

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

**UFFICIO RESOCONTI CONSILIARI
AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE**

SEDUTA

109.

SITZUNG

31 - 3 - 1967

Presidente: PUPP

Vicepresidente: BERTORELLE

V. LEGISLATURA - V. LEGISLATURPERIODE

INDICE

Disegno di legge n. 82:

« Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione Trentino - Alto Adige per l'esercizio finanziario 1967 »

pag 3

INHALTSANGABE

Gesetzentwurf Nr. 82:

« Haushaltseinnahmen- und -ausgabenvoranschlag der Region Trentino - Tiroler Etschland für das Rechnungsjahr 1967 »

Seite 3

A CURA DELL'UFFICIO
RESOCONTI CONSILIARI

Ore 10.05

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale.

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

PRESIDENTE: Lettura del processo verbale della seduta 30-3-1967.

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

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

Riprende la discussione sul *disegno di legge n. 82: « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Regione Trentino - Alto Adige per l'esercizio finanziario 1967 »*.

La parola al cons. Dalsass.

DALSASS (S.V.P.): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Assessor! In den vorangegangenen Sitzungen des Regionalrates ist schon des langen und breiten über den Sektor der Industrie gesprochen worden. Deswegen möchte ich darüber nicht mehr viele Worte verlieren, sondern mich nur auf einige Detailprobleme beschränken, die die Autobahn

betreffen. Und ich will dies gerade in der Debatte bezüglich ihres Assessorates aufwerfen, weil Sie ja sozusagen auch für die Autobahn zuständig sind; das geht doch aus Ihrem so ausführlichen Bericht klar hervor. Ich glaube, es ist gar nicht notwendig, daß auch ich, wie Sie es schon getan haben, die Bedeutung und die Wichtigkeit der Autobahn unterstreiche. Die Autobahn ist wirklich das wichtigste Bauvorhaben, das verwirklicht werden soll, und zwar auf schnellstem Wege. Und gerade wegen der Bedeutung und der Wichtigkeit dieses Bauvorhabens ist es selbstverständlich, daß auch die anderen Verwaltungen — ich spreche in diesem Falle von den Gemeindeverwaltungen und hauptsächlich von der Landesverwaltung — sich an der Verwirklichung dieses Bauvorhabens interessieren, dieselbe irgendwie miterleben und, wo sie es für angebracht erachten, irgendwie mitbestimmen möchten. Ich setze dies voraus, weil ja die Autobahn den wirtschaftlichen Interessen der ganzen Provinz und der gesamten Bevölkerung Rechnung tragen sollte. Deswegen hat auch die Landesverwaltung von Bozen es für notwendig befunden, sich hie und da einzuschalten, d.h. mit der Autobahngesellschaft Fühlung aufzunehmen, um Detailprobleme gemeinsam zu studieren und deren Lösung vorzuschlagen.

Ich beziehe mich in diesem Falle auf die Autobahnausfahrt Auer-Neumarkt, auf die Aus-

fahrt also im Bozner Unterland. Ich möchte die Entstehungsgeschichte des Projektes etwas erklären. Vor gut zwei Jahren hat auf Wunsch der Autobahngesellschaft in Auer eine Zusammenkunft stattgefunden, an welcher die Vertreter der Gemeinden des Unterlandes und auch ich als Vertreter der Landesverwaltung teilgenommen haben. In dieser Zusammenkunft hat man des langen und breiten darüber debattiert, wo die Autobahnausfahrt gebaut werden soll und welchen Anschluß sie bekommen soll. Man hat sich dann geeinigt, die Ausfahrt auf die Landesstraße Auer-Tramin vorzunehmen, bzw. einen Anschluß an diese Landesstraße vorzusehen. Das Projekt der Autobahngesellschaft wurde auch in diesem Sinne ausgearbeitet und nach Rom weitergeleitet. Selbstverständlich war anzunehmen — zumindestens wir, als Vertreter der Landesverwaltung, haben dies getan —, daß die Autobahngesellschaft dieses so ausgearbeitete Projekt auch verwirklichen würde. Dem ist aber nicht so. Nach ungefähr einem Jahr mußten wir erfahren, daß die Autobahngesellschaft, auf Betreiben bestimmter Kreise, nun eine Änderung an dieser Autobahnausfahrt vornehmen möchte. Wir konnten aber nichts Genaues erfahren und haben deswegen von der Autobahngesellschaft verlangt, auch uns eventuelle Abänderungsanträge oder -vorschläge zu unterbreiten. Dies ist getan worden: Mit Schreiben vom 3. Februar 1966 hat die Autobahngesellschaft der Landesverwaltung von Bozen ihre Absicht kundgetan, die Ausfahrt nicht mehr an der Landesstraße Auer-Tramin vorzunehmen, sondern eine Brücke über die Etsch zu bauen, um sich an die Staatsstraße Nr. 12, Variante Neumarkt, anzuschließen. Wir haben in dieser Lösung eine starke Benachteiligung des gesamten Gebietes rechts der Etsch, des Kalterer Sees, von Kaltern, Tramin usw. gesehen. Deswegen haben wir es für notwendig erachtet, als Landes-

verwaltung dazu Stellung zu nehmen und haben folgenden Standpunkt eingenommen: Das Abänderungsprojekt, so wie es am 3. Februar 1966 der Landesverwaltung unterbreitet wurde, kann ohne weiteres mit der Zustimmung der Landesverwaltung verwirklicht werden, unter der Voraussetzung — und dies wurde ganz klar hervorgehoben —, daß auch die rechte Etschseite, also Kalterer See, Kaltern und Tramin, mit einer entsprechenden Verbindungsstraße versehen wird; und unter einer entsprechenden Verbindungsstraße versteht sich eine Ausfahrt in die Straße Auer-Tramin, und zwar ohne Bahnschranken selbstverständlich, denn es ist heutzutage ja gar nicht mehr denkbar, eine neue Straße zu bauen und gleichzeitig die Bahnschranken zu belassen, wo man überall und jede Körperschaft bemüht ist, dieselben durch den Bau von Über- oder Unterführungen abzuschaffen. Also es wurde diesem ersten Abänderungsantrag der Autobahngesellschaft von seiten der Landesverwaltung zugestimmt, mit der Bedingung, daß auch eine entsprechende Verbindung ohne Bahnschranken mit der rechten Etschseite gesichert werde. Diese Stellungnahme der Landesverwaltung wurde der Autobahngesellschaft am 2. März 1966 ganz klar mitgeteilt, mit dem Ersuchen, dazu Stellung zu nehmen. Wir haben lange darauf gewartet, aber die Autobahngesellschaft hat zu diesem Vorschlag nicht Stellung genommen. Am 21. Juni 1966 hat die Landesverwaltung von Bozen es für notwendig erachtet, nochmals auf diesen Vorschlag hinzuweisen und die Autobahngesellschaft nochmals zu ersuchen, dazu Stellung zu nehmen. Auch auf dieses Schreiben vom 21. Juni haben wir keine Antwort erhalten. Deswegen wurde am 6. September 1966 von seiten der Landesverwaltung ein Schreiben an die Generaldirektion der ANAS in Rom gerichtet, mit Kopie zur Kenntnisnahme an die Autobahngesellschaft in

Trient, in welchem der von der Landesverwaltung eingenommene Standpunkt nochmals bestätigt und die Generaldirektion der ANAS ersucht wird, in diesem Sinne bei der Autobahngesellschaft zu intervenieren. Wir haben auf dieses Schreiben vom 6. September weder von der Generaldirektion der ANAS noch von der Autobahngesellschaft etwas vernommen. Nur zufällig konnten wir als Landesverwaltung von Bozen vor Weihnachten, also Dezember 1966, in Erfahrung bringen, daß ein anderes, ein zweites Abänderungsprojekt von der Autobahngesellschaft ausgearbeitet wurde und dieses zweite Abänderungsprojekt auch bereits nach Rom zur Genehmigung seitens der römischen Stellen weitergeleitet worden war. Dieses zweite Abänderungsprojekt der Autobahngesellschaft hat jedoch dem Standpunkt der Landesverwaltung Bozen nicht Rechnung getragen; man hat sich nicht an deren Vorschläge gehalten, sondern ist einfach darüber hinweggegangen. Es konnte in Erfahrung gebracht werden, daß gerade am 21. Juni 1966, als die Landesverwaltung auch ein zweites Schreiben an die Autobahngesellschaft gerichtet hatte, der Verwaltungsrat der Autobahngesellschaft diese zweite Variante zur Autobahnausfahrt genehmigt hatte. Aber die Landesverwaltung wurde hierüber nicht befragt; im Gegenteil, es wurde das beschlossen, was die Landesverwaltung nicht gewünscht hat. Also zufällig am selben Tag, an dem wir eine Antwort urgiert haben, hat der Verwaltungsrat der Autobahngesellschaft in Trient diese zweite Variante genehmigt. Ich konnte auch in Erfahrung bringen, daß dem Verwaltungsrat darüber berichtet worden war, daß die Absicht besteht, anstelle des ursprünglichen Anschlusses an die Landesstraße Auer-Tramin, eine Brücke über die Etsch zu bauen, jedoch wurde das Projekt bei dieser Gelegenheit dem Verwaltungsrat nicht vorgelegt. Der Verwaltungsrat hatte grund-

sätzlich zugestimmt, ohne das Projekt vorliegen zu haben. Dieses Projekt ist dann — wie ich Ihnen bereits sagte — nach Rom weitergegangen und wurde dort genehmigt.

Nun muß ich etwas zu diesem zweiten Abänderungsprojekt sagen. Dieses zweite Abänderungsprojekt, das sich vom ersten wesentlich unterscheidet, sieht die Ausfahrt auf die Staatsstraße Nr. 12 genau in Vill vor (Vill, Fraktion von Neumarkt) und einen direkten Anschluß an die jetzige Landesstraße Vill-Montan. Das bedeutet, daß der Verkehr von der Autobahn ins Fleimstal und vom Fleimstal auf die Autobahn über die Straße Montan-Vill geleitet wird. Dies ist eine absolut unmögliche Sache, eine absolut unmögliche Lösung! Denn die Straße von Vill nach Montan ist nicht geeignet, diesen Verkehr aufzunehmen und müßte somit neu ausgebaut werden. Dazu möchte ich Ihnen mitteilen, daß die Straße von Vill nach Montan erst vor 8 Jahren von der Landesverwaltung ausgebaut worden ist, und zwar so, daß sie auch den Erfordernissen des Verkehrs entsprochen hatte. Aber diese Straße ist nicht geeignet, nun den ganzen Verkehr von oder zur Autobahn aufzunehmen. Vergessen wir nicht, daß diese Straße ziemlich kurvenreich ist, zumindest herunter in Vill! Vergessen wir nicht, daß sie oben vor Montan eine Steigung aufweist von 11%, so daß man nicht ohne weiteres jeden Verkehr hinaufleiten darf und kann! Daher ergäbe sich die Notwendigkeit, wenn dieses zweite Abänderungsprojekt der Autobahnausfahrt durchgeführt wird, die Straße von Vill bis Montan neu anzulegen, d.h. man müßte von Vill bis Montan eine neue Straße bauen. Dies würde für die Landesverwaltung eine Ausgabe von nicht weniger als 5-600 Millionen Lire bedeuten, sei es um diese Straße auszubauen, um die Gründe abzulösen, sei es wegen weiterer Spesen, die die Lan-

desverwaltung zu tragen hätte, weil ja dadurch das Problem der Brücke in Gmund, das mit der ursprünglichen Projektierung durch den Bau der Unterführung gelöst gewesen wäre, wiederum auf die Landesverwaltung zurückfällt. Es wird also nicht bedacht, daß die Straße von Vill nach Montan absolut ungeeignet ist, diesen Verkehr aufzunehmen. Und außerdem vergißt man noch etwas: daß von Auer bis Kalditsch hinauf, bis ober Montan, die Straße 48, auch Dolomitenstraße genannt, von der ANAS ausgebaut worden ist — demnächst wird der Ausbau dieser Straße abgeschlossen — und daß man für diese Strecke von Auer bis Kalditsch hinauf nicht weniger als 1/2 Milliarde Lire ausgegeben hat. Es würde also der Verkehr von der Autobahn in die Villner Straße hineingeleitet, obwohl die Straße in Auer ausgebaut worden ist. Welche Koordinierung dies sein soll, möchte ich Sie fragen, Herr Assessor. Man verlangt von der Landesverwaltung, hier einen neuen Anschluß zu erstellen, der überhaupt nicht notwendig wäre, wenn man gewillt wäre, zumindest das erste Abänderungsprojekt zu realisieren.

Und nun komme ich zum ersten Abänderungsprojekt für die Autobahnausfahrt zurück. Das erste Abänderungsprojekt hat die Ausfahrt oder besser gesagt die Einfahrt in die Staatsstraße Nr. 12 genau zwischen Vill und Auer vorgesehen, so ungefähr auf Halbweg möchte ich sagen; und damit hätte man dem Wunsch der Autobahngesellschaft Rechnung getragen. Wir als Landesverwaltung haben kein Interesse gehabt, hier dem Wunsch der Autobahngesellschaft nicht Rechnung zu tragen, denn gleichzeitig wäre auch der Umstand berücksichtigt worden, daß die Staatsstraße Nr. 48 von Auer nach Montan gerade in Hinblick auf diese Autobahnausfahrt ausgebaut worden ist. Und ich möchte Ihnen nochmals wiederholen: der Ausbau dieser Straße wäre nicht notwen-

dig gewesen, wenn nun der Autobahnverkehr über Vill nach Montan geleitet würde; in dem Fall wäre es besser gewesen, die Straße von Auer nach Montan zu belassen wie sie war und eventuell mit diesen 500 Millionen Lire die Straße von Vill nach Montan auszubauen. Das wäre eine koordinierte Aktion gewesen, aber nicht so wie man sie jetzt durchzuführen gedenkt. Die Landesverwaltung ist absolut gegen die Verwirklichung dieses zweiten Abänderungsprojektes und wir haben dies der Autobahngesellschaft schon mit mehreren Schreiben mitgeteilt. Leider haben wir diesbezüglich bei der Autobahngesellschaft kein großes Verständnis gefunden. Es wurde auch noch nicht zugesichert, daß die Autobahngesellschaft die rechte Etschseite, also Kaltern, Kalterer See, Tramin usw., mit einer angemessenen Straße ohne Bahnschranken verbinden wird, ich betone « ohne Bahnschranken ». Denn es klingt wie ein Witz, Herr Assessor, wenn die Autobahngesellschaft der Landesverwaltung einen Brief schreibt, aus dem hervorgeht: « La Società ha ritenuto che l'entità del traffico autostradale non esige di per sè la costruzione del sovrappasso. » So etwas mitzuteilen, ist ein Witz, denn heutzutage vermeidet man sogar auf Gemeindestraßen Bahnübergänge und baut auch auf solchen Straßen Über- oder Unterführungen, umso mehr auf Landesstraßen. Nun haben wir hier einen Anschluß an die Autobahn, zu der man schnell hinkommen möchte, bzw. zu der diejenigen hinfahren, die es eilig haben und schnell weiterkommen möchten, und dann stehen sie vor geschlossenen Schranken! Das klingt doch wie ein Witz!

Bis heute haben wir also von der Autobahngesellschaft noch keine Zusicherung, daß diese Bahnschranken selbstverständlich auf ihre Kosten abgeschafft werden. Auch haben wir keine Zusicherung seitens der Autobahngesellschaft, daß sie gewillt sei, diese Ausfahrt von

Vill ein wenig nach Norden zu verlegen. Die technische Möglichkeit wäre gegeben. Es kostet deshalb nicht mehr, auch wird niemand geschädigt: weder die Gemeinde Auer noch die Gemeinde Neumarkt. Auch die Gemeinden des Fleims- und des Fassatales haben deswegen keinen Schaden, wenn diese Autobahnausfahrt ein wenig verlegt wird. Wenn sie aber dort bleibt, wo sie jetzt vorgesehen ist, dann hat die Landesverwaltung einen Schaden von 5 bis 600 Millionen und die anderen haben davon keinen Nutzen. Ich glaube, so etwas kann man nicht verantworten; so einer Lösung kann man nicht zustimmen. Und wenn man uns jetzt sagt: Die Gemeinden des Fleims- und des Fassatales haben Interesse, schnell über Montan nach der Vill herunterzukommen, um über die Autobahn nach Trient zu fahren, so klingt auch dies zum Teil wie ein Witz, denn wenn einer einmal in Vill auf der Staatsstraße ist, so wird er kaum, um nur nach Trient zu fahren — bitte, ich betone dies —, die Autobahn benützen, denn heute ist ja die Staatsstraße Nr. 12 ganz gut ausgebaut, auch das fehlende Stück zwischen Laag und Salurn dürfte demnächst ausgebaut werden. Die Autobahn werden diejenigen benützen, die weitere Fahrten machen, also weiter wegfahren oder von weiter weg ins Fleimstal kommen wollen. Deswegen, glaube ich, wäre es nur billig und recht, Herr Assessor, wenn Sie bei der Autobahngesellschaft intervenieren wollten, damit dem Standpunkt der Landesverwaltung Rechnung getragen wird. Bis heute — ich habe es schon vorhin gesagt — haben wir kein großes Glück gehabt, und ich muß mich wirklich darüber beklagen, daß die Autobahngesellschaft es nicht der Mühe wert gefunden hat, die Landesverwaltung über diesen zweiten Abänderungsvorschlag für die Ausfahrt auch nur anzuhören oder mit ihr darüber zu sprechen. Sie hat es nicht der Mühe wert gefunden, mit der Landesverwaltung

Führung aufzunehmen. Darüber muß ich mich bitter beklagen.

Umso mehr muß ich mich beklagen, wenn ich sehe — und dies geht aus Zeitungsartikeln hervor —, daß der Präsident der Autobahngesellschaft die Mühe nicht scheute, ins Fleimstal hineinzugehen, um an Zusammenkünften und Versammlungen der Bürgermeister und der Vertreter der Gemeinden teilzunehmen, um über diese Ausfahrt in Auer-Neumarkt zu reden und darüber zu befinden und sich mit ihnen zu einigen. Der Präsident der Autobahngesellschaft, Turrini, sagt dies selbst in einem Bericht und ich möchte diesbezüglich die zwei Zeitungsartikel vorlesen, damit Sie im Bilde sind, wie sich dies im Fleimstal zugetragen hat. Also es ist der Zeitungsartikel des «Alto Adige» vom 7. März 1967: « In merito al problema del casello di Ora, il dott. Turrini ha ricordato che nel primo progetto si era data la preferenza per la strada di Caldaro-Termenò; poi si era optato per uno svincolo al km 417 della SS 12 del Brennero, cioè a 1500 metri da Ora, verso Villa di Egna. » Er sagt aber nicht, daß vorher noch eine andere Lösung der Landesverwaltung von Bozen vorgelegen hatte. « . . . Svincolo che tra il resto sarebbe l'unico non "a raso", con un costo di 200 milioni superiore al primo progetto, ma che è stato così previsto dovendo servire la zona, importantissima per il turismo estivo ed invernale, delle Dolomiti, con le valli di Fiemme, Fassa, Cison, Arabba e Cortina d'Ampezzo. » Es handelt sich um eine Ausfahrt in der Provinz Bozen, aber von der Provinz Bozen spricht er nicht, als ob sie überhaupt nicht da wäre. Diese Ausfahrt ist nur für das Fleimstal, Fassatal, Cison, Cortina d'Ampezzo usw. gedacht. Ich glaube, man ist ein wenig einseitig vorgegangen, denn das ursprüngliche Projekt hätte auch diesem Umstande Rechnung getragen. Ich erkläre Ihnen auch wieso: die Ausfahrt von der

Autobahn auf die Landesstraße Auer-Tramin ist genau die Straße, die in die Fleimstaler Straße Nr. 48, die Straße der Dolomiten, hineinmündet, also der direkte Anschluß vom Fleimstal in die Autobahn. Man hätte also auch den Erfordernissen dieser Täler Rechnung getragen. Nichtsdestoweniger hat es die Autobahngesellschaft auf Wunsch selbstverständlich dieser Täler und gegen den Willen der Landesverwaltung vorgezogen, eine andere Lösung vorzuschlagen, die, wirtschaftlich gesehen, keineswegs besser ist und für die Autobahngesellschaft 200 Millionen mehr kostet als ursprünglich und außerdem noch ein Opfer von seiten der Landesverwaltung erfordert, das in wenigstens 5 bis 600 Millionen Lire zu bemessen ist. Wenn daher die Sache so steht, dann sagen Sie mir, Herr Assessor, ob es nicht notwendig ist hier einzuschreiten, um nach dem Rechten zu sehen, damit die Gelder auch nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgegeben werden und für die Ausfahrt nicht mehr bezahlt wird, ohne eine bessere Lösung zu finden. Hier ist eine Intervention Ihrerseits meines Erachtens notwendig. Ich möchte noch betonen, daß der Landesausschuß von Bozen seine Stellungnahme zur Autobahnausfahrt einstimmig bezogen hat und nicht, daß etwa die Südtiroler Volkspartei versucht hätte, sich hier durchzusetzen, das muß ich wirklich hervorheben; jedesmal — wir haben wenigstens viermal in der Ausschusssitzung darüber befunden — wurde einstimmig darüber beschlossen, wobei auch die Vertreter der anderen, italienischen Parteien anwesend waren. Es ist also nicht nur der Wunsch einer Partei, die sich als Mehrheit im Ausschuß durchsetzen will, sondern es ist das Ergebnis einer wirklich objektiven, offenen Aussprache. Und nach diesen Aussprachen im Landesausschuß hat es auch der Kollege Fioreschy, als Assessor für den Fremdenverkehr, für notwendig befunden, mit

dem Präsidenten der Autobahngesellschaft, Dr. Turrini, Fühlung aufzunehmen; er hat sich, begleitet vom Chefsingenieur der Provinz Bozen, nach Trient begeben und hat sich mit dem Präsidenten der Autobahn über dieses Problem unterhalten. Auch Assessor Fioreschy hat selbstverständlich den Standpunkt der Landesverwaltung vertreten, genauso wie auch der Chefsingenieur der Provinz Bozen, wenn auch in diesem Zeitungsartikel geschrieben steht, der Präsident Turrini hätte folgendes erklärt: « In un incontro avvenuto l'altro ieri (also zwei Tage vor der Zusammenkunft im Fleimstal), mentre l'assessore Fioreschy della SVP (er spricht von der SVP — wobei ich betonen möchte, daß er als Assessor hinuntergegangen ist und der Landesausschuß einstimmig hinter ihm stand) ha ribadito la tesi bolzantina, l'ingegnere capo della Provincia di Bolzano ha riconosciuto che tecnicamente la soluzione Villa è la migliore, tanto più che la Società curerà il collegamento con Termeno, mentre Caldaro nulla ha da perdere. Vinante (nun kommt auch der Kollege Vinante daran) ha ricordato, che già nel 1962 i sindaci valligiani avevano deciso per la soluzione poi scelta. (Von dem haben wir niemals etwas erfahren, weder von seiten der Vertreter des Fleimstales noch von seiten der Vertreter der Autobahngesellschaft.) Il sindaco rag. Betta ha proposto di stilare un ordine del giorno favorevole allo svincolo di Villa e tutti si sono dichiarati d'accordo. » Ah, welch ein Zufall, daß alle dafür gewesen sind . . . ! Da hat man sich wirklich angestrengt, die Einstimmigkeit zu erreichen! Was aber die Erklärung des Chefsingenieurs der Provinz Bozen betrifft, muß ich sagen, daß die Aussage des Herrn Dr. Turrini nicht stimmt. Der Chefsingenieur der Provinz Bozen hat denselben Standpunkt vertreten wie der Landesausschuß. Schließlich und endlich hat ja der

Chefingenieur, was die technische Seite betrifft, den Landesausschuß beraten.

