miliardi potevano con facilità essere posti in cantiere anche all'interno dei nostri bilanci per realizzare infrastrutture tout court e senza molti limiti di previsione e credo che accanto alla chiusura di questa stagione se ne sia aperta un'altra all'interno della quale i problemi del disavanzo pubblico non debbano più essere affrontati con terapie tese all'accentuazione dell'attenzione politica verso le spese di investimento, anziché verso le cosiddette spese correnti, con una logica politica tesa ad evidenziare come risultato positivo la capacità rapida di spesa nel settore degli interventi, legata al limite all'interno dell'anno solare cui si riferisce il bilancio di cui magari si

sta discutendo, e meno attenta invece per quanto riguarda le cosiddette spese correnti legate al quotidiano fabbisogno dell'ente pubblico che ci si trova ad amministrare.

Questo anche perché la realizzazione di nuove infrastrutture e di nuove attrezzature significa sempre aumentare immediatamente e conseguentemente la quantità di spesa corrente che ne discende e per la gestione di quel tipo di attrezzatura e per le spese continue che intorno a quell'attrezzatura si andranno a proporre.

Ecco che quindi in ragione del particolare tipo di stagione che stiamo attraversando, non credo che si possa sfuggire anche da questo punto di vista alla necessità di rileggere la dotazione di infrastrutture esistenti sul nostro territorio per quanto attiene la politica del trasporto e dei transiti, da garantirci in primo luogo un risultato da raggiungere che è l'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture stesse perché non è più il tempo di duplicazioni o di ulteriori realizzazioni facili.

Ma quando si giunge a considerazioni di questo tipo, occorre essere ancora una volta poco ottimisti e poco arcadici, ed occorre ancora una volta tenere i piedi per terra. Non credo che si possa pensare di risolvere i problemi del transito merci e persone attraverso il valico del Brennero unicamente puntando al tunnel di base ed al quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero. I tempi necessari per raggiungere un risultato di questo genere saranno oscillanti fra i 15 ed i 20 anni e nel frattempo non possiamo restare in questa condizione, dilettrandoci unicamente con accademici dibattiti fra di noi ogni volta che si affrontano argomenti di questo genere, senza prospettare ipotesi di soluzione concrete, fattibili e decisamente rapportabili alle esigenze che vogliamo difendere.

(Interruzione)

BOLOGNINI: Se mi lasci parlare cerco sempre di fare un ragionamento, e non di parlare per dare delle affermazioni magari senza alcunché dietro di sé. Il mio ragionamento è questo...

(Interruzione)

BOLOGNINI: L'arcadia è riferita alla collega Zendron, l'ha capito perfettamente, perché la guardavo sorridendole amichevolmente.

La ferrovia del Brennero nella condizione in cui si trova attualmente non può restare ferma per 15 o 20 anni ai livelli attuali e noi non saremo nelle condizioni, se ci fermassimo davanti a questa considerazione, di poter proporre alcun tipo di politica capace di conseguire il famoso trasferimento del traffico merci in parti sempre più cospicue da strada a ferrovia. Occorre puntare quindi nella maniera più rapida e decisa possibile al completamento dei lavori e degli interventi di miglioramento e di potenziamento dell'attuale linea ferroviaria del Brennero che ci permetterà di raggiungere entro il 1996, '97 o '98 all'incirca, un tetto di 180 - 200 treni al giorno, rispetto ai 100 - 120 treni che attualmente transitano su questa linea. Ciò significa che la conquista di un tetto massimo aggiuntivo di 80 treni al giorno, anche legati al solo transito merci significa un recupero massimo di 1000 TIR al giorno, strappati ai 4500 - 5000 che quotidianamente transitano attraverso il Brennero pari al 20 - 25% del transito merci attualmente sviluppatasi su quest'asse. Se aggiungiamo a questo l'aumento medio annuo del 3 - 3,5% - non vado a tirare in ballo il 20% dei valichi piemontesi - ci rendiamo conto che nell'arco del decennio questo 20 - 25% di merci strappato al transito merci sulla sede stradale e recuperato dalla ferrovia non è nemmeno sufficiente a coprire tutto l'aumento di transito merci che attraverso il valico del Brennero andrà a profilarsi nel prossimo decennio; il che allora significa che occorrerà spingere, affinché non solo sulla nostra ferrovia del Brennero, ma su tutte

le arterie ferroviarie che attraversano l'arco alpino, le organizzazioni ferroviarie interessate siano nelle condizioni di esprimere i più impegnati sforzi anche di ricerca tecnologica per disporre di un materiale rotabile più qualificato che permetta un aumento notevole delle attuali capacità di trasporto merci. O noi puntiamo su una strategia a largo respiro di questa natura che possa permettersi di raggiungere entro il decennio un tonnellaggio annuo di merci in transito sulla ferrovia del Brennero, oppure corriamo il rischio, in attesa del quadruplicamento e di quello che sarà, di riuscire solo a scalfire la quantità di transito di merci su strada attraverso il valico del Brennero.

Queste cose è bene dirsele con molta franchezza, perché i numeri purtroppo fanno sempre giustizia di tutte le parole che vengono dette e non supportate e sostenute da una valutazione attenta e scientificamente documentata dei fatti in esame. Occorre quindi affinare qualsiasi nostra penetrante iniziativa politica nei confronti delle autorità centrali statali e ferroviarie, perché venga riservata alla ferrovia del Brennero, per quanto attiene alla nostra fetta di responsabilità territoriale, ma certamente anche gli altri valichi alpini sono altrettanto importanti, l'attenzione dovuta sul piano della dotazione finanziaria corrente e coerente ed anche sul piano della precedenza in materia di dotazione di tecnologie avanzate e, per quanto mi riguarda, certamente questo dovrebbe avere la precedenza rispetto a qualsiasi discorso di alta velocità che andiamo o tendiamo ad impostare sull'intero territorio nazionale. Se non incominciamo a fare delle scelte di qualità in materia, è chiaro che non si potrà presumere di poter essere capaci di un discorso europeo nei collegamenti da una parte e dall'altra attraverso l'arco alpino e nel contempo badare all'ecosistema, garantendo l'alta velocità sul territorio nazionale, e recitare laudi di cose che non trovano rispondenza concreta nelle realtà che vengono a profilarsi.

Occorre poi tener presente anche da questo punto di vista, che per tornare all'autostrada e per poter recitare un ruolo diverso rispetto a quello a cui oggi è chiamata purtroppo a sostenere, per poter arrivare a questa autostrada, con ogni probabilità le nostre valutazioni dovranno anche far riferimento alle modalità con cui non solo la nostra autostrada, ma tutte le autostrade nazionali e del nostro continente vengono sempre più utilizzate dall'utenza.

Il sistema autostradale italiano è stato costruito negli anni '50 e '60 nella presunzione che potesse essere utilizzato soprattutto sulle percorrenze a lunga distanza ed in ragione di questa presunzione, di questo dato di fatto iniziale, si è costruito un sistema autostradale con accessi, ingressi ed uscite al sistema autostradale stesso abbastanza distanziate l'una dall'altra e con quella famigerata organizzazione di caselli e di svincoli, che la collega Zendron egregiamente criticava stamattina, che ha prodotto occupazioni notevoli di territorio ed ha prodotto un utilizzo del sistema autostradale sempre meno legato alle esigenze locali e sempre più ad un ruolo presunto ma non più reale, assegnato alla rete autostradale, perché i dati oggi in nostro possesso tendono sempre più a dimostrare come la percorrenza sulla rete autostradale sia più legata a medio e basso chilometraggio. Gli utenti delle autostrade sono sempre meno quelli che percorrono le lunghe distanze e sempre più quelli che percorrono le medie o brevi distanze, questo ad eccezione fatta per il traffico per così dire pesante.

Questo sta a significare quindi che il nostro sistema autostradale già naturaliter, per conto suo, sarebbe portato a dare risposte concrete ai problemi di trasporto e di mobilità delle persone sulle distanze medio-brevi e quindi in ragione di particolari problemi tipici ad esempio delle aree urbane più rilevanti del nostro Paese; tutto questo significa che è giunto il momento nel nostro Paese di rivedere radicalmente il tipo di rapporto con la politica autostradale che sinora si è portato avanti, è una politica autostradale datata, che ormai sente il peso e l'usura degli anni e che deve essere rivista in quanto non è più all'altezza dei tempi e da

questo punto di vista credo che considerazioni fatte dalla collega Zendron e da altri siano considerazioni del tutto accettabili. Oggi come oggi anche nel territorio della nostra regione la necessità di un nuovo ruolo da assegnare all'autostrada del Brennero e la necessità di una nuova politica nei confronti della stessa Società autostradale diventa fatto sempre più evidente ed oserei dire, secondo me, sempre più necessitato.

Occorre in primo luogo affrontare il problema delle tariffe, in quanto fin che ci sarà una politica tariffaria privilegiante il trasporto merci su strada, qualsiasi affermazione di voler trasferire il traffico merci da strada a ferrovia rimane un'esercitazione verbale e non ha alcuna concreta possibilità di applicazione nella realtà ed è chiaro che una politica di questo genere non può che trovare sede produttiva solo a livello di massime responsabilità centrali; è una politica che deve abbracciare tutto il territorio nazionale, è una politica di integrazione dei vari sistemi di trasporto e di comparazione, oltre che di integrazione, dei vari sistemi tariffari per poter fare emergere il privilegio a favore del trasporto merci su ferrovia rispetto a quello su strada, altrimenti non saremmo mai nelle condizioni di raggiungere risultati che da più parti si continua ad affermare di voler raggiungere e con tutto questo non si verrebbe meno alla necessaria attenzione di politica gestionale che l'autostrada deve fare nei propri confronti, perché non si tratta affatto di rinunciare ad introiti di cui la Società autostradale poi dovrebbe dolersi nel momento in cui va a predisporre i propri bilanci di previsione e conti consuntivi. Non è una novità, questa mattina c'è stata una domanda mi pare dal cons. Tonelli: "ma strano che questa Società dell'autostrada sia diventata così ricca, cambiati i Presidenti le autostrade italiane all'improvviso sono diventate ricche", non è strano per nulla, è una cosa anche abbastanza logica. Nel momento in cui scattano meccanismi di garanzia da parte dello Stato nei confronti dei debiti acquisiti per realizzare il sistema autostradale e nel momento in cui scattano i meccanismi di proroga continuativa del sistema di concessioni e nel momento in cui si scarica sulle banche una dilatazione nella restituzione dei debiti contratti, è chiaro che il costo della realizzazione della rete autostradale va a finire nell'inflazione, ma è pure chiaro che a questo punto allora gli introiti derivanti dai pedaggi diventano un momento di ricchezza nuova che fino a poco tempo fa non era prevedibile all'interno dei bilanci delle varie società proprietarie o comunque che hanno in gestione il sistema autostradale nel nostro paese, pertanto a questo punto si pone la necessità di una revisione radicale dell'atteggiamento politico nei confronti del sistema autostradale del nostro paese nel momento in cui, a maggior ragione, ci si rende conto che il costo di quel sistema è in sostanza caricato all'ente pubblico, sia essa società a partecipazione privata o pubblica con maggioranza pubblica o addirittura al limite completamente privata, perché il sistema costituito attraverso le concessioni, le garanzie statali a favore dei debiti contratti per la realizzazione delle autostrade e la tecnica del prolungamento delle concessioni creano ormai una situazione estremamente chiara ed assolutamente leggibile.

Occorre quindi cambiare ruolo e funzione del nostro sistema autostradale e conseguentemente anche dell'Autostrada del Brennero, che può restare certamente il tipo di società che è, ma che non è detto debba essere sempre tenuta in funzione del Codice civile, sarebbe ingeneroso arrivare ad una valutazione critica nei confronti dell'attuale e delle precedenti gestioni della Società Autostrada del Brennero, che correttamente hanno operato in ragione delle responsabilità che avevano, quello che si pone è la conquista di una nuova linea di ragionamento politico da parte delle varie responsabilità pubbliche nei confronti del sistema autostradale e, per quanto ci riguarda, nei confronti della Società dell'Autostrada del Brennero, cui ci stiamo riferendo e questo per affrontare il problema del suo nuovo ruolo e funzioni, anche in relazione alle necessarie risposte per il transito locale, che debbono essere considerate, questo anche per evitare duplicazioni di infrastrutture che ormai sarebbero eccessivamente pesanti sul territorio della nostra regione e che comporterebbero oltre tutto un aggravio di spesa pubblica

non accettabile con la tranquillità con cui qualche volta sembra ci si possa accostare.