(UNTERBRECHUNG)

DALSASS (S.V.P.): No, è un articolo del giornale. Però si dice che questo l'ha dichiarato il dott. Turrini. Also was Dr. Turrini in diesem Falle behauptet hat, wenn die Zeitungsnotiz stimmt, ist nicht wahr, stimmt nicht. Und ich kann Ihnen nur eines sagen: Der Chefingenieur hat dazu auch Stellung bezogen. Etwas Ähnliches steht auch im « Adige » vom 6. März. Auch hier spricht man davon, daß nun mit der Ausfahrt in Vill eine gute Lösung getroffen worden ist und daß diese Lösung 200 Millionen Lire mehr kostet als die ursprünglich geplante. Ich muß Ihnen schon sagen, die Landesverwaltung ist nach wie vor der Meinung, daß das erste Projekt noch seine volle Gültigkeit besitzt und daß es der Autobahngesellschaft 200 Millionen Lire weniger kostet, hat Dr. Turrini selbst erklärt. Daß es für die Landesverwaltung von Bozen eine Ersparnis von 5 bis 600 Millionen bedeutet, ist der zweite Punkt, und daß es technisch und wirtschaftlich zumindest gleich gut ist, ist der dritte Punkt. Und noch etwas darf man nicht vergessen — ich habe es schon vorhin erwähne —, nämlich daß die Staße von Auer nach Montan ausgebaut worden ist; sie wird demnächst, d.h. im heurigen Sommer, fertiggestellt; sie ist begradigt und verbreitert worden. Und diese Verbreiterung, die der ANAS mehr als 500 Millionen Lire gekostet hat, wäre überflüssig gewesen, wenn nun der ganze Verkehr von der Autobahn ins Fleimstal über Vill nach Montan geleitet würde. Deswegen würde ich Sie ersuchen, Herr Assessor, bei der Autobahngesellschaft in diesem Sinne zu intervenieren.

Ich habe dieses Problem bereits in der Finanzkommission erwähnt, und da haben Sie mir folgendes geantwortet: « Wenn die Landesverwaltung von Bozen einen Vorschlag macht, so wird die Autobahngesellschaft sich höchstwahrscheinlich auch daran halten. Wenn die Landesverwaltung Bozen mit dieser Lösung nicht einverstanden ist, dann kann man damit rechnen, daß die Autobahngesellschaft sie nicht durchführen wird. » Nun möchte ich nicht, daß hier die Landesverwaltung von Bozen mit der Landesverwaltung von Trient verwechselt worden ist. Denn ich weiß — und das geht auch aus den Zeitungsartikeln hervor —, daß sich die Landesverwaltung Trient, also die Provinz Trient, zusammen mit den Gemeinden des Fleimstales und des Fassatales auch für diese letzte Lösung eingesetzt hat. Dies haben wir nicht etwa erfunden, sondern das schreibt Dr. Turrini selbst in einem Brief an die Landesverwaltung Bozen: es sei dies der Wunsch der Gemeinden des Fleimstales und auch der Landesverwaltung Trient gewesen. Nun frage ich mich: Ja, wo ist denn diese Ausfahrt? Ist sie nicht in der Provinz Bozen? Hat da nicht die Provinz Bozen in erster Linie etwas mitzureden? Ich glaube, daß hier schon ein wenig mehr auf die Landesverwaltung von Bozen gehört werden muß. Ich möchte also nicht, daß Sie vielleicht die Landesverwaltung von Bozen mit jener von Trient verwechselt haben. Ich würde Sie, Herr Assessor, aus all diesen Gründen, die ich aufgezeigt habe und die ich ohne weiteres auch in der Öffentlichkeit morgen vertreten werde, bitten, sich dafür einzusetzen, daß diese Autobahnausfahrt so verlegt wird, wie sie die Landesverwaltung vorgeschlagen hat, weil sie technisch einwandfrei ist, nicht mehr kostet und der Provinzverwaltung Mehrkosten von über einer halben Milliarde Lire ersparen würde. Ich setze mein ganzes Vertrauen in Ihre Intervention.

(UNTERBRECHUNG)

DALSASS (S.V.P.): Insieme? Ja, Assessor Brugger, Vertreter der Landesverwaltung, hat auch diesen Standpunkt, nachdem der Landesausschuß darüber befunden hatte, vertreten. Er hat sich auch nicht durchsetzen können. Aber ich betone nochmals: Wir als Landesverwaltung haben erst vor Weihnachten im Jahre 1966 zufällig von der Absicht der Autobahngesellschaft, eine zweite Variante durchzuführen, erfahren und erst dann konnten wir als Landesverwaltung dazu Stellung nehmen. Die Landesverwaltung ist von der Autobahngesellschaft nie befragt worden, obwohl man es nicht scheut, die Gemeinden zu informieren und ihre Meinung einzuholen. Dabei ist die Landesverwaltung von Bozen Mitglied der Autobahngesellschaft. Die Gemeinden des Fleimstales sind es, glaube ich, nicht. Ich bitte Sie daher, Herr Assessor, sich in diesem Sinne bei der Autobahngesellschaft zu verwenden. Dies ist ein Punkt, der die Autobahn betrifft und ich möchte darüber nicht mehr Worte verlieren, obwohl ich selbstverständlich noch viel mehr zu sagen hätte.

Jetzt kommt der zweite Punkt, der auch unmittelbar mit dem Bau der Brennerautobahn zusammenhängt. Dieser zweite Punkt interessiert nicht so sehr die Landesverwaltung, sondern die Gemeindeverwaltungen. Wie Sie wissen, Herr Assessor, muß jeder, der ein Bauvorhaben durchführt, für das verwendete Baumaterial auch die Konsumsteuer entrichten. Auch als Landesverwaltung, wenn wir eine Straße irgendwo draußen in einer Gemeinde bauen, und wenn sie auch nur im Interesse der betreffenden Gemeinde ist, müssen wir derselben für das verwendete Baumaterial die Konsumsteuer entrichten. Dasselbe gilt selbstverständlich auch für die Autobahngesellschaft. Nun hat es sich ergeben, daß die Autobahngesellschaft eine

Steuervorschreibung von seiten der Gemeinde Vahrn nicht anerkannt hat, d.h. die Autobahngesellschaft hat gegen diese Steuervorschreibung Rekurs eingelegt. Der Bürgermeister hat den Rekurs abgelehnt und nun ist die Autobahngesellschaft weitergegangen. Sie beruft sich auf den Art. 8 des Gesetzes Nr. 729 vom 24.7.1961, welcher wortwörtlich sagt: « Tutti gli atti e contratti occorrenti per l'attuazione della presente legge ivi compresi le convenzioni per le concessioni, i contratti relativi alle costruzioni ed all'esercizio delle autostrade previste dalla stessa legge; i contratti di appalto e di fornitura per la costruzione, manutenzione e gestione delle strade di cui sopra; i contratti di finanziamento, di consolidamento, di estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, comprese le fidejussioni prestate dagli Enti pubblici per il servizio dei mutui; l'emissione di obbligazioni ed i relativi interessi, nonché gli atti di cessione dei contributi previsti dagli artt. 2, 18 e 19 della presente legge, sono esenti da tasse, imposte e tributi presenti e futuri, spettanti sia all'Erario dello Stato sia agli Enti locali. » Die Autobahngesellschaft beruft sich also auf diesen Artikel, um die Konsumsteuer nicht zu bezahlen. Dabei sagt dieser Artikel nur, daß alle Verträge und alle Akten, die für die Durchführung des Gesetzes notwendig sind, steuerfrei sind. Dieses Gesetz spricht keineswegs von einer Konsumsteuerbefreiung ganz allgemein. Weiter hinten, immer im selben Art. 8, spricht es von einer Konsumsteuerbefreiung, aber diese ist ausdrücklich erwähnt. Es heißt im Art. 8, 6. Absatz: « L'energia elettrica occorrente per la illuminazione e la segnalazione delle autostrade di cui sopra è esente dall'imposta di consumo. » Da wo eine Steuerbefreiung bestehen soll, ist dies vom Gesetzgeber ausdrücklich festgelegt, nämlich nur was die Lieferung von Strom betrifft. Für die übrigen Materialien, die für die Autobahn Verwen-

dung finden sollen, ist keine Konsumsteuerbefreiung gegeben. Aber noch mehr möchte ich sagen. Es besteht ein Gesetz vom 16. September 1960 Nr. 1013; dieses ist niemals widerrufen, abgeändert oder abgeschafft worden. In diesem Gesetz steht folgendes: « Articolo unico. Con effetto dal 18 novembre 1959 l'art. 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904, è sostituito dal seguente: (Dieses Gesetz Nr. 904 vom Jahre 1959 bezieht sich auf den Ausbau und die Instandhaltung von Staatsstraßen und von Autobahnen. Sie werden es sicher kennen, Herr Assessor!) Sono esenti da imposte di consumo i materiali necessari alla costruzione, alla manutenzione o alla riparazione delle strade e delle autostrade, compresi i relativi edifici ed opere accessorie, eseguite dall'ANAS, a totale suo carico, ovvero che siano di proprietà dello Stato. » Das ist der erste Absatz dieses Artikels; der zweite Absatz lautet folgendermaßen: « I materiali impiegati nella costruzione di autostrade eseguite con il sistema della concessione (und dies trifft zu bei der Brennerautobahn) sono soggetti ad imposta di consumo nella misura di Lire 1.250.000 per ogni chilometro, calcolato sull'asse del tracciato, comprensiva dei materiali per gli edifici e per le opere accessorie, per le autostrade a carreggiata unica o per i raddoppi la misura è di lire 800.000 per chilometro. La misura dell'imposta di cui sopra non può essere assoggettata a supercontribuzione o ad addizionale. » Ich glaube, klarer hätte dieses Gesetz nicht sein können. Es sagt, daß für die Autobahnen, die nicht von der ANAS gebaut werden, eine Konsumsteuer in der Höhe von 1.250.000 Lire je Kilometer entrichtet werden muß. Und nun sehen wir, daß sich die Autobahngesellschaft weigert, diese Konsumsteuer zu bezahlen, indem sie gegen die Steuervorschreibung der Gemeinde Vahrn Rekurs eingereicht und diese bis heute nicht anerkannt hat. Wenn ich Sie

daher ersuche, Herr Assessor, bei der Autobahngesellschaft zu intervenieren, so spreche ich nicht nur für die Gemeinde Vahrn, sondern für alle Gemeinden vom Brenner bis Ala, also im Interesse aller Gemeinden unserer Region, durch die die Autobahn gebaut wird. Die Autobahngesellschaft möge doch dieses Gesetz, das übrigens ganz klar ist, anerkennen und soll den Gemeinden keine Schwierigkeiten machen. Denn schließlich und endlich erwachsen den Gemeinden beträchtliche Spesen, wenn man hier von einem Rekurs in den andern geht, was vermieden werden soll. Diese Konsumsteuer steht den Gemeinden zu, und die Autobahngesellschaft soll sie anerkennen und bezahlen. Dies ist der zweite Wunsch, den ich hier vorbringe, damit Sie im Interesse aller Gemeinden — ich betone es nochmals — vom Brenner bis Ala bei der Autobahngesellschaft intervenieren können.

(Signor Presidente! Signor Assessore! Nelle precedenti sedute del Consiglio Regionale, è già stato discusso in lungo ed in largo sul settore dell'industria. Non vorrei perciò spendere più tante parole in merito, bensì limitarmi ad alcuni dettagli minori, e voglio farlo proprio nel dibattito concernente il suo assessorato. Anche l'autostrada rientra per così dire, nelle sue competenze; ciò emerge chiaramente dalla sua particolareggiata relazione. Credo non sia neppure necessario che anch'io, al par suo, sottolinei il significato e l'importanza dell'autostrada. Essa è veramente la più importante opera edile che deve venire realizzata e possibilmente con la massima celerità. E proprio in considerazione del significato e dell'importanza di questa opera è ovvio che anche le altre amministrazioni — in questo caso mi riferisco a quelle comunali ed essenzialmente all'Amministrazione provinciale — si interessino alla realizzazione di questa opera edile, vi si accomunino e, qualora lo ritengano opportuno, si associno in

qualche modo alle decisioni. Premetto questo poiché l'autostrada dovrebbe rappresentare un tornaconto per l'economia dell'intera provincia e di tutta la popolazione. Perciò anche la Amministrazione provinciale di Bolzano ha ritenuto necessario intervenire di tanto in tanto, vale a dire, prendere contatto con la Società dell'Autostrada, al fine di studiare in comune i problemi nei loro dettagli e proporre la soluzione.

Mi riferisco in questo caso allo svincolo autostradale sul tratto Ora-Egna, cioè nella Bassa Atesina. Vorrei chiarire un poco la cronistoria. Più di due anni fa, su espressa richiesta della Società dell'Autostrada ebbe luogo ad Ora una riunione alla quale presero parte i rappresentanti dei Comuni della Bassa Atesina, ed io quale rappresentante dell'Amministrazione provinciale. Durante tale riunione venne discusso in lungo ed in largo su dove dovesse venir costruita l'uscita dell'autostrada e con quali collegamenti. Si concordò di farla sulla strada provinciale Ora-Termenno, nella fattispecie di provvedere ad un collegamento con detta strada. Il progetto della Società dell'Autostrada venne infatti elaborato in tal senso e trasmesso a Roma. Ovviamente era da presumersi — almeno noi, quali rappresentanti dell'Amministrazione provinciale lo abbiamo fatto — che la Società dell'Autostrada avrebbe realizzato il progetto nella forma in cui era stato elaborato. Ma non fu così. Circa un anno dopo venimmo a sapere che la Società dell'Autostrada, dietro sollecitazione di determinate cerchie, intendeva apportare una modifica a questa uscita autostradale. Non riuscimmo, peraltro, a sapere nulla di preciso, per cui esigemmo dalla società in parola che venissero sottoposte a noi pure eventuali proposte di varianti. Il risultato fu il seguente: con scritto del 3.2.1966 la Società dell'Autostrada notificò all'Amministrazione provinciale la sua intenzione di non fare

più l'uscita sulla strada Ora-Termenno, bensì di costruire sull'Adige un ponte di collegamento con la SS. nr. 12 - variante Egna. Considerando noi una tale soluzione fortemente svantaggiosa per l'intera zona alla destra dell'Adige, del Lago di Caldaro, di Caldaro, Termeno etc., ritenemmo necessario, quale Amministrazione provinciale, di prendere la seguente posizione in merito. Il progetto di modifica, nella stesura in cui venne sottoposto alla Amministrazione provinciale il 3.2.1966 poteva, approvato dalla stessa, venire senz'altro attuato a condizione però — e ciò fu chiaramente posto in evidenza — che anche la zona a destra dell'Adige e cioè Lago di Caldaro, Caldaro e Termeno, venisse provvista di una adeguata strada di collegamento; e per adeguata strada di collegamento si intendeva un'uscita sul tratto Ora-Termenno, vale a dire, è ovvio, senza passaggio a livello, poiché non è neppur più pensabile oggi costruire una strada lasciandovi nello stesso tempo le sbarre, dal momento che ogni ente si sta adoperando ovunque all'eliminazione delle stesse mediante costruzioni di viadotti e sottopassaggi. Dunque l'Amministrazione provinciale approvò quel primo progetto di modifica della Società dell'Autostrada a condizione, come detto, che venisse assicurato anche un adeguato collegamento senza passaggi a livello per la zona a destra dell'Adige. Questa decisione venne comunicata, in tutta chiarezza, dall'Amministrazione provinciale alla Società dell'Autostrada, il 2.3.1966, con l'invito di prender posizione. Attendemmo a lungo ed inutilmente che la Società in parola prendesse posizione in merito. Il 21.6.1966 l'Amministrazione provinciale di Bolzano ritenne necessario, richiamandosi alla proposta anzidetta, di invitare nuovamente la Società della Autostrada ad esprimere la propria opinione, ma anche questo scritto rimase inevaso. Pertanto il 6.9.1966 l'Amministrazione provin-

ciale indirizzò alla Direzione Generale dell'ANAS in Roma, e per conoscenza alla Società dell'Autostrada in Trento, uno scritto nel quale si riconfermava il punto di vista dell'Amministrazione provinciale e si pregava la Direzione Generale dell'ANAS di intervenire in tal senso presso la Società dell'Autostrada. A questa lettera del 6 settembre non ottenemmo risposta, né dalla Direzione Generale dell'ANAS, né dalla Società dell'Autostrada. Solo per caso riuscimmo, quale Amministrazione provinciale, ad apprendere prima di Natale, cioè nel dicembre del 1966, che dalla Società dell'Autostrada era stato elaborato un altro progetto di modifica e che lo stesso era già stato inoltrato a Roma, per l'approvazione da parte degli Organi competenti. In detto progetto non si era tenuto alcun conto del punto di vista dell'Amministrazione provinciale; non ci si era attenuti alle sue proposte ma le si aveva molto semplicemente lasciate cadere. Si poté apprendere che il Consiglio d'amministrazione della società stessa aveva approvato quella seconda mozione relativa alla uscita autostradale, il 21.6.1966, cioè proprio allorquando l'Amministrazione provinciale aveva indirizzato un secondo scritto alla Società dell'Autostrada. L'Amministrazione provinciale non fu dunque interpellata in merito, anzi vennero prese decisioni non conformi ai desideri della stessa. Quindi, ripetuto, il giorno stesso in cui noi si era sollecitata una risposta, il Consiglio d'amministrazione della Società dell'Autostrada di Trento aveva già approvato questa seconda modifica. Venni anche a sapere che al Consiglio in parola era stata sì comunicata la sussistente intenzione di costruire un ponte sull'Adige, anziché il collegamento alla strada Ora-Termeno previsto in origine, senza tuttavia che ne venisse sottoposto il relativo progetto per cui, in linea di massima, il Consiglio l'approvò senza vederlo. Ri-

peto, quel progetto venne inoltrato a Roma e costò approvato.

Ed ora devo dire qualcosa su questo secondo progetto di modifica. Esso, che si differenzia sostanzialmente dal primo, prevede lo svincolo sulla statale Nr. 12, esattamente a Villa — frazione di Egna, ed un diretto collegamento con l'attuale strada provinciale Villa Montagna. Ciò significa che il traffico verrebbe diretto dalla autostrada in Val di Fiemme e viceversa, attraverso la strada Montagna-Villa. Questa è una soluzione assolutamente impossibile, che non può andare, poiché la strada da Villa a Montagna non è adeguata ad un tale traffico e dovrebbe pertanto essere rimessa a nuovo. A tal proposito vorrei far presente che la strada da Villa a Montagna fu fatta sistemare dall'Amministrazione provinciale appena otto anni fa ed in maniera da corrispondere alle esigenze del traffico, ma non in modo tale da poter sostenere tutto quello diretto all'autostrada o proveniente dalla stessa. Non dimentichiamoci che questa strada è abbastanza ricca di curve, perlomeno giù a Villa e non dimentichiamo neppure che da Montagna presenta una pendenza dell'11%, cosicché non deve e non può essere resa accessibile ad ogni transito, qualora ci si attendesse, per l'uscita autostradale a questo secondo progetto di modifica, di sistemare la strada da Villa a Montagna, vale a dire di costruirla ex-novo. Ciò comporterebbe per l'Amministrazione provinciale una spesa non inferiore ai 5-600 milioni di lire, vuoi per la costruzione della strada, vuoi per l'espropriazione dei terreni e vuoi per gli ulteriori oneri finanziari cui l'Amministrazione si vedrebbe assoggettata in quanto il problema del ponte presso Monte Gmund, problema che in base al progetto originario si sarebbe risolto mediante la costruzione del sottopassaggio, tornerebbe a gravare sull'Amministrazione provinciale. Non si è dunque tenuto in alcuna considerazio-

ne il fatto che la strada da Villa a Montagna è assolutamente inadeguata allo scopo. E di una cosa ancora ci si è dimenticati, e cioè che da Ora a Doladizza e su su oltre Montagna la SS. nr. 48, denominata anche strada delle Dolomiti, è stata messa a punto dall'ANAS — i lavori termineranno prossimamente — e che per questo tratto Ora - Doladizza sono stati spesi non meno di 500 milioni di lire. Il traffico della autostrada verrà dunque indirizzato sulla strada di Villa malgrado sia stata sistemata quella di Ora. Vorrei proprio chiederle signor assessore che genere di coordinamento sarebbe questo. Si esige dalla amministrazione provinciale di mettere a punto un nuovo collegamento, il quale sarebbe peraltro del tutto superfluo qualora si fosse disposti a realizzare quanto meno il primo progetto di modifica.