Credo che questo nuovo tipo di ragionare politico debba porsi due traguardi: a breve termine l'utilizzo di nuove tecniche gestionali, l'allestimento di barriere, l'eliminazione graduale dei caselli, la possibilità di aprire nuovi ingressi e nuove uscite all'autostrada in stretta correlazione con esigenze di trasporto e di mobilità locali, credo che questo primo livello vada conquistato anche in un rapporto diretto, per così dire, fra i vari livelli di potere locale e la Società dell'Autostrada del Brennero, ma per agevolare anche una conquista di rapporti di questo genere occorre avviare una linea politica a più lungo tempo che è quella risalente alla conquista nei confronti delle responsabilità di governo centrale di un nuovo modo di leggere e di vedere il sistema autostradale nel nostro Paese per come è organizzato, strutturato, gestito e per il tipo di politica tariffaria che ne deve discendere in stretta correlazione con la politica da esercitarsi nel settore del trasporto ferroviario. All'interno di questo modo di ragionare nuovo, secondo me, è possibile recuperare i termini di una rinnovata politica del trasporto nel nostro paese capace di risolvere in maniera coerente e con i tempi purtroppo necessari i problemi non indifferenti che ci affliggono, ma al di fuori di questo tipo di politica rimane l'arcadia o la semplice demonizzazione di attrezzature che purtroppo, in assenza di alternativa, debbono poter funzionare come fino ad oggi hanno funzionato, anche se non può essere dichiarata soddisfazione per le modalità con cui sono state sino ad oggi utilizzate le arterie autostradali.

Per queste considerazioni dunque, un aumento di presenza della Regione nella proprietà della Società dell'Autostrada del Brennero è a maggior ragione non solo opportuna, ma necessaria. La cosa oserei dire politicamente strana che balza agli occhi è che proprio da parte di rappresentanti di forze politiche di sinistra, che ritengono estremamente necessario rivedere con rapidità, forzando addirittura i tempi, ruoli e funzioni dell'autostrada, del sistema autostradale, della nostra Società dell'Autostrada del Brennero, si cerchi di sfuggire alla possibile assunzione di ulteriori forme di presenza responsabile e di governo all'interno della Società ed è altrettanto strano e poco ragionevole che la disponibilità a mollare quantità e qualità rilevanti di presenza pubblica nel governo delle autostrade provenga proprio da Regioni e da zone politiche, dove i partiti di sinistra hanno grande rilevanza.

L'incoerenza rappresenta purtroppo uno dei dati più rilevanti del nostro sistema politico ed ancora una volta troviamo l'occasione per poterlo leggere al di là delle righe superficialmente viste con un'attenzione che pone sempre qualche fatto perlomeno di perplessità, credo però che se vogliamo in ragione di debolezze altrui, ma certamente con attenzione rivolta alla necessaria, secondo me, maggiore assunzione di responsabilità nell'interesse delle nostre popolazioni locali all'interno del governo dell'autostrada, questa legge vada giustamente valutata e positivamente accolta.

(Assume la Presidenza il Presidente Tretter)

(Präsident Tretter übernimmt den Vorsitz)

PRESIDENTE: La parola al cons. Montali.

MONTALI: Signor Presidente, è duopo rivolgersi al Presidente quando si interviene in Consiglio. Mi sarebbe piaciuto anche rivolgermi al Presidente della Giunta, perché questa legge che stiamo affrontando è presentata dalla Giunta regionale, ma i firmatari di questo provvedimento li vedo assenti, data l'ora, sono un po' condannato a parlare sempre a queste ore, perché avevo anticipato al Presidente Andreolli nei corridoi, nel transatlantico, una considerazione di scusa nei suoi confronti, la rifaccio anche se non è presente ed anche se sono

assenti gli assessori competenti in materia.

(Interruzione)

MONTALI: Con l'assessore Bacca abbiamo anche dei rapporti di diverso tenore, alcoolico, posso dire così, assessore Bacca? Per cui le considerazioni che farò, a tutti potrebbero essere rivolte meno, se mi consente l'amico Taverna, che all'assessore Bacca.

Le scuse che avevo anticipato al Presidente Andreolli erano collegate ad un mio intendimento di affrontare la discussione nei termini dovuti. Nel chiedere scusa al Presidente Andreolli, per il fatto che avrei preso la parola in merito al disegno di legge all'esame del Consiglio, questi è rimasto un po' perplesso e disorientato. Gli ho pertanto spiegato che ho atteso volutamente l'intervento del cons. Bolognini — che è il tecnico dei trasporti nella nostra Regione, tecnico nel senso amministrativo, giuridico e legislativo — in quanto qui ieri, questa mattina e questa sera, di tutto si è parlato, tranne della legge in esame che è composta di due articoli, di cui il primo — e lo cito perché così non interverrà nella discussione articolata — recita che è disposto un intervento della Regione di lire X miliardi per aumentare le azioni dell'Autostrada del Brennero, il secondo articolo dispone quale sia il meccanismo finanziario per determinare ed inserire nel bilancio questa proposizione.

Mi aspettavo, anche perché la discussione in Commissione in merito a questa legge, se la memoria non mi tradisce, è durata meno di un quarto d'ora, che in questa sede si enunciasse soltanto da parte dei vari gruppi politici qui presenti le varie posizioni, brevemente motivate, il tutto da racchiudersi nell'arco di tempo di 30 secondi. Invece non con stupore, perché ormai siamo abituati all'evanescenza delle discussioni di questo Consiglio regionale, ho dovuto nuovamente constatare che si è sollevato il vuoto della concretezza di tutte le parole qui udite, pertanto ci mettiamo anche le nostre, ma l'intendimento di queste nostre discussioni, signor Presidente, concordo a nome del gruppo con tutti gli interventi svolti e cito i cons. Boato, Zondron, Kußtatscher, Meraner e Benedikter, ma ho delle riserve sull'intervento del cons. Boato e credo che egli consentirà di obiettare, che in tutta la sua esposizione, essendo questo Consiglio regionale chiamato a votare l'aumento delle azioni all'Autostrada del Brennero, che nella sua orazione si è dimenticato di accennare al tunnel della Manica, perché rientrava nelle sue argomentazioni. Ma se il consigliere ha ritenuto di escludere tale argomento, non so se a ragione o a torto, dalla tematica globale con cui ha risolto o ha esposto le soluzioni della problematica del traffico delle tre Venezie eccetera, non doveva comunque tralasciare il tunnel della strada venostana che conduce in Austria e quello dello Spluga attraverso lo Stelvio. Questo è l'unico dissenso che ho nei confronti dell'intervento del cons. Boato.