Ed ora ritorniamo a quel primo progetto di modifica relativo allo svincolo autostradale. Esso prevedeva l'uscita, o per meglio dire l'entrata sulla statale Nr. 12, esattamente fra Villa ed Ora, diciamo press'a poco a metà strada; in tal modo si sarebbe tenuto in considerazione il desiderio della Società dell'Autostrada, e noi quale Amministrazione provinciale non avremmo infatti avuto alcun interesse a non tenerne conto in quanto vi era, nel contempo, da considerare anche il fatto che la statale nr. 48 da Ora a Montagna era stata sistemata proprio in previsione di quello svincolo. E vorrei ribadire a lor signori: se il traffico autostradale venisse avviato a Montagna attraverso Villa l'avvenuta sistemazione della strada dianzi citata risulterebbe ora inutile; sarebbe stato meglio, in questo caso, lasciare quel tratto da Ora a Montagna come era, ed utilizzare eventualmente quei 500 milioni per sistemare la strada da Villa a Montagna. In tal modo si sarebbe agito coerentemente e non come si pensa di fare ora. L'Amministrazione provinciale è assolutamente contraria all'attuazione di questo secondo

progetto di modifica e ciò è stato da noi già notificato alla Società dell'Autostrada con diversi scritti che non hanno trovato peraltro molta rispondenza presso la Società stessa. Non ci è stato neppure assicurato che la Società in parola intenda provvedere a collegare la zona a destra dell'Adige, ovvero Caldaro, Lago di Caldaro, Termeno etc. mediante un'appropriata strada senza passaggi a livello; ripeto: « Senza passaggi a livello ». Poiché, signor assessore, suona proprio come una barzelletta quanto riportato su di uno scritto indirizzato all'Amministrazione provinciale dalla Società dell'Autostrada: « La Società ha ritenuto che l'entità del traffico autostradale non esige di per sé la costruzione del sovrappasso ». Una simile comunicazione è veramente umoristica considerato che oggi, per eliminare i passaggi a livello, vengono costruiti viadotti e sottopassaggi perfino sulle strade comunali; tanto più dunque su quelle provinciali. Pensiamo un poco a quegli automobilisti che pieni di fretta e smaniosi quindi di immettersi velocemente, attraverso le sussistenti vie di collegamento, nell'autostrada, si trovano davanti alle sbarre abbassate di un passaggio a livello. Sembra proprio una barzelletta!

Dicevo dunque che a tutt'oggi non ci è pervenuta dalla Società dell'Autostrada alcuna assicurazione se verranno eliminati, ovviamente a sue spese, questi passaggi a livello e non ci è neppure stato assicurato se essa sia disposta a spostare l'uscita autostradale un po' più a nord di Villa, sebbene ne sussista la possibilità tecnica. Ciò non verrebbe a costare di più e nessuno ne resterebbe danneggiato: né il Comune di Ora, né quello di Egna e neppure quelli della Val di Fiemme e della Val di Fassa. Di contro, lasciarla ove è prevista attualmente, comporterebbe un danno di 5-600 milioni per l'Amministrazione provinciale e nessun vantaggio per alcuno. Non credo che ci si possa assu-

mere una simile responsabilità, che si possa approvare una tale soluzione. E non si dica ora che gli abitanti della Val di Fiemme e della Val di Fassa hanno interesse ad arrivare, attraverso Montagna, velocemente giù a Villa onde potersi portare a Trento fruendo dell'autostrada, poiché anche questo suonerebbe in parte come una barzelletta, in quanto è piuttosto improbabile che una volta giunti a Villa, vale a dire sulla statale ci si serva poi della autostrada visto che la statale nr. 12 è buonissima e che dovrebbe essere prossima ormai anche la sistemazione del tratto mancante fra Laghetti-Salorno. Dell'autostrada si serviranno coloro che dovranno affrontare viaggi più lunghi o che vorranno venire in Val di Fiemme da località molto lontane. Per questo signor assessore sarebbe più giusto che lei intervenisse presso la Società dell'Autostrada onde venisse tenuto in dovuto conto il punto di vista dell'Amministrazione provinciale. Fino adesso — come ho già detto pocanzi — abbiamo avuto poca fortuna e trovo davvero deplorabile che la Società dell'Autostrada non si sia mai presa la briga di parlare con l'Amministrazione provinciale o quantomeno di ascoltarne l'opinione su questo secondo progetto di modifica relativo all'uscita autostradale. Ha forse ritenuto che non valesse la pena prendere contatti con la nostra Amministrazione, e ciò lo deploro amaramente.

E tanto più biasimevole considero il fatto — e questo emerge anche dagli articoli di stampa — che il Presidente della Società in parola non si sia invece schivato dal recarsi in Val di Fiemme per partecipare a convegni e riunioni dei Sindaci e dei rappresentanti dei Comuni, per parlare, giudicare ed accordarsi con essi sull'uscita autostradale a Ora-Egna. Ciò è stato confermato personalmente dal Presidente Turrini nella sua relazione, ed in merito vorrei leggervi due articoli riportati dalla stampa onde possiate farvi una chiara idea su quanto svol-

tosì in Val di Fiemme. Questo è dunque l'articolo apparso sullo « Alto Adige » del 7 marzo 1967: « In merito al problema del casello di Ora, il dott. Turrini ha ricordato che nel primo progetto si era data la preferenza per la strada di Caldaro-Termeo; poi si era optato per uno svincolo al km. 417 della SS 12 del Brennero, cioè a 1500 metri da Ora, verso Villa di Egna ». Il signor Turrini non ha però detto che in precedenza era già stata proposta dall'Amministrazione provinciale un'altra soluzione.

« ... Svincolo che tra il resto sarebbe l'unico non " a raso ", con un costo di 200 milioni superiore al primo progetto, ma che è stato così previsto dovendo servire la zona, importantissima per il turismo estivo ed invernale, delle Dolomiti, con le valli di Fiemme, Fassa, Cison Oralba e Cortina d'Ampezzo ». Si tratta di uno svincolo in Provincia di Bolzano ma egli si esprime come se questa Provincia neppure esistesse. Quell'uscita è prevista solo per la Val di Fiemme, Val di Fassa, Cison, Cortina d'Ampezzo etc. Mi pare che si sia proceduto un poco unilateralmente poiché il progetto originario avrebbe tenuto conto di questa circostanza e ve ne posso pure chiarire il motivo; lo svincolo per l'immissione sulla provinciale Ora-Termeo, verrebbe a trovarsi esattamente sull'arteria stradale che si collega alla SS. 48 della Val di Fiemme — la cosiddetta Strada delle Dolomiti — dunque sul diretto collegamento della Val di Fiemme con l'autostrada. Sarebbero pertanto state tenute in considerazione le esigenze di quelle valli. Nondimeno la Società della Autostrada, ovviamente su richiesta dei rappresentanti delle Valli stesse e contro la volontà dell'Amministrazione provinciale, ha preferito proporre un'altra soluzione, che vista dal lato economico non è niente affatto migliore e viene a costare 200 milioni più di quanto previsto in origine; senza contare che richiede un sacrifi-

cio da parte dell'Amministrazione provinciale da valutarsi sui 5-600 milioni di lire. Stando così le cose mi dica lei signor assessore se non è necessario intervenire, a buon diritto, affinché le spese da sostenersi vengano considerate anche dal punto di vista dell'economia ed affinché non si sborsino per lo svincolo autostradale denari in più senza aver prima trovato una migliore soluzione. A mio avviso signor assessore il suo intervento è qui proprio necessario. Vorrei ancora ribadire che la presa di posizione della Giunta Provinciale è stata unanime, senza cioè alcun tentativo da parte della S.V.P. di volersi imporre, e questo devo proprio metterlo in rilievo. Nelle sedute della Giunta, ove abbiamo discusso sulla questione almeno quattro volte, le decisioni vennero prese ogni volta all'unanimità, presenti pure i rappresentanti degli altri Partiti italiani. Non si tratta quindi della richiesta di un Partito che voglia imporsi nella Giunta per la sua maggioranza, bensì del risultato di discussioni veramente aperte. In seguito a quelle discussioni in seno alla Giunta Provinciale, anche il collega Fioreschy ha ritenuto necessario, quale assessore al turismo, prendere contatto con il Presidente della Società dr. Turrini; il collega Fioreschy infatti, accompagnato dall'ingegnere capo della Provincia di Bolzano, si è recato a Trento ove si è intrattenuto con il citato Presidente su questo argomento. Pure l'assessore in parola, al pari dell'ingegnere capo della Provincia di Bolzano, ha naturalmente sostenuto il punto di vista dell'Amministrazione provinciale, anche se in questo articolo di stampa è scritto che il presidente Turrini avrebbe dichiarato quanto segue: « In un incontro avvenuto l'altro ieri (quindi due giorni prima della riunione in Val di Fiemme), mentre l'assessore Fioreschy della S.V.P. (egli parla della S.V.P. — mentre io vorrei rimarcare che vi si è recato in veste di assessore, appoggiato all'unani-

mità dalla Giunta Provinciale) ha ribadito la tesi bolzanina, l'ing. capo della Provincia di Bolzano ha riconosciuto che tecnicamente la soluzione Villa è la migliore, tanto più che la Società curerà il collegamento con Termeno, mentre Caldaro nulla ha da perdere. Vinante (ora tocca anche al collega Vinante) ha ricordato, che già nel 1962 i sindaci valligiani avevano deciso per la soluzione poi scelta. (Soluzione di cui non ne siamo mai venuti a conoscenza, né da parte del rappresentante della Val di Fiemme, né da quello della Società dell'Autostrada). Il sindaco rag. Betta ha proposto di stilare un ordine del giorno favorevole allo svincolo di Villa, e tutti si sono dichiarati d'accordo ». Ma che combinazione che tutti fossero d'accordo! Ci si deve essere veramente sforzati per giungere ad un accordo unanime! Per quanto riguarda invece la dichiarazione dell'ingegnere capo della Provincia di Bolzano, devo dire che le asserzioni del dr. Turrini non sono esatte. L'ingegnere capo ha sostenuto infatti lo stesso punto di vista della Giunta Provinciale poiché fu egli, in definitiva, il consulente tecnico della Giunta stessa.

INTERRUZIONE.

DALSASS (S.V.P.): No, è un articolo del giornale. Però si dice che questo l'ha dichiarato il dr. Turrini. Dunque quanto affermato in questo caso dal dr. Turrini, qualora la notizia di stampa sia esatta, non è vero ed io posso dirvi un sola cosa e cioè che l'ingegnere capo ha preso posizione in merito. Qualcosa del genere è riportata anche sul quotidiano « Adige » del 6 marzo. Anche lì è detto che con l'uscita autostradale a Villa si è conseguita una buona soluzione e che tale soluzione verrà a costare 200 milioni più di quella progettata originariamente. È d'uopo vi dica che l'Amministrazione provinciale è ancor sempre dell'opinione

che il primo progetto sia tuttora valido e — come dichiarato personalmente dal dr. Turrini — verrebbe a costare 200 milioni di meno. Il secondo punto è che esso comporterebbe per l'Amministrazione provinciale un risparmio di 5-600 milioni; punto terzo, esso è tecnicamente ed economicamente perlomeno altrettanto buono. E non va dimenticato quanto da me poc'anzi accennato; e cioè che è stata sistemata la strada da Ora a Montagna; la si è rettificata ed ampliata, e tale ampliamento, costato all'ANAS 500 milioni, verrebbe adesso a dimostrarsi superfluo qualora tutto il traffico dall'autostrada alla Val di Fiemme venisse ora avviato a Montagna attraverso Villa. Pertanto vorrei pregarla signor assessore di intervenire in tal senso presso la Società dell'Autostrada.

Io ho già accennato a questo problema nella Commissione alle Finanze, ottenendo la seguente risposta: « Se l'Amministrazione provinciale di Bolzano dovesse avanzare una proposta, con ogni probabilità la Società dell'Autostrada vi si atterrebbe. Qualora l'Amministrazione provinciale di Bolzano non fosse concorde su questa soluzione si può essere certi che la Società dell'Autostrada non la porrà in attuazione ». Non vorrei proprio che l'Amministrazione provinciale di Bolzano venisse scambiata con quella di Trento, dato che ci risulta — e ciò emerge anche dagli articoli di stampa — che pure l'Amministrazione di Trento, diciamo quindi la Provincia di Trento, unitamente ai Comuni della Val di Fiemme e della Val di Fassa, si è adoperata a favore di questa ultima soluzione. Non è un dato di nostra invenzione, bensì lo ha scritto personalmente il dr. Turrini in una lettera indirizzata all'Amministrazione provinciale di Bolzano che questo era stato desiderio dei Comuni della Val di Fiemme, come pure dell'Amministrazione provinciale di Trento. Ora mi chiedo: Ma dove deve essere fatto questo svincolo? Non in Pro-

vincia di Bolzano forse? Ed allora non è la Provincia di Bolzano che deve, in prima linea, poter dire la propria parola in merito? Credo che si dovrebbe proprio darle un pò più di ascolto. Non vorrei dunque che si scambiasse l'Amministrazione provinciale di Bolzano con quella di Trento. Per tutti questi motivi da me esposti, e che sarei pronto in un domani a sostenere pubblicamente, la pregherei signor assessore di adoperarsi al fine di far spostare questa uscita autostradale conformemente alla proposta dell'Amministrazione provinciale, proposta tecnicamente ineccepibile, che non costerebbe di più e risparmierebbe all'Amministrazione stessa un'eccedenza di spese di oltre mezzo miliardo di lire. Io ripongo interamente la mia fiducia nel suo intervento.

INTERRUZIONE.

DALSASS (S.V.P.): Insieme! Sì anche l'assessore Brugger, rappresentante dell'Amministrazione provinciale, dopo la decisione presa dalla Giunta Provinciale, ha sostenuto questo punto di vista e lui pure non è riuscito a far prevalere la propria opinione in merito. Ma io torno a ribadire: noi quale Amministrazione provinciale venimmo ad apprendere per caso, poco prima del Natale del 1966, l'intenzione della Società dell'Autostrada di procedere ad una seconda variante e solo allora potemmo prendere posizione in merito. L'Amministrazione provinciale di Bolzano, pur essendo socia della Società della Autostrada, non venne mai interpellata, mentre non si è schivato di informare i Comuni e chiedere il loro parere. Non credo che i Comuni della Val di Fiemme siano essi pure soci della società in parola. Pertanto la prego signor assessore di volersi adoperare nella questione presso detta società. Questo è il primo punto che riguarda l'autostrada e non vorrei dilungarmi oltre sull'argomento,

sebbene di cose da dire ne avrei ovviamente assai di più.

Ora eccomi al secondo punto, esso pure direttamente connesso alla costruzione dell'autostrada del Brennero. Questo secondo punto non interessa tanto l'Amministrazione provinciale quanto le amministrazioni comunali. Come lei sa, signor assessore, chiunque debba realizzare un progetto edile deve anche pagare la imposta di consumo sul materiale da utilizzare. Noi pure, se quale Amministrazione provinciale, costruiamo una strada in qualche Comune e se pur lo facciamo nell'esclusivo interesse del comune stesso, dobbiamo versare a quel Comune l'imposta di consumo sul materiale utilizzato. Ciò vale ovviamente anche per la Società dell'Autostrada. È invece accaduto che l'anzidetta società non ha riconosciuto la validità di una norma fiscale, da parte del Comune di Varna, ovvero ha presentato ricorso contro tale norma. Il Sindaco ha rigettato il ricorso e la Società dell'Autostrada ha proseguito nell'azione richiamandosi all'art. 8 della Legge nr. 729 del 24.7.1961 la quale dice testualmente: « Tutti gli atti e contratti occorrenti per l'attuazione della presente legge ivi compresi le convenzioni per le concessioni, i contratti relativi alle costruzioni ed all'esercizio delle autostrade previste dalla stessa legge; i contratti di appalto e di fornitura per la costruzione, manutenzione e gestione delle strade di cui sopra; i contratti del finanziamento, di consolidamento, di estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, comprese le fidejussioni prestate dagli Enti pubblici per il servizio dei mutui; l'emissione di obbligazioni ed i relativi interessi, nonché gli atti di cessione dei contributi previsti dagli artt. 2, 18 e 19 della presente legge, sono esenti da tasse, imposte e tributi presenti e futuri, spettanti sia all'Erario dello Stato sia agli Enti locali ». La Società dell'Autostrada fa dunque riferimento a questo articolo per non pagare l'im-

posta di consumo, mentre l'articolo dice soltanto che tutti i contratti e tutti i documenti necessari per l'applicazione della legge sono esenti da tasse. Questa legge non parla affatto però di un'esenzione, in linea generale, dall'imposta di consumo. Più indietro, sempre nello stesso articolo, si parla di un'esenzione dall'imposta di consumo ma in termini ben specifici; infatti al sesto capoverso dell'art. 8 è detto: « La energia elettrica occorrente per la illuminazione e la segnalazione delle autostrade di cui sopra è esente dall'imposta di consumo ». È espressamente stabilito dal legislatore in quale caso si possa godere dell'esenzione, e cioè solo per quanto concerne l'erogazione della energia elettrica. Per i rimanenti materiali che devono essere impiegati nella costruzione dell'autostrada, non è concessa l'esenzione dall'imposta di consumo. Ma vi è di più. Esiste una legge del 16 settembre 1960 nr. 1013 che non è mai stata revocata, modificata o soppressa e nella quale è detto: « Articolo unico. Con effetto del 18 novembre 1959, l'art. 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904, è sostituito dal seguente: (Questa legge n. 904 del 1959 si riferisce alla sistemazione e manutenzione di strade statali ed autostrade. Lei signor assessore la conoscerà certamente) Sono esenti da imposte di consumo i materiali necessari alla costruzione, alla manutenzione o alla riparazione delle strade e delle autostrade, compresi i relativi edifici ed opere accessorie, eseguite dall'ANAS, a totale suo carico, ovvero che siano di proprietà dello Stato ». Questo è il primo paragrafo dell'articolo, il secondo suona come segue: « I materiali impiegati nella costruzione di autostrade eseguite con il sistema della concessione (e questo si applica all'autostrada del Brennero) sono soggetti ad imposta di consumo nella misura di lire 1.250.000 per ogni chilometro, calcolato sull'asse del tracciato, comprensiva dei materiali per gli edifici e per le opere accessorie, per

le autostrade a carreggiata unica o per i raddoppi la misura è di lire 800.000 per chilometro. La misura dell'imposta di cui sopra non può essere assoggettata a supercontribuzione o ad addizionale ». Credo che questa legge non avrebbe potuto esser più chiara di così. Essa dice infatti che per le autostrade che non vengono costruite dall'ANAS deve essere versata una imposta di consumo in ragione di 1.250.000 lire per chilometro. E noi vediamo invece che la Società dell'Autostrada si rifiuta di pagare tale imposta visto che a tutt'oggi non ha riconosciuto la norma fiscale del Comune di Varna ed ha presentato ricorso in merito. Pertanto signor Assessore se io la prego di intervenire presso la Società dell'Autostrada non lo faccio solo per il Comune di Varna, bensì per tutti i Comuni dal Brennero ad Ala, nell'interesse quindi di tutti quei Comuni della Regione ove si sta lavorando alla costruzione dell'autostrada. La società dell'Autostrada voglia pertanto riconoscere questa legge, del resto assolutamente chiara, e non creare difficoltà ai Comuni, poiché in definitiva da questo passare da un ricorso all'altro derivano loro spese non indifferenti, il che si dovrebbe evitare. Ai Comuni spetta l'imposta di consumo e la Società dell'Autostrada dovrebbe riconoscerlo e pagare. Questo è il mio secondo desiderio che qui espongo, onde nell'interesse di tutti i Comuni e lo ribadisco — dal Brennero ad Ala — lei possa intervenire presso la Società dell'Autostrada).

PRESIDENTE: La parola al consigliere Jenny.

JENNY (S.F.P.): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Bei der Überlegung, ob ich in der Diskussion zur Industrie sprechen soll, bin ich immer davon ausgegangen, daß eine Region, über deren Auflösung ständig gesprochen wird, kaum noch konkrete Pläne für die

Zukunft entwickeln kann, und ich mich frage, welcher Wert dieser Planung, die jetzt in einem solchen Umwandlungsprozeß stattfindet, noch zukommt. Trotzdem hat es der Vorstand der Sozialen Fortschrittspartei als notwendig befunden, darüber zu sprechen, umso mehr, als wir als sozialdemokratische Partei den arbeitenden Menschen in den Mittelpunkt unserer Betrachtungen stellen und es daher selbstverständlich ist, daß wir etwas über unsere Einstellung zur Industrie, besonders zur Industrialisierung in Südtirol, zu sagen haben. Ich kann dem Herrn Assessor keine besonderen Empfehlungen geben; ich erlaube mir nur die industrielle Lage in Südtirol aufzuzeigen, sozusagen eine Bestandaufnahme vorzunehmen, die ohne Bitterkeit und Kritik und auch möglichst ohne Polemik sein soll. Typisch — nach Meinung der Sozialen Fortschrittspartei Südtirols — ist eigentlich der Umstand, daß man lange, allzu lange Zeit an maßgebender politischer Stelle in Südtirol überhaupt keine Einstellung zur Industrialisierung gehabt hat. Man hat dieses Thema gemieden, es wurde möglichst wenig davon gesprochen und auch heute noch stellt es ein heißes Eisen dar. Sie alle werden sich noch daran erinnern, daß noch vor wenigen Jahren in der Sammelpartei davon gesprochen wurde, ob den politischen oder den wirtschaftlichen Faktoren der Vorrang gegeben werden soll. Nun, wir — und ich glaube, alle aufgeschlossenen Politiker — sind der Meinung, daß eine Politik, die nicht die Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Möglichkeiten einer Bevölkerung eines Landes als Endziel oder als wesentliches Ziel vorsieht, von vornherein überhaupt keine Politik darstellt oder von vornherein zum Scheitern verurteilt ist — ein Umstand, den Sie jetzt auch bestätigt finden werden. Es ist selbstverständlich, daß jedes politische Konzept irgendwie eine Besserung, einen Fortschritt in den sozia-

len und wirtschaftlichen Strukturen eines Landes einschließen muß. Und dies umso mehr in Südtirol, das gerade in den letzten 50 Jahren, nicht aus eigener Schuld oder nicht allein aus eigener Schuld die moderne Umwandlung im Industrialisierungsprozeß versäumt hat. Denn der Schlüssel zu einer modernen Umwandlung, zu einem besseren Wohlstand ist auch in Südtirol die Industrie. Darüber, glaube ich, sind wir uns alle klar, obwohl es lange Zeit, bis vor wenigen Jahren, von maßgeblicher politischer Seite in Südtirol nicht gesagt und, ich glaube, auch nicht erkannt worden ist.

Nun, Sie alle wissen, daß bei uns der ganze Industrialisierungsprozeß mit dem Makel der faschistischen Gewaltherrschaft behaftet ist. Das erklärt zum Teil gewisse Widerstände, gewisse psychologische Einstellungen, besonders in der Bevölkerung. Das kann nicht ignoriert werden. Auch wir als Partei finden oft Schwierigkeiten, unsere Meinungen, möchte ich sagen, zu propagieren, weil eben dieser psychologische Schock immer noch gewissen Leuten anhaftet. Aber wenn man ehrlich ist, so kann man doch heute die Industrie nicht mehr mit solchen Argumenten ablehnen oder übersehen. Sie wissen, daß auch in Rußland z.B. die Industrialisierung mit den ganzen stalinistischen Verbrechen behaftet ist, aber man kann deshalb heute keineswegs in diesen Gegenden einen Industrialisierungsprozeß, der zur Modernisierung, ja zur Hebung des Lebensstandards wesentlich beiträgt, im Namen dieser Vergangenheit verleugnen. Es ist leider zu bemerken, daß diese negative Einstellung zur Industrie heute in Südtirol noch weitgehend verbreitet ist und, nach meiner Ansicht, in bewußter Verfälschung mit sogenannten völkischen Argumenten unterstützt wird. Man hat lange gesagt, nur der Bauernstand ist das volkstumserhaltende Element und nur der Bauernstand verdient eine Unterstützung von öffentlicher Stelle. Und da-

bei, wenn man die Sache genau betrachtet, wird man erkennen, daß nicht der gesamte Bauernstand gemeint ist, weil ja, wer die Verhältnisse in Südtirol kennt, weiß, welche enormen Unterschiede z.B. zwischen einem Bergbauern im Pustertal oder der Seitentäler, wie das Ahrntal, und dem Bauern im Etschtal bestehen. Aber es wurde immer nur gesagt, das ist das volkstumserhaltende Element, wobei ein enormer Denkfehler gemacht wurde, denn wenn dem so wäre, dann wäre unser Volkstum arg bedroht. Denn dann würde dieses ständige Zurückgehen des Volkstums nicht durch politische Maßnahmen verursacht, sondern würde sich einfach aus der Notwendigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung ergeben; und der Verlust des Volkstums wäre sozusagen mit dem Rückgang der bäuerlichen Bevölkerung identisch. Wenn man nun die Sachen konsequent überlegt, weiß man, daß das nicht stimmt, sondern daß hinter dieser Einstellung, hinter dieser Parole, die lange Zeit und auch heute noch möchte ich sagen, in den Gehirnen von großen Teilen der Bevölkerung herumspukt, der Wunsch steht, gewisse gesellschaftliche Positionen zu halten, gewisse Ausnahmsituationen, einen gewissen Status quo in der gesellschaftlichen Entwicklung, auch auf Kosten der echten Interessen der Bevölkerung aufrechtzuerhalten. Denn diese Bevölkerung richtet ihr Verhalten nicht nur nach den politischen Parolen, die sie hört, sondern auch nach den wirtschaftlichen Notwendigkeiten. Die Bergbauerkinder, die oben sitzen und an und für sich noch immer ihre « plentenen » Knödel essen, überlegen sich eines Tages, ob sie nicht in diejenige Schicht hineinkommen könnten, die unten im Tal mehr Schnitzel ißt. Und diese Entwicklung hat ja die maßgebenden Führer in Südtirol vollkommen überrascht und sie erst mit Verspätung gezwungen, eine andere Einstellung zur Industrie einzunehmen. Aber im-

mer noch geschieht dies mit Reserven, mit halben Erkenntnissen, weil man aus sicherlich wahltechnischen, aus rein konservativen Gründen der Vorherrschaft diese Entwicklung nicht sehen will. Ganz kraß sieht man das im Verhalten der Jugend Südtirols. Die jungen Leute sind heute nicht mehr gewillt — und es ist dies niemand auf der Welt —, aus politischen Gründen irgendwo auszuhalten, wenn sie unternehmungslustig sind und Initiativen entwickeln, um im Leben weiterzukommen. Diese Menschen werden aus den Tälern herausfinden und sich umsehen, wo sie den Lebensstandard verbessern können. Und wir alle wissen und sind uns im klaren, glaube ich, daß heute die Industrie auch in Südtirol im wesentlichen der Schlüssel zur Hebung des Wohlstandes ist. Nun, diese Erkenntnis, habe ich gesagt, ist noch lange nicht verbreitet. Vor wenigen Wochen, bei einer Versammlung unserer Partei in Montan, wurde mir in scharfer Opposition vorgeworfen, das Unterland könne keine industrielle Entwicklung haben, weil sich dort sonst mehr Italiener ansiedeln würden; das hat man mir ziemlich energisch gesagt und ich wurde so als Volksfeind hingestellt, weil ich diese Ansicht nicht geteilt habe. Es wurde mir auch ein Beispiel genannt: Bei der Errichtung eines Industriebetriebes wurden 25 Personen eingestellt und davon waren 18 Italiener. Dazu wurde mir gesagt: « Das können wir nicht dulden, weil sonst das völkische Gleichgewicht zwischen Italienern und Südtirolern im Unterland gestört wird. » Dazu habe ich erwidert: « Ich verstehe nicht, wie man überhaupt so eine verkehrte Rechnung aufstellen kann. Wenn das Verhältnis gestört ist, wenn im Unterland sozusagen die Südtiroler abnehmen, so ist dies ja gerade darauf zurückzuführen, daß nur gewisse großbäuerliche Elemente die Entwicklung in der Hand haben, die jede andere handwerkliche, industrielle Initiative ausschließen

und die unternehmungslustige Südtiroler Jugend dieser Gegend zum Abwandern zwingen. Die Erhaltung eines gesellschaftlichen, konservativen, nicht mehr für alle ausreichenden Status quo zwingt diese Leute abzuwandern. Was Ihr also sagt, ist gerade die Bestätigung meiner These. Das ist ja vollkommen verkehrt, was Ihr da behauptet. » Und es stimmt auch. Nur ist es oft sehr schwierig, propagandistische Slogans zu durchbrechen und den Leuten mit verstandesgemäßen Argumenten zu kommen. Das wissen auch diejenigen, die diese Parolen austreuen. Nun, bei derselben Versammlung war es sehr interessant; da haben oppositionelle Kräfte auch behauptet, die Abwanderung der Südtiroler Jugend sei eben ein Faktor, der hinzunehmen sei, man könnte ihn nicht ändern. Der Ortsobmann von Montan, sogar ein Schullehrer — ein gewisser Tappeiner — hat dann die Behauptung aufgestellt, die SVP hätte einmal eine Umfrage — zumindestens hat er es behauptet — unter den abgewanderten Südtirolern im Ausland gehalten und hätte daraufhin festgestellt, daß die meisten gar nicht zurückkommen wollten. Also sozusagen ein Versuch die soziale Frage über Fragebögen zu lösen. Das Unsinnige einer solchen Einstellung und das Negative ist folgendes: wenn es wahr ist, daß diese Umfrage gemacht worden ist und daß diese Leute sich gegen eine Rückkehr ausgesprochen haben, dann ist dies ja die schärfste und entschiedenste und augenfälligste Kritik einer fehlenden industriellen Politik für Südtirol. Wenn derjenige, der abgewandert ist und heute eben die Verhältnisse vergleicht und trotz aller Bindungen an seine Heimat die Fremde vorzieht, so ist das die schärfste und entschiedenste Kritik, die man an den Verhältnissen hier in Südtirol üben kann. Ich glaube, diese Überlegungen wird jeder anstellen können. Nun, ich bin da zu wenig Fachmann, aber ich höre immer wieder,

fast jeden Sonntag — denn es ist jetzt, zwar verspätet, in Mode gekommen — von den zu schaffenden Arbeitsplätzen sprechen. Landauf, landab marschieren die Politiker und erklären, nicht wie diese Arbeitsplätze geschaffen werden sollen, sondern nur, daß man sie schaffen soll. Wer dieses « man » ist, das weiß dann niemand genau. In Wirklichkeit wird aber in der Einstellung an dem Grundsatz festgehalten, daß man sich gegen eine echte Industrialisierung grundsätzlich wehren müsse, weil diese eine Unterwanderung der hiesigen Bevölkerung darstelle. Wie sieht eigentlich die Wirklichkeit aus? Der Herr Assessor hat uns das ja zum Teil sehr deutlich vor Augen geführt. Ich gründe mich auch auf Ziffern, die bestimmt des Verdachtes frei und nicht sozialistischer Herkunft sind, sondern aus einer Beilage der « Die Presse », einer bürgerlichen, ÖVP-nahen Zeitung in Wien stammen, die im Februar dieses Jahres gewisse Studien über die Lage in Südtirol angestellt hat. Am 6. Februar ist die Veröffentlichung — sehr vorsichtig formuliert — erschienen und ich darf die Daten ganz kurz hier zitieren; man spricht von 1400 Erwerbstätigen. Heute gibt also die Landwirtschaft in Südtirol Jahr für Jahr immerhin schon rund 1400 Erwerbstätige an andere Produktionszweige ab. Mindestens ebensoviele verlassen jedes Jahr die Bauernhöfe. Annähernd 13.000 Südtiroler sind als Fremdarbeiter in der Bundesrepublik, in der Schweiz und in Österreich tätig. Bitte, das ist statistisch sicherlich begründet, nehme ich an und glaube, das deckt sich auch mit dem, was Assessor Albertini in großen Zügen gesagt hat. Die Zeitung schreibt dann — und gibt etwas mehr an, als Sie gesagt haben, Herr Assessor —: Demnach sollten alljährlich ungefähr rund 5000 neue Arbeitsplätze in Südtirol geschaffen werden. Und dann schreibt sie etwas, das sehr interessant ist und wiederum eine klare Kritik darstellt, näm-

lich, es müsse berücksichtigt werden, daß die Rationalisierung in den Agrarbetrieben noch keineswegs den Großteil der Betriebe erfaßt hat und die Landesbehörden bis heute alles unternehmen, um die Bauern auf ihren Höfen festzuhalten. Das ist also sehr vorsichtig formuliert, entspricht aber vollkommen den Überlegungen, die auch wir hier, glaube ich, machen. Der Journalist hat dann diese wirtschaftliche Betrachtung, diese ganze Situation analysiert und schreibt dann — ich darf dies zitieren, weil es aus einer Quelle kommt, die keineswegs als sozialistisch bezeichnet werden kann und daher weniger verdächtig ist, als wenn sie gewissermaßen von mir käme —: « Auf die Regierung und den Landtag in Bozen kommen deshalb in den nächsten Jahren Aufgaben zu, deren Bewältigung alle Kräfte in Anspruch nehmen wird. Die Vertreter der deutschsprachigen Bevölkerung befinden sich dabei in einer wenig beneidenswerten Lage, da sie einerseits verhindern sollen, daß die Volksgruppe durch Abwanderungsverluste dezimiert wird, andererseits aber den im Gange befindlichen Prozeß der Umstrukturierung nicht aufhalten können. » Das heißt, man möchte ihn aufhalten, aber ist dazu nicht mehr in der Lage. « Diese Zwiespältigkeit — schreibt der Journalist weiter — kommt in allen Maßnahmen zum Ausdruck, die bisher in der Strukturpolitik ergriffen wurden. » usw. usf. Dann steht in diesem Bericht in Balkenlettern geschrieben: « Alte Vorstellungen über Bord ». Ich persönlich oder als Vertreter meiner Partei würde dies so umformulieren: Männer mit alten Vorstellungen müssen über Bord. Weiter steht geschrieben: « Noch vor fünf Jahren wäre der Gedanke an eine planmäßige Industrialisierung, und sei es auch nur auf dem Boden der dafür vorgesehenen Industriezonen, für einen großen Teil der für die Geschicke der deutschen Volksgruppe maßgeblichen Südtiroler, es müsse berücksichtigt werden, daß die Rationalisierung in den Agrarbetrieben noch keineswegs den Großteil der Betriebe erfaßt hat und die Landesbehörden bis heute alles unternehmen, um die Bauern auf ihren Höfen festzuhalten. Das ist also sehr vorsichtig formuliert, entspricht aber vollkommen den Überlegungen, die auch wir hier, glaube ich, machen. Der Journalist hat dann diese wirtschaftliche Betrachtung, diese ganze Situation analysiert und schreibt dann — ich darf dies zitieren, weil es aus einer Quelle kommt, die keineswegs als sozialistisch bezeichnet werden kann und daher weniger verdächtig ist, als wenn sie gewissermaßen von mir käme —: « Auf die Regierung und den Landtag in Bozen kommen deshalb in den nächsten Jahren Aufgaben zu, deren Bewältigung alle Kräfte in Anspruch nehmen wird. Die Vertreter der deutschsprachigen Bevölkerung befinden sich dabei in einer wenig beneidenswerten Lage, da sie einerseits verhindern sollen, daß die Volksgruppe durch Abwanderungsverluste dezimiert wird, andererseits aber den im Gange befindlichen Prozeß der Umstrukturierung nicht aufhalten können. » Das heißt, man möchte ihn aufhalten, aber ist dazu nicht mehr in der Lage. « Diese Zwiespältigkeit — schreibt der Journalist weiter — kommt in allen Maßnahmen zum Ausdruck, die bisher in der Strukturpolitik ergriffen wurden. » usw. usf. Dann steht in diesem Bericht in Balkenlettern geschrieben: « Alte Vorstellungen über Bord ». Ich persönlich oder als Vertreter meiner Partei würde dies so umformulieren: Männer mit alten Vorstellungen müssen über Bord. Weiter steht geschrieben: « Noch vor fünf Jahren wäre der Gedanke an eine planmäßige Industrialisierung, und sei es auch nur auf dem Boden der dafür vorgesehenen Industriezonen, für einen großen Teil der für die Geschicke der deutschen Volksgruppe maßgeblichen Südtiroler,

ler Volkspartei abwegig gewesen. Darin spiegelt sich vor allem der hartnäckige Widerstand konservativer Kreise im Klerus und im Bauernverband, die Südtirol am liebsten als bäuerliches Reservat in bessere Zeiten hinübergerettet hätten. Heute — das ist das Zuckerle, das danach kommt — hat man sich in Bozen, wenn auch schweren Herzens, zu der Einsicht durchgerungen, daß die Erhaltung der Volksgruppe und ihrer Eigenart nicht nur von der Bewahrung althergebrachter Traditionen abhängt, sondern auch von einer mutigen, der Zukunft zugewandten Wirtschafts- und Sozialpolitik. » Entschuldigen Sie, daß ich so ausführlich zitiert habe, aber ich wollte das aus der Presse zitieren, weil es meiner Ansicht nach genau das ausdrückt, was wir meinen. All dies gipfelt in der Feststellung: alte Vorstellungen über Bord! Das heißt: neue Ideen für eine neue Einstellung zur industriellen Entwicklung. Ich habe schon im Namen meiner Partei sehr kritisch immer wieder zu den sogenannten Verbaunungsplänen der einzelnen Gemeinden Stellung genommen, und nicht deshalb, weil wir ein Feind der Planung wären, im Gegenteil, sondern weil wir der Meinung sind, daß die Schaffung von Einzelverbaunungsplänen vor der Errichtung einer klaren Übersicht eines sogenannten Raumordnungsplanes unnützlich, schädlich und negativ ist. In all diesen kleinen Einzelplänen überwiegen die konservativen Vorstellungen der lokalen Dorfgrößen, jeder möchte die Industriezone weg, und wenn dann das Ganze zusammengestellt wird, dann ist für die Industrie kein Platz mehr da. Und immer wieder überwiegen die konservativen Einstellungen, die nur in einem Teil der Bauern, und das ist ja eben das Entscheidende, nicht *die* Bauern allgemein, sondern in einem *Teil* der Bauern das Element sehen, das gefördert werden muß. Und diese bremsende Wirkung, diese zurückhaltende Einstellung zu diesen Dingen hat ja

dazu geführt, daß man eigentlich in der Praxis immer wieder zurückweichen muß. Was heute die maßgeblichen Landesbehörden in Südtirol tun, ist eigentlich nur ein später, unvollkommener Anpassungsprozeß an eine Wirklichkeit, die schon längst über diese Leute hinweggegangen ist. Denn es ist heute so — und das wissen ja viele, und ich habe es auch kurz angedeutet —, daß viele, die sich aus einem gewissen gesellschaftlichen Bewußtsein — der Bauer ist etwas höher bewertet als der Arbeiter —, noch als Bauern bezeichnen, ihr Haupteinkommen ihre wirtschaftlichen Einnahmen heute keineswegs mehr ihre aus dem Hof beziehen, sondern vielmehr aus irgendwelchen Arbeiten, sei es nun in der Wildbachverbauung, sei es im Straßenbau, kurzum aus einer Serie von sogenannten industriellen Tätigkeiten oder unter Umständen auch aus dem Tourismus. Das sind Dinge, die man verschweigt, die man bagatellisiert, die aber im wesentlichen die zukünftigen Leitschienen für die Entwicklung Südtirols darstellen. Wir, zumindestens ich, haben diesen sogenannten Raumordnungsplan noch nicht erhalten. Wir wissen nicht genau, was er vorsieht; ich habe nur eine Kritik zu diesem Raumordnungsplan gelesen. Die Darstellung, die von der industriellen Entwicklung gegeben wird, entspricht, glaube ich, sieben Ballungsräumen. Im Gespräch mit maßgebenden Leuten der österreichischen Raumplanung ist mir gesagt worden, daß wahrscheinlich eine solche Einstellung nicht der wirtschaftlichen Entwicklung Südtirols gerecht wird. Diese sogenannte Dezentralisierung geht eigentlich von einer rein gesellschaftlichen Überlegung aus, deren oberstes Prinzip darin besteht, jede Verschiebung von Bevölkerungsteilen zu vermeiden. Jeder soll an seinem Platz bleiben, geschart, möchte ich sagen, um den Kirchturm und um die großbäuerlichen Elemente des Dorfes. Man will also vermeiden,

daß sich durch irgendwelche gesellschaftliche Verschiebungen neue Gedanken, neue Elemente, neue Zusammenballungen industrieller Art in Südtirol zustandekommen. Ich bin kein Wirtschaftsfachmann, um eine sehr fundierte Kritik üben zu können, aber meiner Ansicht nach und nach der von Leuten, die irgendwie mehr davon verstehen, kann diese Politik nicht zu einer industriellen Entwicklung Südtirols beitragen. Wenn politische oder rein außerwirtschaftliche Elemente zur Grundlage eines Planes herangezogen werden, dann leidet die Verwirklichung der Wirtschaftsentwicklung darunter. Und jetzt gestatten Sie mir — ich werde nicht sehr lang sein —, über einen Punkt zu sprechen, der von der Presse oft ignoriert und von unseren Gegnern ausgenutzt wird. Unser Konzept der Autonomie unterscheidet sich gerade in wirtschaftlicher Beziehung von dem der anderen. Die konservativen Elemente — das soll weder Kritik noch Polemik sein — möchten die Selbstverwaltung der Südtiroler besonders zur Aufrechterhaltung der bestehenden Wirtschafts- und Sozialstruktur, trotzdem sie praktisch gesehen überholt ist. Sie wollen aber bestimmte Kompetenzen, um in Südtirol die moderne Entwicklung aufzuhalten und um dieser überholten Gesellschaftsform noch eine Chance zur Verlängerung ihres Daseins zu geben. Wir als Sozialdemokraten, als demokratische Sozialisten und als Südtiroler sehen in der Autonomie die Möglichkeit, einen Sprung nach vorne zu tun, damit die Vorwärtsentwicklung Südtirols gesichert werden kann und um dem vorhandenen Nachholbedürfnis gerecht zu werden. Für uns bedeutet die Autonomie nicht die Gruppierung um die dörflichen Zentren, sondern die Schaffung von Lebensmöglichkeiten, durch Arbeitsplätze, durch Heranbildung von Südtiroler Technikern, Unternehmern, von Leuten also, die uns heute fehlen und gerade deshalb fehlen, weil die kon-

servativen Politiker die Idee der industriellen Entwicklung ausgeschaltet hatten. Wir sehen ja, wie es unserer studierenden Jugend ergeht. Was tut heute ein Chemiker, wenn er nach Südtirol zurückkommt? Er hat fast keine Chancen, eine Anstellung zu finden. Alle diese Leute, besonders die Jugend, bestehen auf der Selbstverwaltung, weil sie sehen, daß sie heute ausgeschlossen sind. Sie wissen, daß die Südtirolfrage erst dann zum Ausbruch gekommen ist, als in den fünfziger Jahren der große Zustrom vom Lande begonnen hatte und der Konflikt mit den Industrien, mit den ehemals faschistischen industriellen Zentren akut geworden war und diese Leute versucht haben, in die Städte einzudringen, um ebenfalls an dieser Entwicklung teilzuhaben. Man hat dann diese Entwicklung insoweit zum Teil verfälscht, als man wohl zu Recht auch gewisse Kritik an der überholten Struktur, auch der Einstellung der Industriezonen, die damals geschaffen worden sind, geübt hat, aber auch als man eigentlich das alles abgewimmelt und auf rein nationale Gegensätze hingeschoben hat, was ja nicht ganz stimmt. Das entspricht nicht den Tatsachen. Wir bestehen heute darauf und sagen diesbezüglich klipp und klar unsere Meinung, nur eine echte Selbstverwaltung der Südtiroler wird die nationalen Schwierigkeiten abbauen und diese ganzen psychologischen und auch zum Teil noch berechtigten Schwierigkeiten in der Industrialisierung Südtirols beiseiteschaffen. Nach den Erfahrungen, die gemacht worden sind, ist es selbstverständlich, daß das Land, d.h. die Südtiroler selbst ein entscheidendes Mitspracherecht in der Industrialisierung haben müssen. Nun wird man mir aber gleich einen Denkfehler nachweisen und sagen: Ja, Herr Jenny, wenn Sie aber in der Autonomie, die Sie und Ihre Partei nur für Südtirol fordern, die Industrialisierung den maßgebenden Landesherren in die Hand geben,