Non vorrei esagerare in questa introduzione che può sembrare fatta di battute e non potrei poi mettermi nelle stesse condizioni delle persone che hanno svolto determinati interventi.

Ma, signor Presidente, credo alla fine di essere l'ultimo a parlare, o forse parlerà dopo di me il cons. Taverna che andrà a lamentarsi che nella discussione generale, non vi sono stati riferimenti alla strada del Bus de Vela, anch'egli dirà qualcosa, ma come si potrà conciliare la discussione che è stata fatta questa sera con la decisione che questo Consiglio deve prendere per l'aumento della quota di partecipazione all'Autostrada del Brennero.

Allora ho forse assistito ad una riunione del Consiglio di amministrazione dell'Autostrada del Brennero? Dovrei presupporre di sì, ammesso che gli interventi — e cosa questa che non mi risulta — fossero stati svolti da consiglieri del Consiglio di amministrazione di detta Società. Mi pare che il concetto base per esaminare questa delibera fosse quello di chiedersi è utile o no la presenza maggioritaria, oppure, è utile o meno l'aumento

dell'incidenza azionaria della Regione in questa Società? Questa doveva essere la tematica, mentre i problemi degli svincoli e tutte le questioni riguardanti il traffico nella nostra Provincia e Regione non sono certamente legate alla Società Autostrada del Brennero, che è proprietaria di un'arteria funzionante, che — guarda a caso — collega Modena al Brennero.

Posso capire l'intervento del cons. Leita, che pone problemi in questo ambiente, che andrebbero posti al Consiglio di amministrazione, ancorché qui sia presente un rappresentante del collegio sindacale dell'Autobrennero, per cui il nostro voto favorevole a questo aumento lo esprimiamo proprio in funzione della speranza, dell'ipotesi che accanto al peso azionario, vi sia il peso della rappresentanza che potrebbe diventare, anzi sicuramente sarà, accanto alle quote della Provincia di Bolzano e della Provincia di Trento, di maggioranza assoluta, tanto da poter suggerire a questa nostra rappresentanza degli indirizzi consoni a tutte le belle parole che sono state dette questa sera.

Desiderando il Consiglio regionale indirizzare i propri rappresentanti, i loro interventi non dovranno forse essere consoni alle proposte di quest'Assemblea? Ma quali suggerimenti dovrebbero ora seguire? Quelli espressi dal cons. Kuštatscher, dal cons. Leita, dal cons. Bolognini, o del Presidente della Giunta regionale, presentatore della legge in discussione, per cui gettare dentro in questo imbuto delle discussioni del Consiglio regionale tutte queste grosse considerazioni sul traffico, su come si risolve il passaggio con l'Europa riferito ad una Società che deve rispondere della gestione e della manutenzione di un'autostrada in termini di svincoli, significa parlare del suo utilizzo, come ha fatto il cons. Leita che additava la questione dell'uso gratuito, al quale però rispondiamo che queste ipotesi, consigli, noi li abbiamo già presentati, come in altri settori, non al Consiglio regionale o al Consiglio provinciale, ma direttamente alla Società dell'Autostrada, ma comunque rispetto il cons. Leita, per aver affrontato un settore, che ha attinenza con la Società Autostrada, con le sue capacità decisionali e di interpretazione del suo ruolo.

Vorrei solo ricordargli che siamo già intervenuti per l'uso gratuito di uno svincolo di alleggerimento, come mi ricorda il collega Bolzonello, per togliere il traffico nella tratta Laives — Bolzano, consentendo uno svincolo gratuito dall'entrata di Egna ed all'uscita di Bolzano sud; questa è competenza dell'autostrada, decidere queste cose, ma che abbia attinenza con la legge che stiamo votando, la lamentela del cons. Meraner, non c'è ma mi scusi ugualmente, che nella discussione su un aumento del capitale per la Società Autostrada si considerino i ritardi nella consegna di un pacchetto postale, egregi signori, vorrei fare un appello, sebbene non ne abbia la statura, di tralasciare problematiche che non riguardano la decisione che dovrà assumere questo parlamento regionale che del resto è d'accordo a votare questa legge, tranne il preannunciato voto contrario del cons. Benedikter, tutti noi siamo concordi e siamo qui a darci delle lezioni di come deve essere regolamentato il traffico, e qui mi rivolgo anche all'intervento del cons. Oberhauser, scusa, collega Oberhauser, quei discorsi sono da farsi nel Consiglio dell'Autostrada, che cosa valgono qui ai fini del voto che dobbiamo esprimere? Il discorso base — e non voglio entrare nel merito, commetterei lo stesso errore che sto imputando ad altri — è stato svolto dal cons. Kuštatscher, con una relazione specifica, che non ha centrato il tema, ma per fare quelle considerazioni a proposito della Società Autostrada; il cons. Kuštatscher avrebbe avuto una sola strada e precisamente facendola pervenire nell'ambito del Consiglio di amministrazione e comprendo che non abbia potuto, essendo egli membro del relativo Collegio sindacale, ma mi chiedo per quale motivo non rinuncia a questa carica, se sono queste le considerazioni che egli fa a proposito del Consiglio di amministrazione e degli indirizzi della Società Autostrada? Dove voleva arrivare il cons. Kuštatscher con quella relazione, in cui ha affermato tra l'altro che chi semina strade raccoglierà traffico? E qui invero mi dispiace che il cons. Kuštatscher non sia presente, perché quando egli in Consiglio

provinciale di Bolzano proporrà o appoggerà i criteri con cui la Provincia provvederà con orgoglio ad asfaltare strade che collegano i masi di alta montagna con le valli, dovrà avere almeno l'accortezza di non dire "chi semina strade raccoglierà traffico", in quanto questo tipo di battuta assomiglia molto all'altro detto assai generico che fa forse carico alla nostra modestissima cultura "chi semina odio raccoglie tempesta". Vorrei solo ricordare che da quando mondo è mondo le strade sono state il segno della civiltà dei popoli e Roma è ricordata in tal senso ovunque. Si potrà dire tutto quello che si vuole, ad esempio, sulla guerra di Abissinia, che è ancor oggi tanto criticata, ma l'impronta di civiltà che vi ha lasciato l'Italia proprio per aver costruito strade è un dato di fatto.