dann sind es wieder genau dieselben, die bisher dagegen angekämpft haben. Dieser Einwand, der mir gemacht werden kann, ist sehr richtig. Aber wenn einmal — und das behauptet meine Partei und das behauptete auch ich — die volle Verantwortung auf diesen Leuten lastet, und sei es auch im schlimmsten Fall der Abgeordnete Volgger z.B., der zu unserem Unglück das Industrieassessorat bekäme, dann könnte, auf Grund der innerpolitischen Auseinandersetzung, das bei uns in diesen Fragen sehr oft gespielte Spiel nicht mehr wiederholt werden, nämlich die Schuld für gewisse Dinge überall zu suchen, außer bei sich selbst: einmal sind die Trentiner die Schuldigen, einmal ist es die Zentralregierung, einmal sind es die Militärservituten. Das sind alles Dinge, die sicherlich maßgebend sind, aber keineswegs den Nagel auf den Kopf treffen und nicht die wahre Einstellung derjenigen Leute zeigen, die an und für sich viele Hebel in der Hand halten. Wenn man uns daher vorwirft, der von uns verbreitete Slogan "Los von Trient" wäre eine weiß Gott wie ultraradikale Forderung, müssen wir uns dagegen entschieden verwehren, denn gerade in wirtschaftlichen Dingen wäre eine Lostrennung von Trient der Schlüssel zu jener Selbstverwaltung, die den Südtirolern die Möglichkeit gäbe, die Dinge im eigenen Haus selbst zu regeln, die keine Ausflüchte mehr zuließe, irgendwelche Schuld anderswo abzuladen und ihnen die Angst nehmen würde — nach meiner Ansicht eine berechtigte psychologische, vielleicht überholte, aber zumindestens in der Praxis bestehende Angst —, daß die Industrialisierung noch einmal mißbraucht würde. Und dieses "Los von Trient" bezieht sich nur auf die Struktur, auf die Art dieser Selbstverwaltung, die wir haben wollen. Im übrigen sind wir uns im klaren, daß auf dem Gebiet der Wirtschaft eine Abkapselung überhaupt nicht möglich ist. Wenn wir uns ein-

richten auf den Zusammenschluß umfassenderer industrieller Möglichkeiten, so ist es selbstverständlich, daß diese — wenn man es so sagen kann, ich mag diesen Slogan nicht — administrative Lostrennung von der Provinz Trient keineswegs eine Gegnerschaft gegen die Trentiner Wirtschaft oder die Trentiner Politik bedeutet, sondern im Gegenteil nach meiner Ansicht die Grundlage für eine echte Zusammenarbeit in gegenseitiger Toleranz bildet. Ob die Leute, die heute die Geschicke hier in Südtirol in der Hand haben, das durchführen werden, das ist vielleicht vielen fraglich. Aber ich bin überzeugt, daß sich die neuen Kräfte, die in Südtirol vorhanden sind und die sich immer wieder an diesen sogenannten nationalen Barrieren stoßen, denen immer wieder gesagt wird, es könne nichts unternommen werden, weil das Ganze den nationalen Auseinandersetzungen untergeordnet sei, viel besser entfalten können und viel besser durchsetzen können, sobald eine klare administrative Trennung bestehen wird. Diesen Gedanken wollte ich in die Diskussion werfen, denn er erscheint mir wesentlich. Wir werden wahrscheinlich in den nächsten Monaten, wenn einmal dieser berühmte Raumordnungsplan bekanntgegeben ist, nicht darüber sprechen und werden dann sehr konkret die Darlegung der Vorstellung gewisser Leute verlangen müssen.

Diese Einstellung, die wir hier vertreten, ist heute ja auf der ganzen Welt bekannt und hat sich überall durchgesetzt. Man könnte sogar die letzte Papstencyklika zitieren, in der es unter anderm heißt: « Wenn auch eine gewisse Form des Kapitalismus die Quelle vieler Übel ist, so darf man doch nicht der Industrialisierung als solcher die Schuld geben. Der industrielle Fortschritt hat einen unersetzbaren Beitrag zur Entwicklung geleistet. » Ich will das nur noch hineinwerfen, damit man sieht, daß diese Gedanken nicht nur von sozialisti-

schen Politikern aus wirtschaftlichem Egoismus vertreten, sondern auch vom Oberhaupt der Christenheit als Selbstverständlichkeit ausgesprochen werden.

Damit habe ich im wesentlichen das gesagt, was ich im Namen meiner Partei sagen sollte, und ich wiederhole noch einmal: Das bessere Verständnis, die Aufklärungspolitik, die wir in Südtirol als Partei zur Frage der Industrialisierung betreiben, hängt auch mit der Möglichkeit einer gewissen Schaffung autonomer Institutionen zusammen. Damit wird es möglich sein, diese psychologischen Momente und die Schwierigkeiten, die sich immer noch aus den Gegensätzen zwischen Stadt und Land ergeben, zu überwinden und die nationalen Gegensätze, die, sei es von gewissen italienischen Kreisen wie von gewissen Südtiroler Kreisen, immer wieder ausgespielt werden, irgendwie aufzuheben. Das ist unsere Meinung. Wir sagen immer wieder: Die Autonomie ist der Schlüssel zu diesem Verständnis. Sonst werden nur Bruchstücke erledigt, es werden nur Teilabkommen getroffen und Kompromisse geschlossen, mit denen es nicht möglich ist, die wirtschaftliche und soziale Situation in Südtirol zu verbessern. Das sind Dinge, die ganz unumgänglich sind und auf denen wir bestehen müssen. Für uns ist die Autonomie nicht eine größere Anzahl von Abgeordneten. Das sage ich ganz offen. Die Bevölkerung interessiert es am wenigsten, ob wir jetzt vielleicht 15 oder 18 oder 20 Abgeordnete im Landtag haben; die Bevölkerung interessiert es, einen tatsächlichen Einfluß, eine echte Mitarbeit, einen echten Fortschritt in ihrer gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung zu sehen. Es wären in diesem Zusammenhang noch manche Dinge zu streifen: die Frage der Ausbildung, die Frage der Schulung, aber ich will jetzt nicht wiederholen, was, glaube ich, Santoni, Posch und andere schon ge-

sagt haben. Es wäre auch manches über unseren Tourismus zu sagen, der auch an einer gewissen Kleinlichkeit leidet, dem die Infrastrukturen zum Teil fehlen, der z.B. undenkbar ist ohne einen großzügigen Ausbau unseres Flugplatzes in Bozen; alles Dinge, die auf eine zukünftige moderne Entwicklung Südtirols hindeuten. Es ist klar, daß alle diese Fragen nur befriedigend gelöst werden können, wenn, wie diese Wiener Zeitung schreibt, die alten Vorstellungen über Bord geworfen werden. Und daß dies geschieht, ist nur eine Frage der Zeit. Diese Aufgaben für die Zukunft zu übernehmen, darin sehen wir die Chance und die Notwendigkeit der Sozialen Fortschrittspartei Südtirols.

(Signor Presidente! Signore e Signori! Sono stato portato a riflettere se intervenire nel dibattito sull'industria, dalla considerazione che una Regione, del cui scioglimento si parla costantemente, possa sviluppare ancora qualche concreto piano per il futuro, e mi chiedo che valore si debba attribuire a questa pianificazione in un simile processo di trasformazione. Ciò malgrado il Capo del Partito Social-Progressista ritiene necessario parlarne, tanto più che noi quale Partito Social-Democratico poniamo il lavoratore al centro della nostra attenzione, per cui è ovvio che si abbia qualcosa da dire sul nostro atteggiamento nei confronti della industria, in particolare dell'industrializzazione nel Sudtirolo. Non posso raccomandare al signor assessore nulla di particolare ma soltanto permettermi di illustrare la situazione industriale del Sudtirolo, fare per così dire un inventario, e procedervi senza amarezza, senza critiche e possibilmente senza polemica. È tipico, almeno secondo il parere del Partito Social-Progressista, il fatto che per lungo tempo, troppo tempo direi, il più autorevole organo politico del Sudtirolo non abbia preso alcuna posizione nel campo dell'industrializzazione,

schivando e parlando il meno possibile di un problema che rappresenta tuttora un punto scottante. Tutti voi ricorderete infatti che ancor pochi anni orsono ci si chiese, in seno al Partito unico, se si dovesse dare la precedenza al fattore politico oppure a quello economico. Ebbene noi — e ritengo, tutti i politici dalla mentalità aperta al problema — siamo del parere che una politica, la quale non preveda, quale meta finale, il miglioramento delle possibilità economiche e sociali di una popolazione, non si possa nemmeno definire politica oppure che come tale sia già condannata in partenza al naufragio — considerazione questa della quale avrete ora la conferma. È ovvio che ogni concetto politico deve includere in qualche modo la prospettiva di un miglioramento, di un progresso nelle strutture economiche e sociali di un Paese. E ciò deve valere tanto più per il Sudtirolo, che proprio in questi ultimi 50 anni, non per sua colpa o quanto meno non del tutto per sua colpa, ha perso la occasione di attuare la trasformazione economica attraverso l'industrializzazione. Poiché la chiave per un'evoluzione in tal senso, per un maggior benessere, è, anche per il Sudtirolo, l'industria. Questo penso sia chiaro a tutti noi sebbene in Sudtirolo ciò non sia stato per lungo tempo, o diciamo meglio, fino a pochi anni fa né detto né, credo, riconosciuto dalla cerchia politica più autorevole.

Dunque voi tutti sapete che qui da noi l'intero processo di industrializzazione è dovuto sottostare all'onta della tirannide fascista. Ciò spiega in parte certe opposizioni, certi atteggiamenti di natura psicologica, specie in seno alla popolazione. Questo non può essere ignorato. Noi pure, quale Partito, troviamo spesso delle difficoltà nel propagandare, diciamo così, le nostre opinioni, appunto perché determinate persone sono ancora preda di questo shock psicologico. Ma volendo essere sinceri oggi giorno

non ci si può avvalere di simili argomenti per contrastare il passo all'industria o ignorarla. Voi sapete che ad esempio, anche in Russia l'industrializzazione porta il marchio di tutti i crimini dello stalinismo, ciò nonostante non si può certo, ad onta di quel passato, misconoscere quanto sostanzialmente contribuisca il processo di industrializzazione nell'ammodernamento e nello sviluppo del tenore di vita in quei territori. Va preso atto purtroppo che in Sudtirolo questo negativo atteggiamento nei confronti dell'industria è ancora largamente diffuso e che, a mio avviso, esso viene sostenuto, in consapevole contrapposizione alla verità, con argomentazioni di carattere cosiddetto nazionale. Si è detto a lungo che solo il ceto rurale è l'elemento conservatore del carattere etnico, che solo il ceto rurale merita l'appoggio degli Enti pubblici; mentre invece vagliando attentamente la questione, si può riscontrare che con ciò non si intende il ceto rurale nel suo complesso, poiché chi conosce le condizioni sussistenti nel Sudtirolo, sa bene quale enorme differenza intercorra, ad esempio, fra i contadini delle montagne in Val Pusteria o valli laterali quale la Valle Aurina, ed i contadini della Val d'Adige. Si è continuato a parlare invece di tutto l'insieme del ceto rurale come dell'elemento conservatore, incorrendo così in un grande errore di valutazione, poiché se le cose fossero veramente tali, il nostro carattere etnico ne risulterebbe gravemente minacciato. E ciò perché in tal modo questo costante regredire del carattere nazionale non sarebbe dovuto a misure politiche ma sarebbe da attribuirsi semplicemente alle necessità dello sviluppo economico; per cui la perdita del carattere nazionale verrebbe ad identificarsi con il regresso in seno alla popolazione rurale. Ponderando dunque con logica le cose, si constata che ciò non è vero ma che invece dietro questo atteggiamento, dietro a questo ordine di idee che da

lungo tempo ed ancor oggi, oserei dire, sono vive nel cervello di buona parte della popolazione, si cela il desiderio di conservare determinate posizioni sociali, di tenere in vita, anche a scapito dell'effettivo interesse della popolazione, certe speciali situazioni, un certo status quo nel campo dello sviluppo sociale. Poiché questa popolazione non regola i propri atti solo in base a temi di ordine politico bensì in base anche alle esigenze economiche. I figli dei contadini che là, sulle loro montagne continuano in certo qual modo a nutrirsi di Knödel e polenta, potrebbero un bel giorno entrare nell'ordine di idee se non sia loro possibile inserirsi in quella schiera che giù nel fondovalle mangia bistecche. E questo sviluppo ha colto i più autorevoli dirigenti politici del Sudtirolo assolutamente di sorpresa, costringendoli, sebbene in ritardo, ad assumere un diverso atteggiamento nei confronti dell'industria. Comunque ciò si verifica ancor sempre con riserva, con riconoscimenti a metà perché, sicuramente per motivi tecnico-elettoralistici per motivi puramente conservativi e di predominio, questo sviluppo non è gradito. Ciò emerge in maniera inequivocabile dal contegno della gioventù sudtirolese. I giovani non sono più disposti — nessuno al mondo lo è — di dover sopportare e resistere in un qualsivoglia luogo, solo per motivi politici, mentre intraprendenza e spirito di iniziativa li spingono a farsi strada nella vita. Questi giovani troveranno il modo di andarsene dalle vallate e di guardarsi in giro onde poter migliorare il loro tenore di vita. Tutti sappiamo, a tutti noi è chiaro io credo, come oggi anche nel Sudtirolo l'industria sia in sostanza l'elemento chiave per l'incremento del benessere. Ma questo dato di fatto è ancor ben lungi dall'essere diffuso. Poche settimane orsono, nel corso di una riunione a Montagna del nostro Partito, mi venne aspramente opposto che non si può pensare ad uno sviluppo industriale poi-

ché ciò provocherebbe un maggior afflusso di Italiani nella zona; mi ribadirono questo abbastanza energicamente e non avendo io condiviso tale opinione si guardò a me come al nemico del popolo. Mi fu pure citato un esempio, e cioè che in un'azienda industriale di nuova istituzione erano state impiegate 25 persone, delle quali 18 italiane, e mi si aggiunse: « Questo non possiamo tollerarlo poiché in tal modo viene ad essere turbato nel fondovalle l'equilibrio fra italiani e sudtirolesi, al che io ho ribattuto: « Non capisco neppure come si possa giungere a valutazioni tanto errate ». Se la proporzionale non è equilibrata, se nella Bassa Atesina scema per così dire il numero dei sudtirolesi, ciò va attribuito proprio al fatto che lo sviluppo industriale fa capo solo a determinate cerchie rurali di grosso calibro, le quali precludono qualsiasi altra iniziativa artigianale ed industriale, costringendo l'intraprendente gioventù sudtirolese di questa zona ad emigrare. Il mantenimento di un sociale, conservativo, quanto insufficiente status quo, costringe la gente all'emigrazione. Dunque, quanto voi dite non fa che confermare la mia tesi. Le vostre affermazioni sono completamente errate ». Ed è proprio così. Purtroppo però è spesso assai difficile infrangere certi slogans propagandistici e far breccia sulle persone mediante logiche argomentazioni. Questo lo sanno anche coloro che quegli slogans li diffondono. Sempre parlando della citata riunione, devo dire che fu parecchio interessante; le forze d'opposizione hanno infatti anche affermato che l'emigrazione della gioventù sudtirolese è un fatto da accettarsi appunto qual'è, in quanto non lo si può cambiare. Il Presidente sezionale di Montagna — si tratta propriamente di un insegnante elementare — un certo Tappeiner, ha sostenuto che la S.V.P., in seguito ad un'inchiesta — almeno così ha affermato — svolta all'estero fra gli emigranti sudtirolesi, avrebbe già accer-

tato che la maggior parte di essi non intendeva neppure rientrare in Patria. Dunque un tentativo per così dire, di risolvere il problema sociale attraverso un questionario. L'assurdità di un simile atteggiamento ed il suo lato negativo consistono nel fatto che se quell'inchiesta ha veramente avuto luogo, e se quella gente si è veramente dichiarata contraria ad un ritorno, ciò rappresenta per il Sudtirolo la più severa, decisiva, palese critica ad una errata politica industriale. Se l'emigrato oggi come oggi pone appunto a paragone le condizioni, e se malgrado tutti i vincoli che lo legano alla sua Patria, preferisce alla stessa il suolo straniero, ebbene è questa la più severa e decisiva critica che si possa muovere nei confronti delle condizioni sussistenti qui nel Sudtirolo, ed io credo che ciò lo possa ammettere chiunque. Io non sono, è vero, troppo esperto in materia, comunque — quasi ogni domenica, dato che se pur con ritardo ciò è venuto di moda — continuo a sentir parlare della creazione di posti di lavoro. Gli esponenti politici attraversano in lungo ed in largo il territorio spiegando non in che modo si debbano creare questi posti di lavoro, ma soltanto che si debbono creare. Ma a chi o a cosa si riferisca quel « si debbono » nessuno lo sa con precisione. In effetti però tutto l'atteggiamento resta ancorato al principio che ci si deve opporre, in linea di massima, ad una vera industrializzazione, in quanto la stessa comporterebbe l'erosione etnica della popolazione locale. Come stanno dunque in realtà le cose? Il signor assessore ce le ha in parte illustrate assai chiaramente. Mi baso anche su dati assolutamente insospettabili e di fonte non socialista, bensì provenienti da un supplemento del « Die Presse » di Vienna, un giornale borghese filo-volkspartaista, il quale nel febbraio del corrente anno aveva avviato certi studi sulla situazione del Sudtirolo. Il 6 febbraio ne venne pubblicato l'esito, formulato piuttosto

cautamente, di cui consentitemi ora di citarvi brevemente i dati; si parla di 1400 unità lavorative. Anno per anno si è giunti dunque oggi nel Sudtirolo alla cifra tonda di 1400 lavoratori che abbandonano il settore della agricoltura per insediarsi in altri settori produttivi. Perlomeno altrettante unità lavorative abbandonano ogni anno i masi. Circa 13000 sudtirolesi sono occupati, quale mano d'opera straniera, nella Repubblica Federale Tedesca, in Svizzera ed in Austria. Ritengo che tutto ciò sia statisticamente comprovato e coincida con quanto illustrato a larghi tratti dall'assessore Albertini. Il giornale, riportando qualcosa in più di ciò che lei ha esposto, scrive poi: « Pertanto si dovrebbero creare annualmente in Sudtirolo circa 5000 nuovi posti di lavoro ». Sempre su quel giornale è scritto inoltre, in chiaro tono di critica, qualcosa di assai interessante e cioè come sia d'uopo tenere in considerazione che la maggior parte delle aziende agricole non ha ancora goduto della razionalizzazione e che le autorità provinciali fanno oggi di tutto affinché i contadini non abbandonino le loro aziende. Ciò è espresso con molta cautela ma rispecchia comunque interamente, io credo, le opinioni da noi qui espresse. Il giornalista, analizzando quindi l'insieme della situazione, scrive — e mi permetto citarlo poiché proviene da fonte che non può in alcun modo definirsi socialista, per cui meno sospettabile che se provenisse, per così dire, da me —: « Il Governo ed il Consiglio Provinciale di Bolzano si troveranno nei prossimi anni a dover fronteggiare compiti il cui superamento richiederà l'impiego di tutte le loro forze. I rappresentanti del gruppo etnico di lingua tedesca a loro volta, si trovano in una situazione niente affatto invidiabile poiché, da un lato devono impedire che il gruppo etnico resti decimato dalle perdite conseguenti all'emigrazione, mentre dall'altro non possono arrestare il processo di ristrutturazione in cor-

so, o per meglio dire, si vorrebbe arrestarlo ma non si è più in grado di farlo. Questa equivochezza, scrive il giornalista, emerge da tutte le misure finora prese nella politica di strutturazione etc. etc. Sempre in questa relazione è poi scritto a caratteri cubitali: « A mare le vecchie idee! » Personalmente, o quale rappresentante del mio Partito, io formulerei la frase in questo senso: « Uomini dalle idee arretrate vanno gettati a mare! » Il giornalista scrive inoltre: « Ancora cinque anni fa l'idea di un'industrializzazione pianificata, sia pur solo nel campo delle aree industriali all'uopo designate, sarebbe stata per la maggior parte degli esponenti della S.V.P., cioè del Partito determinante nel destino del gruppo etnico tedesco, sarebbe stata, ripeto, un'idea errata. In ciò si rispecchia anzitutto l'accanita resistenza di cerchie conservatrici in seno al clero ed all'Unione Contadina, le quali avrebbero più che volentieri preferito conservare per tempi migliori il Tirolo del sud quale isola rurale. Oggi a Bolzano — egli scrive, e questo è lo zuccherino per addolcire l'amara pillola — si è giunti con sforzo al concetto che la conservazione del gruppo etnico e la sua peculiarità non dipendono soltanto dalla difesa delle antiche tradizioni, bensì anche da una coraggiosa politica economico-sociale volta al futuro ». Scusate le mie citazioni così particolareggiate, ma ho voluto farle poiché, a mio avviso, esse rispecchiano esattamente il nostro punto di vista. Ed il tutto culmina nella constatazione: « A mare con le vecchie idee! » vale a dire: Idee nuove per una nuova messa a punto dello sviluppo industriale. A nome del mio Partito ho ripetutamente preso posizione, in senso altamente critico, contro i cosiddetti piani regolatori comunali, e non perché noi si sia contrari alla pianificazione, ma anzi proprio perché siamo del parere che la messa a punto di singoli piani regolatori prima dell'aver stabilito, con chiara prospettiva, un