Il discorso dell'ambiente è diventato ormai una moda che mi dà perfino leggeri sintomi di disgusto per l'uso che se ne fa, per cui ricordo che la stessa rotaia non è nelle condizioni oggi, per colpa dello Stato, delle Ferrovie o di chi volete voi, di recepire il passaggio dei trasporti dalla strada, è inutile continuare a passeggiare con i cartelli ed a protestare, anziché incidere nei confronti della parte responsabile! Alla Società Autostrada del Brennero che cosa andremo pertanto a dire? Cosa al Presidente Pancheri, basta con i trasporti su gomma, preferiamo la rotaia!

Cons. Kaserer, noi gestiamo attraverso i rappresentanti eletti l'Autostrada del Brennero che è quella che è, ed hanno ragione i nostri consiglieri Bolzonello e Holzmann, che sono intervenuti presso la Giunta chiedendo di insistere sul Consiglio di amministrazione dell'Autobrennero, affinché si adoperasse per la sicurezza del traffico, per la disposizione particolare dei guard-rails, per una considerazione sugli svincoli, questo è il tipo di rapporto che dobbiamo avere attraverso il Consiglio regionale nei confronti del Consiglio dell'Autostrada, eletto, per quanto riguarda i nostri rappresentanti, dal Consiglio.

Mi pare che l'intervento del cons. Tribus riportato nel verbale della II Commissione, che ho trovato un po' strano, perché quella proposta che è qui riportata e attribuita a Tribus, avevo avuto l'impressione di averla fatta io, ma comunque non ci sono problemi.

(Interruzione)

MONTALI: Scusa, avevo avuto l'impressione di averla fatta anch'io. Comunque quello è il centro del rapporto che deve intervenire fra questo Consiglio regionale ed il Consiglio di amministrazione, chiedere e pretendere che i nostri rappresentanti vengano qui almeno una volta all'anno, a spiegarci gli indirizzi che stanno attuando ed a raccogliere i nostri pareri ed in una sede simile avrebbe significato la discussione qui udita, perché domani chi dirà al Consiglio di amministrazione dell'Autostrada quanto è stato dibattuto questa sera con la partecipazione di tutte le parti politiche che hanno, ognuna per suo conto, inventato la soluzione alla problematica del traffico, si è parlato infatti anche della PIRUBI, di possibili svincoli, mancava solo, ribadisco, la strada per il Bus de Vela!

Chi porterà a conoscenza del Consiglio di amministrazione questi criteri, che crisma di indirizzo potrà avere tutto questo dibattito nei confronti dei nostri rappresentanti nella S.p.a. Autostrada del Brennero?

Questa era la sensazione, non che il mio intervento sia molto più produttivo di quelli che hanno fatto gli altri. Non è produttivo, no, caro Kaserer, non stringo, perché se dovessi stringere...

(Interruzione)

MONTALI: Scusa, caro Boato, prima tu non c'eri, ho detto di condividere il tuo intervento, mi sono lamentato soltanto del fatto che ti eri dimenticato del tunnel sotto la Manica e del traforo dello Spluga o del Passo di Resia.

(Interruzione)

MONTALI: Se avevi più tempo forse arrivavi anche a tanto.

(Interruzione)

MONTALI: In Abissinia non era investita di responsabilità l'Autostrada del Brennero, in Abissinia le strade le ha fatte qualcun altro che non aveva bisogno di sentire tutte le... e non ti dico la parola che vorrei dire!

Ti ringrazio comunque di avermelo ricordato. Il riferimento al cons. Leveghi era invece proprio funzionale ad un discorso che riguarda la Società del Brennero, per ricordare, come già detto, che avevamo proposto un tratto autostradale esonerato dal pedaggio per sollevare il traffico nel tratto da Laives a Bolzano, ma vorrei ricordare pure che sul piano delle decisioni tu hai citato un tratto di autostrada, che al momento mi sfugge, a cui si accede gratuitamente, ma non dimentichiamo che anche la tratta Salerno – Reggio Calabria, che conta 462 chilometri, è completamente gratuita, pertanto incarichiamo i nostri rappresentanti ad esaminare tali opportunità...

(Interruzione)

PRESIDENTE: Consigliere, volevo soltanto ricordarle che lei è sempre stato uno dei consiglieri rispettosi di un accordo che abbiamo preso nella Conferenza dei Capigruppo; direi forse il più rispettoso nell'osservare il dimezzamento dei tempi di intervento. Lei avrebbe consumato 31 minuti, se vuole mantener fede a quell'impegno...

MONTALI: Signor Presidente, impiegherò un minuto, con la sua compiacenza, per dire che credo che i colleghi abbiano capito quale era il fondo del mio intervento.

In Commissione ho già dichiarato il voto favorevole del nostro gruppo, avrei tempo per fare la dichiarazione di voto dopo, ma lo faccio ora e però la protesta – che lascerà il tempo che trova – perché qui in questa discussione, forse ho peccato anch'io, di tutto si è parlato, meno che dell'argomento principale di questa legge; si è voluto sceverare ed individuare soluzioni e mettendo insieme tutti i suggerimenti espressi qui dai consiglieri avremmo risolto tutti i problemi del traffico, tranne, guardi caso, quello dell'autostrada del Brennero.

Questo era il mio dissenso, per carità, ogni consigliere è libero di espletare la sua presenza in questa sede attraverso considerazioni, ma poi sul piano del risultato, mi sembra non sia stato prodotto nulla.