cosiddetto piano territoriale di coordinamento, non possa che dimostrarsi inutile, dannoso e negativo. In tutti quei singoli piani particolareggiati prevalgono i concetti conservatori dei pezzi grossi locali; ognuno vorrebbe eliminare l'area industriale ed una volta riunito il tutto non resterebbe più posto per l'industria. Ancora e sempre prevalgono le idee conservatrici, con le quali si guarda ad una parte dei contadini — è questo appunto il fattore determinante, cioè non ai contadini in generale bensì ad una parte di essi — come all'elemento che va incrementato. E questa azione frenante, questo atteggiamento repressivo nelle questioni in parola, hanno fatto sì che in pratica bisogna continuamente far marcia indietro. Quanto stanno oggi facendo in Sudtirolo le più influenti autorità provinciali è propriamente solo un ritardato, difettoso processo di adattamento ad una realtà che già da tempo questa gente ha oltrepassato. Poiché oggi come oggi le cose stanno così — ciò è risaputo da parecchi ed io pure ne ho accennato brevemente — e cioè che molti, i quali per una certa coscienza sociale — il contadino è valutato qualcosa più dell'operaio — si qualificano ancora oggi contadini, non traggono assolutamente più le risorse economiche dalla loro terra ma molto più propriamente da altre fonti di lavoro, che possono essere relative alla sistemazione dei bacini montani, alle costruzioni stradali, insomma per dirla in breve, da una serie di attività industriali o in certi casi dal turismo. Sono cose queste sulle quali si tace, sulle quali si minimizza, ma che invece rappresentano in sostanza il filo conduttore per lo sviluppo del Sudtirolo. Noi, o almeno io, non abbiamo ancora ricevuto questo cosiddetto piano territoriale di coordinamento e non sappiamo perciò cosa esso preveda; personalmente letto al riguardo solo una critica. La descrizione che viene fatta in merito allo sviluppo industriale corrisponde, credo, a set-

te poli di sviluppo. Parlando con persone competenti nel campo della pianificazione territoriale, mi è stato detto che forse una regolazione in tal senso non corrisponde alle esigenze dello sviluppo economico del Sudtirolo. Questo cosiddetto decentramento si basa in effetti su concetti di carattere puramente sociale, il cui principio consiste nello evitare qualsiasi spostamento nella composizione sociale della popolazione. Tutti devono restare al proprio posto, raccolti in schiere attorno al campanile ed attorno ai grandi proprietari terrieri locali. Si vuol dunque evitare che mediante un qualsiasi spostamento della attuale composizione sociale della popolazione, si introducano in Sudtirolo concetti nuovi, elementi nuovi, nuove concentrazioni di natura industriale. Io non sono un esperto in materia amministrativa, tale da poter muovere una critica fondata su solide basi, comunque ad avviso mio e delle persone che in qualche modo se ne intendono più di me, questa politica non può essere contributiva allo sviluppo industriale del Sudtirolo. Alorché ci si fonda, per un piano, su elementi politici o puramente extra-economici, la realizzazione dello sviluppo economico non può che risentirne. Ed ora concedetemi — non mi dilungherò — di parlare di un punto spesso ignorato dalla stampa e sfruttato dai nostri avversari. Il nostro concetto sull'autonomia si differenzia da quello degli altri proprio in rapporto all'economia stessa. Gli elementi conservatori — ciò non vuol essere né critica né polemica — vorrebbero per i sudtirolesi un'amministrazione autonoma per la conservazione della sussistente struttura economico-sociale, nonostante che quest'ultima sia praticamente già sorpassata. Essi vorrebbero comunque godere di determinate competenze onde bloccare un moderno sviluppo nel Sudtirolo ed offrire così a questa struttura sociale ancora una probabilità di sopravvivenza. Noi quali social-de-

mocratici e quali sudtirolesi, vediamo nell'autonomia la possibilità di fare un passo avanti al fine di garantire un progressivo sviluppo del Sudtirolo e, recuperando il tempo perduto, di soddisfare alle attuali esigenze. Per noi l'autonomia non significa il raggruppamento nei centri paesani, bensì la possibilità di esistenza mediante la creazione di posti di lavoro, mediante la necessaria preparazione di tecnici sudtirolesi, di imprenditori, di persone insomma che oggi non abbiamo e che ci mancano proprio perché le sfere politiche conservatrici hanno accantonato l'idea dello sviluppo industriale. Vediamo bene cosa accade alla nostra gioventù che studia. Che fa oggi un chimico allorché ritorna nel Sudtirolo? Non ha quasi nessuna possibilità di trovare un impiego. Tutta questa gente — la gioventù in particolare — insiste sull'autonomia amministrativa poiché si rende conto che oggi come oggi risulta tagliata fuori. Queste persone sanno che il problema sudtirolese è esplosivo solo allorché negli anni attorno al 1950 è iniziato il grande afflusso dalle campagne e si è acuitizzato il conflitto con le industrie, con i centri industriali di stampo fascista e le persone hanno tentato di infiltrarsi nelle città per partecipare anch'esse a tale sviluppo. In parte esso è poi stato falsato al punto che, sia pur a buon diritto, si sono mosse critiche alla sua struttura sorpassata come pure circa l'orientamento concernente le zone industriali sorte in quel periodo, ma anche al punto tale da portare il tutto ad un contrasto di carattere puramente nazionale. Ciò non corrisponde ai fatti. Noi non desistiamo dalla nostra opinione e lo diciamo chiaro e tondo che solo una reale amministrazione autonoma dei sudtirolesi, potrà smantellare gli ostacoli di carattere nazionale ed eliminare tutte queste difficoltà psicologiche ed in parte ancor anche giustificate, relative all'industrializzazione del Sudtirolo. Dopo le esperienze fatte è ovvio che questa Regione, vale a dire i sudtirole-

si, abbiano acquisito il diritto di dire una propria determinante parola sull'industrializzazione. Ora mi verrà subito prospettato un errore di valutazione e mi si dirà: « Bene signor Jenny, ma se di questa autonomia che lei pretende unitamente al suo Partito, ne consegna le redini dell'industrializzazione in mano agli autorevoli organi provinciali, sarebbero questi ultimi gli stessi che finora vi si sono opposti. Tale obiezione è di per sé assai giusta. Ma, sostiene il mio Partito e lo sostengo io pure, una volta che la piena responsabilità gravasse su questi signori, sia pure si trattasse nella peggiore delle ipotesi, ad esempio del consigliere Volgger, il quale, per nostra disgrazia, ottenesse l'assessorato all'industria, non potrebbe, in base ai contrasti nella politica interna ripetersi quel giochetto piuttosto in uso qui da noi in simili frangenti, che consiste nel ricercare le cause di determinate colpe ovunque fuorché in se stessi; in altre parole una volta sono i Trentini i colpevoli, una volta lo è il Governo, una volta le servitù militari. Son tutte cose queste sicuramente determinanti, ma che non colgono nel segno e non rispecchiano il reale atteggiamento di quelli che hanno di per sé parecchie frecce al loro arco. Se pertanto ci vien rinfacciato che lo slogan da noi diffuso « Via da Trento » rispecchia sa Iddio quale ultraradicale pretesa, ebbene lo neghiamo recisamente poiché, proprio nelle faccende amministrative una separazione da Trento rappresenterebbe il punto chiave verso quell'autonomia amministrativa che darebbe ai sudtirolesi la possibilità di regolare le questioni in casa propria, che non consentirebbe la scappatoia tesa a scaricare altrove una qualsivoglia colpa, e li libererebbe dalla paura — a mio avviso giustificata, psicologica, forse superata o forse no, poiché in effetti sussiste ancora — la paura cioè che si torni a fare cattivo uso dell'industrializzazione. E questo « Via da Trento » si riferisce solo alla struttura, al sistema di quella

amministrazione autonoma che noi desideriamo. Del resto ci è chiaro come nel campo dell'economia sia del tutto impossibile un incapacamento. Se noi prendiamo posizione per la fusione di più vaste possibilità di sviluppo industriale, ebbene in tal caso è naturale che questa chiamiamola scissione amministrativa — dato che quello slogan non mi va — dalla provincia di Trento, non significa affatto voler avversare la politica trentina, costituisce al contrario il principio per una schietta collaborazione basata sulla reciproca tolleranza. Per quanto ne riguarda poi l'attuazione da parte di coloro che oggi hanno in pugno le sorti del Sudtirolo, saranno forse in parecchi a metterlo in dubbio. Io però sono convinto che le nuove valide leve di cui dispone il Sudtirolo, le quali cozzano sempre contro queste cosiddette barriere nazionalistiche, quelle nuove forze alle quali si continua a dire che nulla si può intraprendere perché il tutto è subordinato ai contrasti nazionalistici, possano svolgere l'attività e riuscirvi assai meglio non appena si sarà conseguita una netta separazione amministrativa. Ho voluto mettere in tavola queste idee in quanto mi sembrava essenziale farlo. Ne riparleremo probabilmente nei prossimi mesi, allorquando cioè sarà stato reso noto questo famoso piano territoriale di coordinamento e dovremo allora esigere molto concretamente l'esposizione dei concetti coltivati da determinate persone.

La concezione mentale di cui noi siamo sostenitori è diffusa oggi in tutto il mondo e si è imposta ovunque. Si potrebbe in merito citare addirittura l'ultima enciclica papale nella quale, fra l'altro, è detto: « Anche se la fonte di molte disgrazie risiede in una certa forma di capitalismo, non si può addossarne la colpa all'industrializzazione in quanto tale. Il progresso industriale ha apportato un indispensabile contributo allo sviluppo » Ho voluto fare tale citazione tanto per dimostrare come queste idee non siano soste-

nute, e scapo di egoista convenienza, solo da politici socialisti, bensì espresse come un'ovvia concezione anche dal capo supremo della cristianità.

E con ciò ho esposto quanto in sostanza intendevo dire a nome del mio Partito, e ribadisco ancora una volta: « Una maggiore intesa, la illuminata politica che nel Sudtirolo noi perseguiamo relativamente al problema dell'industrializzazione, sono connesse anche alla possibilità di creare in certo qual modo delle istituzioni autonome. Sarà così possibile superare questi moventi di natura psicologica e le difficoltà che ancor sempre nascono dai contrasti fra città e campagna, e rimuovere quelle diatribe nazionale con le quali si è di continuo alle prese, sia in determinate cerchie italiane che in determinate cerchie sudtirolesi. Questa è la nostra opinione e continueremo a ripeterlo: l'autonomia è la chiave per conseguire una completa intesa in tal senso ». Altrimenti vi saranno soltanto soluzioni frammentarie, vi saranno soltanto accordi parziali e solo dei compromessi, tutte cose queste che non consentono di migliorare la situazione economica e sociale del Sudtirolo. Sono faccende che non si possono aggirare e sulle quali dobbiamo insistere. Per noi l'autonomia non consiste in un maggior numero di deputati, lo dico chiaro e tondo. Alla popolazione interessa ben poco se nel Consiglio Regionale noi si abbia 15 o 18 oppure 20 deputati. Alla popolazione interessa: di poter esercitare un influsso positivo; una schietta collaborazione ed un autentico progresso del suo sviluppo economico e sociale. Vi sarebbero a tal proposito ancora alcuni punti da sfiorare: il problema dei corsi di perfezionamento, il problema della preparazione politica, ma non voglio ripetere ciò di cui, credo, Santoni, Posch ed altri hanno già parlato. Vi sarebbe anche qualcosa da dire sul nostro turismo, anch'esso affetto da una certa piccineria e mancante, in parte, di infrastrutture; un

settore che ad esempio non è concepibile senza un potenziamento in grande stile del nostro aeroporto di Bolzano. Tutti particolari questi connessi ad un futuro sviluppo del Sudtirolo. È chiaro che tali problemi potranno essere soddisfacentemente risolti soltanto allorché — come è scritto in questo giornale viennese — verranno gettate a mare le idee di vecchio stampo. E che ciò avvenga è solo questione di tempo. Assumere per il futuro questi compiti, in ciò consiste la prospettiva ed il dovere del Partito Social-Progressista).

PRESIDENTE: La parola al consigliere Vinante.

VINANTE (P.S.U.): Io sono costretto a prendere la parola dopo la grande requisitoria che il nostro collega Dalsass ha fatto per quanto riguarda il problema dell'autostrada del Brennero e anche soprattutto perché il dr. Dalsass ha comunicato che l'assessore in sede di commissione ha quasi fatto capire che le richieste della provincia di Bolzano, se formulate nell'ambito di una azione valida, saranno tenute in considerazione. Mi pare che la posizione assunta dal dr. Dalsass sia una posizione piuttosto di ripicco, quasi fosse stato tolto un po' di prestigio a quella che è la provincia di Bolzano, in quanto la provincia di Bolzano non è stata sentita prima di effettuare la modifica del progetto dell'autostrada.

Sul fatto di sollevare una protesta non ho niente da obiettare, solo che la questione tecnica della soluzione delle uscite dell'autostrada io francamente non la posso condividere. La modifica del progetto era stata sollevata già nel 1962, e attraverso una assemblea di sindaci di tutte le valli di Fiemme e di Fassa e dei rappresentanti degli enti turistici locali l'argomento era stato portato all'esame tecnico per una soluzione migliore. Non si tratta quindi di una

improvvisazione fatta dalla direzione dell'autostrada, si tratta di una modifica meditata; una modifica che ha richiesto un approfondimento per una soluzione tecnica oltre che per una soluzione di sviluppo economico nei confronti delle vallate. Oltre a questo la modifica è stata approvata all'unanimità del Consiglio di amministrazione dell'autostrada, quindi compresi anche i rappresentanti della provincia di Bolzano. Questo è stato esplicitamente dichiarato dal Presidente dell'autostrada. Quindi mi pare che l'insorgere in questo momento, quando le cose hanno già raggiunto una soluzione quasi tranquilla, sia voler creare delle difficoltà, tanto più che niente viene tolto alla zona di Termeno e di Caldaro, perché le comunicazioni con quella zona saranno fatte in modo da avere una soluzione funzionale e moderna. Le nuove infrastrutture, soprattutto la costruzione di strade nuove, devono avere una visione, un obiettivo, il migliore possibile, per una prospettiva futura. Noi abbiamo visto che i tecnici che hanno costruito precedentemente delle strade hanno dato la prova di una preparazione tecnica che tenga conto di quella che è la visione futura e l'importanza di queste infrastrutture.

Noi dobbiamo cercare che queste siano le più funzionali e che rappresentino la scelta più redditizia.

Si tende comunque in ogni caso ad accelerare il traffico, a ridurre le percorrenze, a migliorare la transitabilità delle strade, e ciò per moltissime ragioni non ultimo il potenziamento turistico. Qui c'è di mezzo il turismo nazionale e internazionale, si tratta di inoltrarsi nelle zone dolomitiche, che hanno un'attrazione del tutto particolare, soprattutto in campo internazionale. Quindi, è vero, signori, l'interesse delle due vallate di Fiemme e di Fassa è preminente, e penso che non c'è niente di eccezionale quando in continuità, si afferma e si riconosce che in quelle zone non si può portare al-

cuno sviluppo industriale, ma non si deve togliere la possibilità di uno sviluppo turistico.

Mi pare che tutte le argomentazioni sollevate dal dr. Dalsass non abbiano una ragione valida, perché, ripeto, la accettazione da parte della direzione dell'autostrada del Brennero di creare un casello di uscita in quel posto ha dimostrato che non si tratta soltanto di una soluzione di interessi, ma di una soluzione valida a tutti gli effetti e soprattutto dal punto di vista tecnico.

L'assessore è stato chiamato in causa io sarò molto breve perché mi sono impegnato anche col signor Presidente e quindi cercherò di concludere per consentire la prosecuzione dei lavori. Il signor assessore è stato chiamato in causa prima dal dr. Dalsass, è stato invitato ad assumere un atteggiamento chiaro di difesa degli orientamenti della provincia di Bolzano. Una infrastruttura di questo genere non penso possa essere limitata agli interessi di un paese, agli interessi di una provincia, all'interesse di una regione, ma deve avere una prospettiva di carattere generale, degli interessi di tutta la collettività, degli interessi di una economia nazionale.

Qui si tratta di ridurre di diversi chilometri i tratti di strada, e di sottrarre al traffico molti tornanti che, purtroppo, rallentano e creano sempre delle perplessità nei confronti dei turisti. Attraverso la soluzione prospettata, come ripeto, ancora nel 1962 e accettata dopo profonde valutazioni, si tolgono tutte queste perplessità. Il dr. Dalsass afferma che la provincia di Bolzano sarà gravata di centinaia e centinaia di milioni di spese. Io direi che se la autostrada avrà scelta quell'uscita in quella determinata zona e l'ANAS avrà dato il suo benestare di impegno per creare un'arteria di collegamento, che è brevissima e dal punto di vista tecnico facilmente risolvibile, sarà eventualmente l'ANAS che affronterà questi problemi

e non la provincia di Bolzano. Concludendo, signor Assessore, io la invito nel senso opposto dal dr. Dalsass e le rivolgo la preghiera di non creare ulteriori difficoltà, di non frapporte eventualmente delle complicazioni per la soluzione migliore dell'uscita dell'autostrada, che è senz'altro quella scelta recentemente, sia dal punto di vista funzionale che dal punto di vista tecnico, della direzione dell'autostrada del Brennero.

PRESIDENTE: Per la seconda volta la parola al cons. Dalsass.

DALSASS (S.V.P.): Sehr geehrter Herr Assessor! Es ist doch selbstverständlich, daß ich auf diese heftige Antwort des Kollegen Vinante unbedingt eingehen muß. Ich muß dazu Stellung nehmen; er war in seiner Antwort sehr heftig und, ich glaube, nicht ganz objektiv. Wenn nun der Kollege Vinante sagt, schon seit 1962 habe diese Lösung vorgelegen, so muß ich ihm antworten, daß die Autobahngesellschaft damals diese Lösung nicht in Betracht gezogen hat. Bei der Ausarbeitung des Original-Durchführungsprojektes wurde eine andere Lösung vorgesehen, und zwar der Anschluß an die Landesstraße Auer-Tramin. Dies war die Lösung, die von der Autobahngesellschaft offiziell auch den staatlichen Organen vorgeschlagen worden ist. Man sage also nicht, schon seit 1962 sei diese Lösung als die richtige befunden worden. Die erste Lösung wurde seinerzeit mit allen Vertretern, die die Autobahngesellschaft in Auer — ich betone « Auer » — zusammengerufen hat, vereinbart. Ich sehe wirklich nicht ein, warum diese getroffene Einigung so über den Haufen geworfen werden soll, nur weil einige Bürgermeister des Fleimstales und — entschuldigen Sie, Herr Kollege Vinante — auch Sie als Vertreter der Talgemeinschaft es wünschen.

Ich möchte noch etwas sagen und habe dies auch in meinen Ausführungen erwähnt. Ja, ich weiß, ich muß den Kollegen Grigolli noch reden lassen, denn er ist derjenige, der im Fleimstal und Fassatal sozusagen alles inszeniert hat. Er soll nur dableiben und sich dies anhören. Im ersten Abänderungsprojekt war die Ausfahrt nicht an der besagten Stelle vorgesehen. Es handelt sich um das Abänderungsprojekt der Autobahngesellschaft, das uns, dem Landesausschuß, im Februar 1966 zur Stellungnahme übermittelt worden ist. Da war die Ausfahrt nicht an besagter Stelle vorgesehen, sondern genau in der Mitte zwischen Vill und Auer. Dieser Lösung haben wir auch zugestimmt, unter der Bedingung, daß auch die rechte Seite — also Tramin, Kaltern, Kalterer See — durch eine angemessene Straße verbunden werde. Diese erste Bedingung ist nicht akzeptiert worden, sondern die Verbindung zur Staatsstraße wurde verlegt. Die Autobahngesellschaft hat auf unseren Brief — ich wiederhole es nochmals, damit es hier ganz klar gesagt sei — von Anfang März 1966 überhaupt nie Stellung bezogen, sondern auf Wunsch und auf Intervention der Gemeinden des Fleimstales die andere Lösung projektieren und auch genehmigen lassen. Es ist uns nie gesagt worden, wie man die Lösung zu treffen gedenkt, sodaß wir auch früher nie dagegen oder dafür hätten Stellung beziehen können. Jedenfalls eines steht fest: wir wünschen diese Infrastrukturen, wie Sie sie nennen, so wie sie gebaut werden sollen, wobei selbstverständlich auch die wirtschaftliche Seite nicht übergangen werden darf. Die Infrastruktur war richtig geplant: nämlich eine direkte Verbindung mit der Dolomitenstraße Nr. 48, welche eine Fortsetzung der Landesstraße ist und ins Fleimstal führt und in Hinblick auf den Autobahnverkehr, den sie aufzunehmen hat, mit einem

Kostenaufwand von mehr als einer halben Milliarde Lire ausgebaut worden ist.