Tali considerazioni il nostro gruppo voleva fare oggetto di un ordine del giorno che potevamo presentare anche questa sera, ma presenteremo una mozione specifica che impegni la Giunta ad organizzare riunioni semestrali o annuali, tra Consiglio regionale, Capigruppo ed i rappresentanti eletti da questo Consiglio in seno alla Società Autostrada per un rapporto reciproco di informazioni, indirizzi e di conoscenza.

PRESIDENTE: Il cons. Montali era l'ultimo oratore iscritto a parlare. Se nessun altro intende intervenire darei la parola alla Giunta.

La parola all'assessore Pellegrini.

PELLEGRINI: Devo dire che quando metteremo all'ordine del giorno argomenti come questi, dovremmo anche tener conto di un discorso molto più ampio che questo può generare, infatti credo che entriamo nell'ottava ora di discussione, abbiamo incominciato ieri e potremmo essere felici se oggi riuscissimo a portare a casa questa legge, sostanzialmente però devo dire che questa è stata un'occasione che ha fatto piacere per il dibattito che ha fatto emergere sicuramente quella che ritengo essere una coscienza nuova, anche se le diversità sono notevoli per quanto riguarda la sensibilità nei confronti del problema dell'autostrada con i riflessi ovvi che può avere dal punto di vista ecologico ed ambientale.

Credo però che il dibattito oggi emerso sia estremamente positivo ed abbia messo in luce problemi, preoccupazioni, che non sono soltanto la manifestazione personale di chi è intervenuto, ma anche manifestazione ovvia della nostra collettività.

Credo che si debba essere d'accordo con tantissimi aspetti toccati dalla maggioranza degli interventi, ci sono stati ben 15 interventi, e questo mio è il 16, anche perché ritengo che il bilancio dell'autostrada – perché stiamo parlando di autostrada – non possa soltanto essere un bilancio dal punto di vista economico, ma debba necessariamente, nel 1991, essere un bilancio con riflessi che riguardano la collettività, il tipo e la qualità della vita della comunità locale e credo di conseguenza che l'ente pubblico, che ha la fortuna di essere presente in misura massiccia nel Consiglio di amministrazione della Società dell'Autostrada del Brennero, debba fundamentalmente farsi carico di questi aspetti.

Di conseguenza ritengo giusto quanto affermato dalla maggioranza dei consiglieri che il voto all'aumento della partecipazione alla quota del capitale dell'Autostrada del Brennero sia legato alla condizione che vi sia maggior attenzione nei confronti di questi problemi, anche se questo ovviamente era il punto di vista nostro ancor prima di presentare questo disegno di legge. I problemi sono molti, ma per mancanza di tempo non posso qui entrare nel merito delle proposte, degli aspetti, dei problemi e degli argomenti che sono stati trattati durante tutta la giornata di oggi e di ieri.

Mi sembra comunque necessario ribadire un concetto di fondo: nessuno mette in discussione l'utilità che l'autostrada ha avuto, ha e dovrà avere anche in futuro, sia per interessi economici, turistici, culturali e di collegamento, però dal momento in cui questi problemi sono importanti appare prioritario, soprattutto alla luce della nuova coscienza che cresce nella personalità, nella convinzione e nella consapevolezza della nostra comunità, soprattutto il discorso dell'impatto ambientalistico e della salvaguardia dell'ambiente.

Credo che più importante sia proprio quest'ultimo che non l'impatto in quanto tale come immagine, che può avere riflessi soltanto dal punto di vista turistico, poiché intendiamo un problema di inquinamento che non è soltanto di tipo agricolo, atmosferico, ma anche di tipo acustico.

Ed allora non è opportuno in questa sede entrare nel merito di tutti i problemi, dalle bretelle ai danni prodotti all'agricoltura, e non vi è nessun nesso tra autostrada ed i danni che si verificano in questi giorni e da un po' di tempo a questa parte, alla frontiera e non spetta certamente a me entrare nel merito dei danni alle strutture ed alle diverse soluzioni che l'Autostrada sta attuando – bene ha fatto ad illustrarcele il cons. Oberhauser – pertanto non intendo discutere tali aspetti e le molte proposte suggerite da tutte le parti, argomentazioni che potrebbero protrarre la relativa discussione per giornate intere.

Credo comunque che la problematica emersa abbia dei riflessi non solo sulla comunità locale, ma gioco forza dovranno riflettersi pure sulla collettività nazionale ed internazionale.

Credo che le scelte che andiamo a fare non possono essere scisse da quelle di ampio respiro, con una distribuzione di carichi e di responsabilità a cui devono ovviamente partecipare non soltanto la nostra Regione, ma tutte le Regioni dell'arco alpino, o comunque tutte le Regioni che fungono da zone di transito fra l'Italia ed il resto dell'Europa. E qui chiedo scusa, ci sarebbe da considerare un argomento che in questi ultimi giorni è fonte di notevole riflessione e discussione fra le forze politiche, il Nord - Est ed il Nord - Sud, ma entreremmo in un conflitto di vedute, per la sua delicatezza, che del resto non può riguardare soltanto la nostra zona.

La prospettiva che qui è stata fatta da parte di molti oratori, che è quella di un convegno, sia quanto mai di attualità e necessaria, mi farò interprete, ne ho già parlato con i colleghi di Giunta, siamo disponibili a tal riguardo, salvo poi trovarne le forme ed i tempi per l'attuazione, simile conferenza dovrà tenere conto delle esigenze economiche, culturali, turistiche e sociali, ma soprattutto delle esigenze ambientali e della qualità della vita dei residenti nella nostra regione, dovrà essere quindi un convegno di ampio respiro, per affrontare i menzionati problemi in un contesto il più ampio possibile e trattare tutta la problematica dei trasporti e non soltanto quella legata all'autostrada, ma anche le soluzioni alternative, che non possono essere che la rotaia e per la quale l'intervento del cons. Bolognini mi è parso quanto mai prezioso per i suoi contenuti tecnici.

In questa sede dovevano essere superati gli interessi importanti e prioritari, della nostra Regione e credo che in questo convegno debba essere garantita la presenza di persone che possano dare il loro contributo dal punto di vista scientifico, tecnico, sociale eccetera, oltre naturalmente a carattere politico.