Nun läßt man alles links liegen und leitet den ganzen Verkehr in die Villner Straße, die absolut ungenügend ist und nun auf Kosten der Landesverwaltung ausgebaut werden soll. Kollege Vinante hat ein leichtes zu behaupten: « Na, wenn die Autobahngesellschaft die Ausfahrt dort geplant hat und die ANAS sie akzeptiert hat, also dieser Lösung zugestimmt hat, dann wird schon die ANAS dafür sorgen, diese Strecke von Vill bis Montan auszubauen. » Dazu ist eines zu sagen: Diese neue Straße von Vill nach Montan ist gar nicht notwendig und noch weniger notwendig ist, daß die Landesverwaltung dafür Gelder ausgibt, denn sie hätte keinen Nutzen davon, und auch die Gemeinden des Fleimstales — das möchte ich betonen — haben keinen Nutzen von dieser dort sich befindlichen Ausfahrt oder zumindest keinen Schaden, wenn dieselbe ein klein wenig nach Norden verlegt wird. Dies vorausgesetzt, möchte ich Ihnen folgendes sagen: Wenn es auch notwendig wäre, von Vill nach Montan eine neue Verbindungsstraße zu bauen, dann ist damit noch lange nicht gesagt, daß diese neue Straße von der ANAS gebaut würde. Und wenn auch ein Versprechen da wäre, sogar schriftlich, könnte man, glaube ich, nicht so sicher darauf bauen, denn wir haben z.B. seit 1959 das Versprechen des Ministeriums, daß bestimmte Landesstraßen der Provinz Bozen von der ANAS übernommen werden sollen, aber bis heute sind sie noch nicht übernommen worden und dabei handelt es sich um schon bestehende Straßen. Also rechnen wir daher gar nicht damit, daß die ANAS neue Straßen übernimmt. Ich möchte wirklich ersuchen, objektiv zu bleiben. Die von der Autobahngesellschaft vorgesehene Einfahrt bringt für niemanden einen größeren Nutzen, sondern nur einen Schaden für die Landesverwaltung. Wir müssen es ab-

lehnen, daß auf Intervention von Trient aus eine Lösung getroffen wird, die der Provinz Bozen nur eine Mehrbelastung verursacht und ganz generell gesehen niemandem einen Nutzen bringt; ich betone: niemandem. Wenn ich daher zu diesem Problem Stellung genommen habe, so ist es nicht, weil ich diese Ausfahrt weiter nach Norden oder nach Süden, im Interesse der einen oder der andern Gemeinde, verlegen möchte, sondern weil ich das Problem als ganzes und von der wirtschaftlichen Seite her sehe. Deswegen möchte ich bitten, dem Wunsch und Vorschlag der Landesverwaltung Rechnung tragen zu wollen. Ich finde es ungerecht — ich betone es nochmals und nehmen Sie es mir nicht übel —, daß die Autobahngesellschaft die Gemeinden befragt, aber über die Vorschläge und die Wünsche der Landesverwaltung von Bozen, wo es doch um eine Ausfahrt in der Provinz Bozen geht, hinweggeht. Ich finde es unerhört! Man sage mir wirklich nicht, daß wir das nur « per ripicco » machen, wie der Kollege Vinante sich ausdrückte. Das stimmt nicht! Wie ich schon in meiner ersten Debatterede erklärt habe, haben wir im Ausschuß zumindest viermal des langen und des breiten darüber gesprochen. Es hat sich nicht irgendeine Mehrheit gebildet, sondern es hat sich eine einstimmige Stellungnahme des Landesausschusses von Bozen ergeben. Ich bitte Sie, Herr Assessor, bringen Sie diesen Wunsch vor und versuchen Sie, ihm zum Durchbruch zu verhelfen! Es tut mir leid, wenn ich in diesem Fall nicht den Wunsch des Kollegen Vinante berücksichtigen kann.

(Egregio signor Presidente! È chiaro che devo assolutamente parlare e prendere posizione sulla vivace risposta del collega Vinante, risposta molto impetuosa e, credo, non del tutto obiettiva. Se ora il collega Vinante se ne esce asserendo che questa soluzione era stata proposta già fin dal 1962, devo controbattergli che la

Società dell'Autostrada non aveva, a quel tempo, preso in considerazione affatto tale soluzione. Nell'elaborazione del progetto originale di attuazione venne prospettata un'altra soluzione e cioè un'arteria di collegamento con la strada provinciale Ora-Termenò. Questa era la soluzione proposta ufficialmente dalla Società della Autostrada agli organi statali. Non si dica dunque che tale soluzione sia stata considerata quella giusta fin dal 1962. La prima soluzione venne convenuta a suo tempo con tutti i rappresentanti convocati dalla Società dell'Autostrada ad Ora — ripeto Ora. Non vedo proprio il motivo per cui quell'accordo debba andare a monte solo perché lo desiderano alcuni Sindaci della Val di Fiemme e — mi scusi collega Vinante — lei pure quale rappresentante della Comunità di Valle.

Vorrei dire ancora qualcosa cui ho già accennato nelle mie precedenti esposizioni. Sì, lo so, devo anche lasciar parlare il collega Grigolli, in quanto è lui che in Val di Fiemme ed in Val di Fassa ha, per così dire, inscenato il tutto. Che resti pur qui ad ascoltare! Nel primo progetto di modifica l'uscita non era prevista nel posto che è stato indicato. Si tratta del progetto di modifica della Società dell'Autostrada che è stato inoltrato, nel febbraio del 1966, a noi, Giunta Regionale, perché prendessimo posizione in merito. L'uscita, in detto progetto, non era prevista nel punto che si è detto bensì, esattamente a metà strada fra Villa di Egna ed Ora. E noi abbiamo approvato tale soluzione, a condizione però che anche il lato destro — dunque Termeno, Caldaro, Lago di Caldaro — venisse collegato attraverso un'adeguata arteria stradale. Questa prima condizione non venne accettata e venne invece spostata l'arteria di collegamento alla strada statale. La Società della Autostrada — lo ribadisco affinché sia ben chiaro — non ha nemmeno preso in considerazione la nostra lettera del marzo

del 1966, facendo invece progettare, e quindi anche approvare, su richiesta e dietro intervento dei Comuni della Val di Fiemme, l'altra soluzione. A noi non è mai stato detto a quale soluzione si intenda addivenire, cosicché non avremmo potuto neanche prima prendere in merito una posizione, pro o contro. Una cosa comunque è certo: noi desideriamo quelle che lei definisce infrastrutture così come è stabilito che debbano essere costruite, e ciò dicendo è ovvio che anche il fattore economico deve essere rispettato e mantenersi entro quel determinato limite. L'infrastruttura era ben progettata: e cioè un collegamento diretto con la strada dolomitica Nr. 48 che è una continuazione della strada provinciale e conduce alla Val di Fiemme e che in considerazione del traffico che deve assorbire dall'autostrada è stata sistemata con una spesa superiore al mezzo miliardo di lire.

Ed ora la si lascia in disparte e tutto il traffico viene avviato sulla strada di Villa di Egna che è assolutamente insufficiente e dovrebbe dunque venire sistemata a spese della amministrazione provinciale. È facile per il collega Vinante affermare: « Bè, se la Società dell'Autostrada ha progettato l'uscita in quel punto e l'ANAS l'ha accettata ed approvata dunque tale soluzione, l'ANAS stessa provvederà certo a sistemare questo tratto da Villa a Montagna ». Ma sul fatto vi è però una cosa da dire: questo nuovo tratto da Villa a Montagna non è proprio necessario ed ancor meno lo è che l'amministrazione provinciale sborsi all'uopo del denaro, in quanto non ne trarrebbe alcun vantaggio, ed ai Comuni stessi della Val di Fiemme — questo vorrei proprio rimarcarlo — non verrebbe alcun vantaggio dall'uscita sistemata in quel punto, o quanto meno alcun danno qualora la stessa venisse spostata un po' al nord. Ciò premesso vorrei dirle quanto segue: Anche se fosse necessario costruire un

collegamento stradale fra Villa e Montagna, questo sarebbe ben lontano dal voler significare che questa nuova strada verrebbe costruita dall'ANAS. E anche vi fosse in merito una promessa o addirittura un impegno scritto, non si potrebbe, io credo, contarvi con assoluta sicurezza, considerato che ad esempio, sussiste fin dal 1959 la promessa del Ministero che determinate strade della Provincia di Bolzano avrebbero dovuto essere assunte da parte dell'ANAS, mentre a tutt'oggi ciò non si è verificato, sebbene si tratti in questo caso di strade già esistenti. Non dobbiamo dunque far alcun calcolo sull'ANAS, ovvero a che essa assuma altre strade. Vorrei proprio pregare di continuare a considerare le cose con la dovuta obiettività. L'entrata prevista dalla Società dell'Autostrada non rappresenterebbe un gran vantaggio per nessuno, ed un danno invece per l'amministrazione provinciale. Non dobbiamo accettare che l'intervento da parte di Trento conduca ad una soluzione tale da provocare per la provincia di Bolzano soltanto un maggiore onere, il che in linea generale non sarebbe di vantaggio per nessuno, ripeto nessuno. Pertanto se ho preso posizione in questo problema non è perché io voglia, nell'interesse dell'uno o dell'altro Comune, spostare l'uscita più a nord o al sud, bensì perché considero il problema nel suo insieme e sotto il punto di vista economico. Per questo vorrei pregare di tener conto del desiderio e della proposta dell'amministrazione provinciale. Trovo infatti ingiusto — e non vogliatemene se lo ribadisco — trovo ingiusto, ripeto, che la Società dell'Autostrada interpellii i Comuni e sorvoli invece sulle proposte ed i desideri dell'amministrazione provinciale di Bolzano, quando si tratta di un'uscita che riguarda propriamente questa Provincia. Ciò è per me inaudito! Non mi si venga a dire che lo lacciamo « per ripicca », come si è espresso il collega Vinante, poiché non è proprio vero!

Come ho già dichiarato nel mio primo dibattito, alla Giunta ne abbiamo parlato in lungo ed in largo perlomeno quattro volte. Non vi è stato il consenso di una maggioranza ma una unanime presa di posizione dell'intera Giunta Provinciale di Bolzano. La prego signor assessore di rendere noto questo desiderio e di adoperarsi al suo compimento. Mi rincresce di non poter, in questo caso, tener in considerazione l'opinione del collega Vinante).

PRESIDENTE: Signori consiglieri, il Presidente della Camera di commercio invita ora i signori consiglieri alla mostra del vino.

La seduta è tolta, cominciamo alle ore 15 con la replica dell'assessore.

(Ore 12.05 .

Ore 15.10.

PRESIDENTE: La parola al cons. Salvadori. Io direi di fare seduta fino alla 19 e dalle 20.30 alle 23, se il Consiglio desidera un'altra soluzione io sono favorevole alle decisioni della maggioranza del Consiglio.

La parola al consigliere Salvadori sull'ordine dei lavori.

SALVADORI (D.C.): Mi pareva di aver capito che lei era dell'opinione di fare seduta notturna fino ad esaurimento del bilancio, comunque avanti nella notte. Sento con una certa sorpresa che lei ha intenzione di fare soltanto fino alle 11, possiamo proseguire e andare avanti, fino alle 2 le 3, è meglio se andiamo ad esaurimento. Lei diceva che entro il 31 marzo si doveva finire. Io chiedo chiarimenti.

PRESIDENTE: Non ho capito una parola.

SALVADORI (D.C.): Il servizio di amplificazione funziona male evidentemente. Mi pareva di aver capito, signor Presidente, che la seduta notturna di oggi sarebbe stata ad esaurimento del bilancio.

Io chiedo al signor Presidente se lei intenda andare avanti fino alle 2, le 3, le 4, le 5, in modo che si finisca questo bilancio. Lei diceva che entro il 31 il bilancio si sarebbe dovuto votare. Io la pregherei di dirci qualche cosa, per me è una sorpresa sentirmi dire che si va soltanto fino alle 11.

PRESIDENTE: Non è possibile, cons. Salvadori, stasera finire il bilancio.

La parola al Presidente Dalvit.

DALVIT (Presidente della G.R. - D.C.): Io voglio portare qui al Consiglio una esigenza, che può essere accolta, può essere considerata per quello che vale, che comunque per la Giunta ha notevole importanza, ed è quella di poter disporre per il lavoro amministrativo, per i contatti relativi, e la metto da ultimo, per le andate a Roma che in questo periodo sarebbero urgenti per una serie di ragioni e poter predisporre dei programmi, perché lungo questo mese non è stato possibile effettuare alcun programma serio di lavoro. Ora, signori, potrà interessare o non interessare, io dico però che sarebbe utile sapere almeno ragionevolmente su quali dei giorni possiamo contare della prossima settimana per poter prendere degli impegni. Io penso che i signori consiglieri a questo aspetto siano sensibili, come è sensibile la parte che amministra, non solo per la Regione evidentemente ma anche per le due province. La domanda fatta dai signori consiglieri può avere questa risposta: non si finisce entro stasera, quindi è inutile andare oltre certi limiti. Però, signori, quando finiamo? c'è la possibilità di fare un programma, un accordo, un qualche cosa almeno lun-

go i primi giorni della prossima settimana? Io non voglio dar la colpa a nessuno, la verità è che i capigruppo avevano assicurato che il bilancio sarebbe stato approvato entro il 31 marzo e in questo senso l'organo amministrativo si è regolato. Il 31 marzo è oggi, si sono avuti dei rinvii e dei ritardi, consideriamo di quanti giorni o ore è stato il ritardo e vediamo di recuperare in aprile, ma non mettiamoci davanti un'altra settimana intera e magari poi la prospettiva di un'altra ancora nel corso del mese di aprile. È possibile, io chiedo alla Presidenza del Consiglio, avere un minimo di programma? Questa è la domanda che io faccio al signor Presidente e evidentemente ormai, visto che ne è investito, anche al Consiglio.

PRESIDENTE: Credo che se facciamo seduta oggi e stasera, martedì e mercoledì, si potrà finire il bilancio, questo è il mio parere, perché le due mozioni di Benedikter e di Bertorelle non vengono trattate.

Facciamo l'orario come è stato fissato, oggi fino alle 19 e dalle 20,30 fino alle 23, poi martedì e mercoledì.

La parola al consigliere Kapfinger.

KAPFINGER (S.V.P.): Es stimmt, daß vereinbart worden ist, auch heute eine Nachtsitzung zu halten, jedoch mit der Voraussetzung, daß innerhalb des heutigen Tages Schluß gemacht wird. Hat es nun noch einen Sinn, heute Nachtsitzung zu machen, wenn wir doch wieder nächste Woche hier zusammenkommen müssen?

(È vero che si era stabilito di tenere anche oggi una seduta notturna, con la premessa tuttavia di chiudere entro la giornata odierna. Ma considerando che la prossima settimana dovremmo riunirci nuovamente, a che scopo procedere oggi ad un'altra seduta notturna?).

PRESIDENTE: Ma chi mi dà la garanzia che finiamo martedì o mercoledì? Nessuno.

Se il Consiglio è d'accordo di fare Consiglio oggi senza seduta notturna e poi mercoledì sera fino ad esaurimento, fino cioè alla votazione del bilancio, va bene, ma mercoledì dobbiamo votare il bilancio. Facciamo seduta notturna martedì sera, e mercoledì sera, fino a che avremo votato il bilancio.

La parola al cons. Salvadori.

SALVADORI (D.C.): Io dichiaro di non essere d'accordo, signor Presidente. In modo alcuno non voglio mancare di riguardo alla Presidenza, questo è evidente, ma mi par di capire che qui agli ordini di lavoro che si fanno e che ci vengono comunicati, alle decisioni dei capigruppo e alle comunicazioni della Presidenza, mi pare che non si possa prestare molto affidamento, perché abbiamo avuto in quest'aula un comunicato che entro oggi si sarebbe finito il bilancio. Se poi non siamo riusciti a far rispettare l'impegno preso dai capigruppo, quando si è trattato dell'ordine dei lavori e così via, questo è un discorso diverso. Ora, sulla base delle esperienze che abbiamo fatto, evidentemente non mi fido più degli impegni presi per il futuro e dico: si vada avanti allora nella seduta notturna fino alle 23, così guadagneremo tre ore senz'altro.

Già oggi io ero convinto che si sarebbe fatta la seduta notturna per andare avanti fino ad esaurimento dei lavori, e chi mi garantisce che martedì o mercoledì si finirà? Perciò se lei dice che già è stato comunicato questo ordine dei lavori si vada avanti con l'ordine dei lavori comunicato, si faccia seduta fino alle 23, perché altrimenti con questo bilancio arriviamo in maggio.

PRESIDENTE: Dunque, signori faccia-

mo così: stasera nessuna seduta notturna, martedì facciamo seduta notturna e mercoledì voteremo il bilancio.

SALVADORI (D.C.): Lo decide la Presidenza? Contrariamente a quanto ha detto prima?

PRESIDENTE: Sì, decide la Presidenza sull'orario. Non abbiamo calcolato di arrivare a questo punto.

SALVADORI (D.C.): Lo faccia votare almeno!

PRESIDENTE: Mettiamo ai voti, chi è d'accordo con questa decisione? La parola al cons. Ceccon.

PREVE CECCON (M.S.I.): On. Presidente, a me spiace che discorsi del genere nascano dopo che, in una interruzione, dei lavori condotti alla mattina hanno permesso una certa qual distensione di nervi, aggravata dalle visite cortesi che ci hanno permesso di fare per constatare de visu il progresso sul piano economico fatto dalla Provincia di Bolzano. Io non sono affatto d'accordo, on. Presidente, che una decisione assunta in piena coscienza dall'ufficio di Presidenza debba trovare dalla votazione del Consiglio il crisma perché essa diventi valida o valida non sia, perché in questa maniera il legislativo verrebbe senz'altro a significare, di fronte al mondo esterno, che esso non ripone fiducia alcuna nel suo ufficio di Presidenza, e che le decisioni dell'ufficio prese valgono o non valgono in base al numero dei voti che il legislativo esprime. Questa impostazione, on. Presidente, suona offensiva, mi pare, nei confronti dell'ufficio di Presidenza, e non è pensabile che nell'anno di grazia 1967 possano esistere i la-

vori a garanzia, come qua dentro si pretende di fare. Se la Presidenza ha piena autonomia di pensiero e di giudizio, detto che mercoledì sera si va ad esaurimento e si vota, questo deve bastare, e non si deve poter chiedere la comprova o la controprova da parte del Consiglio regionale.

Pertanto mi dichiaro completamente negativo sulla richiesta avanzata.

PRESIDENTE: Decide la Presidenza e la Presidenza ha deciso.

La parola all'assessore Albertini.

ALBERTINI (Assessore industria e trasporti - D.C.): Innanzitutto ringrazio gli intervenuti sulla relazione dell'assessorato, intervenuti che hanno espresso motivi di consenso e motivi anche di critica per alcuni lati, per alcune manchevolezze della relazione stessa. Innanzitutto vorrei precisare, perché una certa tematica nella discussione sollevata ha cercato di sollevare dubbi sul valore, comunque politico, della relazione stessa, che essa è nata per questa esigenza.

Fino ad ora noi abbiamo affrontato il problema delle aree in particolare mano a mano che avevamo necessità per gli insediamenti industriali e, tenuto conto anche delle necessità di bilancio, noi andavamo a rifinanziare la legge 11 e 21, per i singoli comuni che vedevano prospettive concrete di soluzione da parte di insediamenti industriali. In occasione di questo bilancio e con lo stanziamento di 200 milioni per le aree industriali, si era fatto un programma che doveva andare a maturarsi entro il 1966, programma che aveva presente le richieste nate in provincia di Trento e in provincia di Bolzano. L'assessorato, d'intesa con i responsabili delle due province e con i maggiori comuni, sindaco di Bolzano, di Trento e di Rovereto, aveva predisposto un piano di investi-

mento di circa 3 miliardi. Da questo lo stanziamento di 200 milioni. Pressappoco il 7% su 3 miliardi per l'acquisto delle aree, nelle tre località di maggiore importanza, più in alcune parti decentrate in provincia di Bolzano. In quell'occasione è emersa la necessità e l'opportunità, vista l'impostazione data dalla 614, di presentare un piano globale, di inquadrare cioè il presente modesto stanziamento, di inquadrarlo in un piano pluriennale, per dare, allo stanziamento dei 100 milioni per provincia sulle aree, un valore come ovvio della soluzione globale del problema. Ora, partendo da questo presupposto, anche per dare significato allo stesso bilancio attuale, che ha visto aggravarsi gli stanziamenti a carico della industria per sopperire alle esigenze dei danni alluvionali, avevamo prospettato al Consiglio l'assunzione, non dico integrale, ma comunque l'accostamento alla soluzione globale del tema delle aree. Il tema delle aree, come è inquadrato nella relazione, dovrà far cornice alla Regione, perché le incentivazioni in sede nazionale, sulla 623, sulla 614, sulla cassetta centro nord, sulle zone depresse, lasciano fuori il problema delle aree in quanto, evidentemente, il resto del territorio nazionale non ha la necessità e la esigenza del problema come penso di noi.

C'è la tematica delle infrastrutture, c'è la tematica della viabilità, vi è la soluzione, parziale o integrale secondo dei piani che si vedranno, dei raccordi autostradali, ma non delle aree. In pratica la politica delle aree è affidata alla programmazione urbanistica che è di là da venire, ma oggi, in sostanza, è affidata ai comuni ai vari comuni nei vari territori, su piano nazionale.

Ora, mandare avanti una soluzione globale delle aree da attuarsi in un periodo pluriennale, rende possibile tutto il resto, altrimenti, evidentemente, si rende impossibile anche tutta la cornice delle provvidenze e degli altri incen-

tivi nazionali, regionali e provinciali. Perciò la urgenza di prospettare subito il tema. Devo dire che, alcune carenze dell'impostazione delle aree, alcune difficoltà di inquadrare la tematica delle aree, è perché i piani urbanistici non sono ancora definiti, e perciò al cons. Malignoni devo dire, e lo abbiamo detto chiaramente nella relazione, che non si parla di piano urbanistico, ma degli studi predisposti per il piano urbanistico. La relazione non è partita sia per Bolzano che per Trento, da un piano urbanistico approvato, perché ancora non ci sono. Parliamo di notizie raccolte, di criterio seguito in sede di preparazione e non in sede di approvazione del piano.

Ora, la terminologia è stata molto cauta e prudente, proprio per rispondere esattamente allo stato della situazione, e perché siamo in fase di preparazione dei piani. E qui c'è da risolvere, e non è stato risolto in sede regionale, il problema che, in sede nazionale, è stato risolto e cioè il principio che la programmazione urbanistica deve conformarsi alla programmazione economica. Questo il principio dell'articolo 1 della legge sulla programmazione.