Mi sembra però che ogni qual volta si dibatte in merito a questo problema, ed il cons. Montali ha voluto far risaltare un aspetto che molte volte appare non consono all'argomento specifico all'ordine del giorno, si voglia approfittare dell'occasione per spaziare su un vasto campo che qui diventa ampissimo, come abbiamo avuto modo di constatare dagli interventi svolti; non dobbiamo perdere di vista quello che può essere il nostro ruolo, cioè il ruolo dell'ente Regione e spesso, ponendo a noi stessi la riflessione sull'importanza che può avere il ruolo della Regione all'interno della nostra collettività e ci poniamo giustamente questo interrogativo tenendo conto pure della presenza delle due Province autonome e del disegno a livello europeo che sta delineandosi e che dovrà abbracciare le esigenze delle varie Regioni in una prospettiva che si apra agli interessi di un'Europa sempre più unita, credo che qui per considerazioni che abbiamo fatto, ma anche per altre ed ovvie ragioni, il ruolo della Regione emerga nella sua interezza e pienezza.

Nella fattispecie la Regione potrà incidere notevolmente per la sua compartecipazione al capitale sociale della Società Autostrada nella gestione della stessa, garantendo una presenza - permettetemi di dirlo - democratica in seno al Consiglio di amministrazione dell'ente, cioè penso che anche da questo punto di vista questo disegno di legge che ci sta prospettando l'aumento della quota di partecipazione al capitale nella Società Autostrada del Brennero da parte dell'ente Regione, possa proprio essere visto come maggior garanzia di rappresentanza democratica della nostra collettività, della nostra popolazione e credo che sia giusto che da parte nostra vi sia fiducia nei confronti delle istituzioni e di conseguenza nel ruolo che la Regione in questo caso potrà assumere.

La Regione, l'avevo detto nella presentazione del disegno di legge, con l'acquisto di questa quota deterrà quasi il 30%, precisamente il 29,52%, dell'intero capitale sociale con una presenza quindi di gran lunga maggioritaria rispetto alle altre quote, infatti quelle maggiori sono delle Province autonome di Trento e Bolzano, e di altre Province compartecipanti all'autostrada, che sono peraltro nell'ordine del 5%; qualcuno ha già fatto

presente come con l'acquisto di questa quota, ceduta dal Comune di Reggio Emilia e per la quale, detto per inciso, il Comune di Reggio Emilia preme avendo urgenza di concludere, per cui devo portare anche questa voce all'interno di questo consesso, la Regione comunque insieme ad altri enti pubblici del nostro territorio, vale a dire con le due Province autonome ed i due Comuni di Trento e di Bolzano arriva al 40% del pacchetto azionario, ma a tali quote vanno aggiunte quelle della Cassa di Risparmio, delle Camere di commercio, con il 5% ciascuna, dimodoché il nostro ambito regionale vanterà la maggioranza assoluta, per ben il 53% di tutte le azioni, la qual cosa garantirà la presenza nel Consiglio di amministrazione di 7 membri contro i 6 attuali, ai quali vanno aggiunti altri 6 per una presenza complessiva di 13 membri su 24.

Questa rappresentanza, e simile percentuale dovrebbe essere fonte di garanzia anche per un coinvolgimento della nostra popolazione e presenza democratica.

Credo che da questo punto di vista – lo ripeto, è un concetto che ha espresso anche il cons. Bolognini – non possiamo partire dal presupposto che la gestione dell'autostrada non ci coinvolga e non ci interessi. L'Autostrada deve giocoforza, proprio perché è stata ideata, pensata, voluta e qui ribadita come partecipazione dell'ente pubblico e questa nostra volontà non può essere sottaciuta e credo che nessun altro strumento possa dare la garanzia di una presenza della collettività attraverso i propri rappresentanti anche all'interno della gestione. E' ovvio che in seno dell'autostrada vi sono due aspetti che fra loro non possono essere sempre conciliati: da una parte l'aspetto economico che è fondamentale da un certo punto di vista, e dall'altra l'interesse della collettività che può anche divergere dall'aspetto economico.

Allora se questa è l'impostazione che vogliamo darci in futuro, se crediamo all'importanza della rappresentanza delle istituzioni all'interno anche di società che perseguono anche finalità economiche, credo che dovremmo concordare tutti su una maggiore rappresentanza della nostra popolazione all'interno della Società per meglio incidere in sede decisionale.

Questo è lo spirito con il quale la Giunta chiede per il disegno di legge in esame l'approvazione e siamo certi che questo meriti la vostra attenzione e fiducia e pertanto il vostro assenso.

Credo che proprio questa certezza della nostra presenza costituisca la migliore garanzia democratica, intesa come coinvolgimento delle nostre popolazioni. Ed ecco che problemi, così bene affrontati da questo consesso, devono essere visti in un contesto del quale questo disegno di legge vuole tenere conto, anche se è ovvio che il dibattito, in un momento di mutamento della coscienza pubblica su alcuni problemi, sia quanto mai opportuno, per cui concludo ribadendo che l'impegno che ho preso in seno alla Giunta regionale per l'organizzazione di questo convegno, con il coinvolgimento naturalmente della Società Autostrada e degli altri enti che costituiscono il Consiglio di amministrazione, sarà da me onorato in tempi brevi, se non brevissimi, ma comunque ancora entro il 1991. Grazie.

PRESIDENTE: Ricordo che i lavori del Consiglio chiudono alle ore 18.00 ed anticipo sin d'ora che a conclusione della seduta i colleghi sono invitati dal Presidente ad una breve bicchierata.

Pongo in votazione il passaggio alla discussione articolata. chi è favorevole è pregato di alzare la mano. Chi è contrario? Chi si astiene?

Con 3 voti contrari, nessuna astensione e tutti gli altri favorevoli, il passaggio alla discussione articolata è approvato.

Art. 1

Aumento del conferimento della Regione

1. E' autorizzato il versamento di Lire 2.486.252.000.- a favore del Comune di Reggio Emilia, a titolo di riscatto al valore attuale, di n. 25.606 azioni libere, corrispondenti alla quota di partecipazione del medesimo, al capitale della società per azioni "Autostrada del Brennero" con sede in Trento.

Art. 1

Erhöhung der Einlage der Region

1. Es wird zur Einzahlung von 2.486.252.000.- Lire zugunsten der Gemeinde Reggio Emilia als Rückkauf zum derzeitigen Wert von 25.606 Vollaktien ermächtigt, die dem Beteiligungsanteil dieser Gemeinde am Kapital der Aktiengesellschaft "Brennerautobahn" mit dem Sitz in Trient entsprechen.

PRESIDENTE: Qualcuno intende intervenire sull'art. 1?

La parola alla cons. Zendron.

ZENDRON: Brevissimamente, signor Presidente. Vorrei motivare il nostro voto di astensione su questo primo articolo e su tutta la legge. Come abbiamo già detto siamo favorevoli a una maggior partecipazione della Regione, non ci sembra però che siano state date garanzie nonostante la manifestazione sicuramente di grande apertura ed anche di attenzione dimostrata dall'assessore Pellegrini alle tematiche da noi svolte sul fatto che il funzionamento reale sarà effettivamente più democratico, cioè che la rappresentanza della Regione riesca ad incidere sulle politiche e le scelte della Società autostradale. Un membro del Consiglio di amministrazione, il cons. Kußtatscher, che si è esposto in pubblico con delle osservazioni critiche verso il comportamento della Società Autobrennero, abbiamo sentito considerazioni altrettanto critiche da parte del membro del Comitato direttivo, il cons. Oberhauser, osservazioni che però in precedenza non abbiamo mai sentito rivolgere direttamente alla Società Autobrennero; abbiamo sentito poi un discorsetto generico e disimpegnato da parte di un altro membro del Consiglio di Amministrazione, il cons. von Egen, e ci sembra che queste osservazioni e le cose che sono state dette da queste rappresentanti della Regione non siano sufficienti e nemmeno il modo con cui - l'avevo già detto prima - è stato accolto dai suoi colleghi, anzi tutto, il documento che ci è stato dato dal cons. Kußtatscher qualche tempo fa.

Quindi noi ci asterremo, benevolmente, perché abbiamo la speranza che anche quanto detto, ad esempio, dal cons. Bolognini sia la posizione della D.C. e che i rappresentanti di questo partito portino avanti all'interno della Società Autobrennero le cose che hanno detto di pensare, ma che fino adesso ci sembra che i fatti non si siano svolti in questo modo e pertanto ci asterremo nella speranza di un cambiamento futuro.

PRESIDENTE: Altri intendono intervenire sull'art. 1? Nessuno.

Pongo in votazione l'art. 1. Chi è favorevole è pregato di alzare la mano. Chi è contrario? Chi si astiene?

Con 3 voti contrari, 5 astensioni e tutti gli altri favorevoli, l'art. 1 è approvato.

Art. 2

Norma finanziaria

1. L'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in Lire 2.486.252.000.- a carico dell'esercizio 1990, viene iscritto nel bilancio 1991 e trova copertura, a

norma dell'articolo 23, commi 4 e 5, del Testo Unico delle leggi sulla contabilità generale della Regione, approvato con D.P.G.R. 6 giugno 1985, n. 2/L, mediante l'utilizzo di pari importo del fondo globale di cui al capitolo 2300 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1990.

Art. 2
Finanzbestimmung

1. Die aus der Anwendung dieses Gesetzes in Höhe von 2.486.252.000.– Lire vorgesehene, erwachsende Ausgabe zu Lasten der Gebarung 1990 wird im Haushalt 1991 eingetragen und gemäss Artikel 23 Absatz 4 und 5 des mit Dekret des Präsidenten des Regionalausschusses vom 6. Juni 1985, Nr. 2/L genehmigten Einheitstextes der Gesetze betreffend das allgemeine Rechnungswesen der Region durch die Verwendung eines gleich hohen Betrages des Gesamtfonds gemäß Kapitel 2300 des Voranschlages der Ausgaben für die Finanzgebarung 1990 gedeckt.

PRESIDENTE: Qualcuno intende intervenire sull'art. 2? Nessuno.

Pongo in votazione l'art. 2. Chi è favorevole è pregato di alzare la mano. Chi è contrario? Chi si astiene?

Con 3 voti contrari, 5 astensioni e tutti gli altri favorevoli, l'art. 2 è approvato.

Art. 3
Entrata in vigore

1. la presente legge entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione.

Art. 3
Inkrafttreten

1. Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft.

PRESIDENTE: Qualcuno intende intervenire sull'art. 3? Nessuno.

Pongo in votazione l'art. 3. Chi è favorevole è pregato di alzare la mano. Chi è contrario? Chi si astiene?

Con 3 voti contrari, 5 astensioni e tutti gli altri favorevoli, l'art. 3 è approvato.

Ci sono dichiarazioni di voto? Nessuno.

Prego distribuire le schede per la votazione mediante scrutinio segreto e procedere con l'appello nominale.

(Segue votazione a scrutinio segreto)

PRESIDENTE: Prego i consiglieri di prendere posto.

Prima di chiudere i lavori e di comunicare l'esito della votazione, mi sia consentito rivolgere a tutti l'augurio più cordiale per le prossime festività pasquali, un augurio che vorrete estendere a tutti vostri cari, un augurio di serenità e di pace, affinché tutti noi si possa affrontare il futuro con maggior tranquillità.

Sarò lieto, l'ho comunicato prima, se i signori consiglieri, i collaboratori del Consiglio e la stampa vorranno accettare il mio invito per un brindisi augurale.

Comunico l'esito della votazione:

votanti	52
schede favorevoli	40
schede contrarie	5
schede bianche	7

Il Consiglio approva.

Sull'ordine dei lavori la parola al cons. Montali.

MONTALI: Sull'ordine dei lavori. Signor Presidente, abbiamo accolto il suo invito per questo brindisi pasquale, possiamo dire così, vorrei permettermi, ma credo che lei si unisca a questo mio invito, se approfittando di questo brindisi noi lo volessimo unire, nella disperata situazione in cui questo Consiglio, forse per l'ultima volta, vedrà nelle sue fila il sen. Robol, di dedicare anche a lui questo brindisi di saluto.

PRESIDENTE: Ringrazio il cons. Montali.

La seduta è tolta.

Il Consiglio sarà convocato a domicilio.

Buona Pasqua.

(ore 17.51)