La legge che si sta varando in Parlamento, proposta dal Governo, testo di legge che ho esaminato. Prescindendo da questo criterio, che qui non viene attuato, perché evidentemente i presupposti dei piani urbanistici sono presupposti anche di natura economica, il piano urbanistico è una soluzione globale del territorio e non può essere una soluzione unicamente urbanistica, almeno nei suoi presupposti, perché non è altro che il proiettarsi nel territorio di soluzioni e di previsioni di natura economica, umana, sociale, quindi integrale dell'uomo; comunque, la dimensione economica è uno dei presupposti anche del piano urbanistico. Qui le competenze sono divise; io ho sempre sostenuto che sarebbe necessario, finché non c'è una sistemazione diversa delle competenze, andare

avanti in una politica concertata fra la Regione e le due Province. La politica dovrebbe essere concertata fra la Regione e Province per quanto riguarda una programmazione urbanistica o economica, in maniera da non avere impostazioni delle premesse; cioè il bilancio, indicazioni, decisioni sulle aree difformi.

Bisognerebbe partecipare, colloquiare, dialogare in sede di formulazioni, di programmazione economica e di programmazione urbanistica, il che non avviene, perché, anche se noi siamo consiglieri provinciali, noi non possiamo intervenire, non abbiamo la possibilità di intervenire nella formulazione dei piani, li conosciamo solo in via indiretta. D'altro canto, la programmazione economica può avere una soluzione territoriale.

Teniamo conto poi che qui la realtà è ancora più complessa, e quindi le difficoltà sono enormi.

Perché non si è conclusa la conferenza dell'industria? Evidentemente interrogare quando tutti sanno, a prescindere da qualunque posizione politica, che la soluzione industriale è una soluzione a largo respiro dei problemi dell'intera Collettività. Per andare a concludere vi era la necessità di avere effettivamente consultati i piani urbanistici, e aver associato in uno stato di convinzione le soluzioni delle due Province, il che non è ancora maturo. Andare a fare una discussione fra la Regione e le due Province o fra le due diverse realtà, senza avere almeno la linea di armonizzazione, va bene, si può fare, ma non è produttiva, perciò si è atteso il maturarsi delle convinzioni, che, in sede provinciale, hanno visto aumentare gli insediamenti industriali nel territorio dell'asta dell'Adige. Rovereto è stato portato da 55 ettari a 185 ettari, Trento da 200 ettari a 400 ettari. A Bolzano stesso abbiamo visto un maturarsi, un ampliamento della zona industriale di 35 ettari, un maturarsi di nuovi investimen-

ti a Bolzano-Laives ecc. C'è stato un graduale avvicinamento a determinate tesi che la confidenza dell'industria aveva sviluppato nella prima sede. Quindi la Regione, cons. Molognioni, dicendo, se noi abbiamo le premesse demografiche, se abbiamo le premesse dell'autonomo sviluppo della popolazione ecc., perlomeno dovremmo garantire un numero di posti superiore a quelli previsti da noi, anche se va corretto, perché noi abbiamo diminuito, pensando che non tutte le donne possono essere rioccupate, avranno una rioccupazione integrale. Però, certamente, oltre i 12.000 posti di lavoro. Abbiamo fatto un'analisi tenendo conto, per adesso, essendo non definitivo questo ma solo un'ipotesi di lavoro, non sarà accademico, evidentemente, ma è un tentativo, una richiesta di accostarsi alla verità, come primo tentativo, tenendo conto anche che andare a presentare qui una programmazione economica non coordinata, è molto difficile considerando il clima generale e il probabile o comunque politico nuovo assestamento della situazione. È stato più facile il colloquio della provincia di Trento, perché lì abbiamo ridimensionato, il piano che era in eccesso da 1.200 a 650 ettari, lì la cosa era più facile. Tenete conto poi che la Giunta provinciale di Bolzano, che ha dato il parere sulla delimitazione delle aree depresse, ha deciso di portare 150 ettari e, secondo le esigenze, portarne 250, mettiamo, se l'unità 1 a 2 è quella media; la difficoltà è di determinarne l'ubicazione, perché l'unica zona che avrà l'esenzione delle imposte è il consorzio Bolzano-Laives e Lana, del fondovalle. Quindi per la zona industriale di Bolzano, e anche per i 35 ettari di zona industriale di Bolzano, non possiamo prevedere insediamenti, perché la zona industriale di Bolzano di 35 ettari non godrà dell'esenzione addizionale delle imposte, non godrà di mutui agevolati, quindi lì non può nascere una politica di incentivazione, se non di autofinan-

ziamento e di autopotenziamento. Se l'industria ha le capacità di potenziarsi, di rendersi dinamica, essa potrà allargarsi perché ne avrà il territorio a disposizione, ma non avrà gli altri incentivi previsti per le zone depresse, perché le zone depresse della provincia di Bolzano, nella cartografia indicata, sono tutte alla periferia. L'unica zona sulla quale si può concentrare una politica di industrializzazione che abbia oltre che l'area anche l'esenzione delle imposte e i mutui agevolati della 614, è Lana, e Bolzano-Laives. Ora, capirete bene che se partiamo da 150 ettari per le dimensioni ottimali, 150 suddivisi in tutta la periferia, i nuovi, quelli che sono richiesti dalla provincia, Molognioni, altri 100 ettari da adottarsi a quota 18.000, quota 20.000, evidentemente le aree industriali di Lana, di Bolzano - Laives devono essere ridimensionate. Occorre far un'altra zona industriale, perché l'attuale zona industriale di Bolzano occupa 8.000 persone, quindi occorre evidentemente a fondovalle un'altra zona industriale pari a quella attuale. Signori, noi abbiamo avuto l'occasione, siamo grati almeno di aver sollecitato un dibattito, un chiarimento, perché da anni, non è da oggi che si dicono queste cose, d'altro canto la delicatezza della situazione, giustamente dicevo ieri, anche la situazione psicologica dell'ambiente è tale per cui chi viene a fare una tesi di questo genere, evidentemente viene richiamato ad essere un nazionalista, o per una parte o per l'altra, un ripetitore delle tesi dell'industrializzazione dell'Alto Adige, a fini di snazionalizzazione.

Ora, che qui la realtà sia difficile, che quindi occorra pazienza, che occorra quindi un colloquio più intenso fra i due gruppi etnici, è vero, perciò ci dispiace di non aver dato una risposta integrale per Bolzano. Comprendiamo, ma, evidentemente, il dialogo più interessante sarà da farsi nella sede della Giunta e del Consiglio provinciale di Bolzano. La Regione e lo

Assessorato si dichiarano immediatamente disponibili ad una rettifica in miglioramento, per il settore industriale di Bolzano, qualora le forze politiche di Bolzano, da qualunque parte esse vengono, nell'interpretazione più autentica dei loro interessi, siano essi del gruppo etnico tedesco, sia del gruppo etnico italiano, le richiedono. Quando ho sentito il cons. Posch parlare dell'emigrazione, del recupero dell'emigrazione, dico, io l'ho tagliato fuori il recupero dell'emigrazione. D'altro canto, io dicendo, 150 ettari, se debbo mantenere lo sviluppo demografico sul territorio e devo pensare anche al recupero dell'emigrazione, come si fa a starci dentro? Quindi la risposta non è da dare, la tematica non è una tematica nostra. Ma vogliamo che siano convinti quelli che vivono qui, appunto perché nessun indugio, qui nessuno deve crearsi l'alibi che i Trentini e neppure il Governo vogliono snazionalizzare il territorio dell'Alto Adige. Qui nessuno deve crearsi un alibi. La disponibilità per ampliare, per portare da 150 ettari, a 250, a 300, con tutte le difficoltà che ci sono, è sempre da parte della Giunta regionale, finché la Giunta regionale ha le competenze per provvedervi, perché quando nell'ultimo colloquio con l'assessore Fioreschy, abbiamo visto l'aumento delle esigenze della zona industriale, noi abbiamo detto subito di sì, abbiamo subito accolto e abbiamo portato da una prenotazione di mezzo miliardo a 1 miliardo e mezzo anche le aree industriali per la provincia di Bolzano. Quindi è da risolvere, e qui tutti capiscono il motivo per cui abbiamo acquisito per vero, comunque come dato di promessa al nostro ragionamento, un dato ufficioso che è pervenuto dalla provincia di Bolzano, perlomeno dell'assessorato che consegnava 150 ettari, anche se noi nella relazione con molta prudenza abbiamo avvertito le nostre perplessità circa l'1 a 100 delle previsioni, ma dato che è competenza di un altro ente, sulla quale

non vogliamo evidentemente interferire, se non sollecitando un dialogo ecc., ci siamo fermati. Quindi anche la conferenza dell'industria, ogni anno, mi si dice, non conclude la conferenza dell'industria. Il prof. Mazzocchi deve concludere fra una settimana, l'assessorato è pronto, dico, ma per una tesi di una programmazione economica. Quanto essa possa coordinarsi anche oggi con i due piani urbanistici, non è ancora assodato.

Ora, per andare ancora a far constatare, di fronte alla pubblica opinione, che, nell'ambito del nostro territorio, non abbiamo ancora creato un'unità di impostazione sul piano della programmazione economica e di quella urbanistica, non ce la sentiamo, tanto più poi che la programmazione urbanistica non ha gli impegni che ha quella economica, e che la programmazione urbanistica non è altro che una previsione sul territorio, di quello che dovranno fare gli altri, senza impegni finanziari. Anche qui la condizione, evidentemente, è l'impostazione della politica economica dello Stato, della Regione, e per la parte di competenza delle Province.

La conferenza sarà chiusa più presto possibile. Se poi il P.S.U. e quello della D.C. di Bolzano riterrà anche di dare un suggerimento alla Regione, finché ancora la Regione c'è, non dimenticatevi che stiamo elaborando dei piani globali da presentare sulla 614, anche per la provincia di Bolzano. Siano inviati questi suggerimenti, noi ne prenderemo conoscenza. Ora, si è detto che è una quarta ipotesi. Non è una quarta ipotesi questa proiezione pluriennale, non è una soluzione ottimale ma una soluzione minima del problema delle aree, tenuto conto che questo è a carico completamente nostro, tenuto conto che dobbiamo risolverlo per mettere in moto tutto il resto, che è anche difficile, mentre questo qui deve diventare una

realtà, per rendere anche reale quello che può essere possibile nel campo degli investimenti.

La tematica delle aree si è sviluppata su quella complessa, si dice: bisognava farla prima. Ora, signori, il Presidente ha tassativamente inquadrato la sua relazione su alcuni punti, dicendo che i singoli settori, anche importanti, — evidentemente importante come l'industria è l'agricoltura, importante è il turismo, importante anche i servizi ecc., — anche se in questo momento quello dell'industria può diventare più evidente per le esigenze generali. Evidentemente ha lasciato spazio ai vari settori per un discorso settoriale, che diventa sempre globale come poteva essere globale anche la discussione sul settore dell'agricoltura, o sul settore del turismo, perché le implicanze fra i vari settori sono sempre evidenti, Dobbiamo portare avanti in maniera equilibrata l'economia. Portare avanti il settore industriale quindi proprio per rendere più valido il settore stesso dell'agricoltura e senza turbare o eccessivamente incentivare o disincentivare il settore del turismo, secondo alcune idee che credo siano comuni a tutti. Il settore terziario, abbiamo già visto, è ormai notevolmente intasato; il settore dell'agricoltura ha bisogno evidentemente di investimenti ecc., però occupazione, ulteriore occupazione, aumento dell'occupazione nel settore dell'agricoltura non è prevista da nessuno, anzi è previsto un alleggerimento. Signori, se non possiamo immettere questi nostri giovani, quelli che verranno con noi o quelli che chiedono e bussano alle porte del lavoro, se non possiamo immetterli in queste proporzioni nei vari settori, evidentemente e per questa ragione il settore dell'industria rimane come soluzione anche degli altri settori e va inquadrato negli altri settori.

Quindi una accentuazione esagerata non può essere che polemica, quella di fare evidenziare unicamente l'industria e lasciare in ombra

gli altri settori. È solo polemica, perché nessuno, ragionevolmente, può non inquadrare il tutto nell'insieme, per la nostra esigenza, che noi poi dobbiamo sopportare, come diceva Kessler. Gli incentivi della cassetta nord, centro nord, sono molto inferiori agli incentivi del mezzogiorno. È vero però, come diceva il in cons. Gouthier, che le situazioni sono notevolmente diverse, radicalmente diverse. Alcuni incentivi occorre mantenerli, ma io sono del parere ancora del consulente prof. Mazzocchi che le infrastrutture sono essenzialmente la migliore incentivazione per gli insediamenti industriali, proprio le infrastrutture, e le infrastrutture sono: le aree, la viabilità e gli accessi alle aree e gli accessi alle aree industrializzate, e quindi la viabilità, e quindi i lavori pubblici, coordinati con una politica di industrializzazione. Sugli altri incentivi ci sarebbe da discutere, anzi, il consulente prof. Mazzocchi, riteneva in pratica e non era molto favorevole al mantenimento della incentivazione dell'abbattimento in conto interessi o altre incentivazioni a fondo perduto. Comunque, essendo che altre zone lo fanno e noi dobbiamo competere con queste zone, è evidente che non possiamo toglierli; però se si dovesse scegliere, secondo il mio modesto parere, fra un incentivo o lasciare a metà un incentivo delle aree o delle infrastrutture, perché in un discorso di mezzi messi a disposizione si deve urtare fra l'uno e l'altro, non vi è dubbio che è meglio risolvere integralmente il problema delle aree e lasciare che l'operatore venga a noi con i benefici e gli alleggerimenti degli investimenti previsti o dalla 623 al 5% o dalla 614 al 4%. Fra le due, perché fra le due è preminente la prima in confronto della seconda. La prima costa molto in quanto il terreno a noi costa molto e gli impegni della pubblica amministrazione sono enormi. Quando si pensa a 1.600.000.000 correggendo per esigenza della provincia di Bolzano

subito di 300.000.000 all'anno, quando si pensasse a questo, 1.600.000.000 fra tre anni, nel quarto anno, non vi è dubbio che questo trascina con sè 500.000.000 all'anno a carico delle due province o dei comuni, essendo che o comuni o province, la finanza locale o la finanza della provincia, come pensavo io, deve pagare il 40% della differenza del costo del mutuo. Perciò a questo si deve aggiungere una modifica anche dell'impostazione del bilancio delle due province, se si vuole arrivare effettivamente, altrimenti bisogna preannunciarla. Anche il bilancio delle province non risponde quindi a questo tema, e abbiamo rinviato apposta l'emendamento al disegno di legge 11; non abbiamo inserito le province, proprio per dar modo alle province stesse di preparare il loro bilancio 1968, se lo vorranno, per accogliere questa modifica, in maniera che insieme si faccia una acquisizione delle aree, con l'aiuto della Regione e con l'aiuto delle province e dei comuni più importanti, di quelli cioè che vorranno fare una propria politica di industrializzazione, perché così viene impostato, così è possibile impostarla, e direi che le due province farebbero un notevole e importante passo in avanti verso la possibilità degli insediamenti industriali, se, evidentemente, le infrastrutture da porsi a carico della cassetta del nord siano impostate a carico dei comuni o delle province, nelle zone industriali intercomunali. E non occorre fare consorzi, nelle zone industriali di interesse intercomunale, come può essere una zona industriale a nord di Trento, come può essere la zona Bolzano-Laives, ma esercitare una politica di infrastrutture, di viabilità nella zona industriale fatta dalla provincia con i contributi della Regione che saranno stanziati nel bilancio della Regione a carico della 614. I fondi che devono essere messi a disposizione — perché quelle saranno agevolazioni, contributi, — potranno arrivare al-

l'80%, non si sa ancora, non saranno integralmente posti a carico dello Stato, qualche cosa rimarrà anche a carico nostro. Quindi vedete che, un po', il 1967 prepara una impostazione nuova della tematica industriale nell'arco degli anni successivi, se si vuole dare una risposta, che penso però sia nella coscienza di tutti, almeno per quanto riguarda le aree industriali, sia al centro che decentrate. La tematica del decentramento non è da escludere, noi dicevamo, è giusta, ha i suoi motivi, poli di sviluppo devono essere anche alla periferia, per un certo equilibrio fra periferia e centro.

Tutto sta a vedere appunto quando si potranno localizzare industrie in periferia, è questione di tempi, noi pensiamo che la prima industrializzazione, la più appetibile evidentemente è quella di fondovalle, dopo di chè potrà anche diramarsi nelle vallate. Come è logico anche la provincia di Bolzano mette molta importanza all'industrializzazione di Brunico, di Bressanone, di Silandro, di Lana ecc., ed è giusto per un certo equilibrio del territorio in complesso. Ma non vi è dubbio che il supporto di tutta la intera provincia, il supporto industriale, economico, delle stesse industrie localizzate perifericamente nella zona industriale, che non può localizzarsi in fondovalle, come tutta la nostra industria nella provincia di Trento sarà col supporto dei due poli di sviluppo di Trento e di Rovereto. Non possiamo ammettere che certe industrie debbano andare per i ricambi a Milano perché non trovano evidentemente nel settore meccanico, industrie di alta qualificazione nel fondovalle. Non c'è un dialogo di contrasto fra la periferia e il fondovalle, ma un dialogo di integrazione anche nel settore industriale. Quindi è ora e tempo anche di terminarla, è questione di tempi, non forziamo le cose al di là di quelle che sono le leggi economiche, aiutiamo ad assestarle queste leggi economiche con buon senso. Ci sono zo-

ne che non possono avere vocazioni industriali, e là la definizione turistica è evidente, sono zone le quali hanno vocazione anche industriale, ma in tempi successivi, quando il processo di industrializzazione avrà evidentemente un contenuto più sodo, più robusto di quello che abbiamo noi, perché diciamo la verità, l'abbiamo anche detta, di questa attrezzatura industriale i 48.000 occupati di qua e di là, guardate che la metà è artigianato. Ora con il processo tecnologico in corso, velocissimo nelle catene di lavorazione e nella automazione, pensate che noi possiamo sostenere la concorrenza del 1970? Le industrie saranno sofferenti, le industrie, molte industrie, stiamo facendo gli studi adesso, abbiamo parlato con la Camera di commercio, ormai sono avanzati studi anche per suggerire agli imprenditori. Giustamente un consigliere aveva detto: chiamate gli imprenditori, consigliate gli imprenditori, aprite la mente anche degli imprenditori a questa visione, a questa realtà che viene, che sta facendo. Molti addetti all'artigianato dovranno trovare posto, rioccupazione nell'industria, perché l'artigianato sarà un artigianato di specializzazione, artigianato artistico, un artigianato di servizi, ma non può rimanere un artigianato di produzione, di beni strumentali, con le tecniche moderne che sono alle porte. C'è una trasformazione, nascerà un nuovo tipo di artigianato di assistenza alle industrie, per certi tipi di lavorazione, ma non nelle dimensioni che abbiamo noi. D'altro canto noi abbiamo una situazione dell'edilizia, che è abnorme; non possiamo avere un incremento nell'edilizia dell'11 contro l'incremento dell'1,10 nel settore industriale. L'edilizia è caratterizzata da una situazione di sottosviluppo, specialmente in provincia di Trento. Anche la provincia di Bolzano non è immune da questo fenomeno. Quindi dobbiamo prepararci. Ora, non è che non sia la coscienza della Giunta questa tematica, non può

manca un grosso incentivo, il coordinamento dell'attività della provincia nel settore dell'istruzione professionale e nel settore della scuola. La scuola nel settore tecnico per la preparazione degli intermedi deve coordinarsi con la realtà che va avanti. Ora uno sguardo da parte della Provincia, anche d'intesa con il Provveditorato agli studi, per vedere a che punto sono, dal punto di vista tecnologico, gli istituti industriali e gli istituti tecnici, perché possano conoscere la nuova realtà moderna, industriale, dove saranno messi, è anche importante. Il far colloquiare le categorie economiche con i presidi nei consigli di amministrazione di questi istituti nati dalla iniziativa privata, sorbiti adesso da quella pubblica, ma che devono mantenere questo contatto con la realtà vivente per preparare adeguatamente.

È l'istruzione professionale che deve coordinarsi per forza con la programmazione, con l'intenzione di non fare degli spostati o per preparare gente che deve trovar posto all'estero, con uno sforzo, un investimento nell'istruzione professionale per dopo, ripeto, vedere i nostri giovani espatriare, andare all'estero. Sarebbe anche un assurdo, in fondo, se non riusciamo a dare una risposta di questo genere. Noi che, comunque, siamo una Regione con 900.000 abitanti, che rappresenta la popolazione di una modesta città dell'Italia o del mondo, diciamo la verità che le complicazioni, le articolazioni statutarie, le competenze ecc., ci rendono difficile quello che potrebbe essere, anche coi danni che abbiamo a disposizione, abbastanza facile nel cucchiaino d'acqua dove siamo noi. Gli appunti fatti per quanto riguarda disfunzioni anche negli investimenti. Due miliardi sono esatti. È difficile, noi non possiamo intervenire in quella materia, perché la politica dell'incentivazione va verso i mutui che gli industriali hanno nei confronti degli istituti di mediocredito, la cui disciplina è affidata al-

lo Stato, e lo Stato dice, attraverso le leggi bancarie, attraverso le leggi di intervento quali sono le piccole e medie industrie. Noi andiamo ad agevolare le piccole e medie industrie, però sarà fatto presente, la contraddizione fra la 614 e le leggi di disposizione del comitato interministeriale del credito: parla di 3 miliardi di investimento, mentre la legge 614 parla di 2. È stranissimo anche il nostro Stato, il nostro Parlamento, che, di fronte a una decisione del comitato interministeriale del credito di portare le caratterizzazioni della piccola e media industria da 1 miliardo e mezzo di immobilizzazione a 3, fa ritorno sui 2, cioè ritorna indietro, per l'esenzione delle imposte ma anche per le agevolazioni dei mutui, tagliando fuori, evidentemente, parecchi investimenti o limitandoli in maniera artificiosa. Va bene che ci sono poi le deroghe, che dobbiamo dire che se ci sono iniziative di maggior volume possiamo ottenere anche le deroghe del comitato interministeriale del credito, però che ci sia stato un collegamento in sede nazionale no. Ammettere mutui superiori ai 2 miliardi, non è possibile, perché non nasce il mutuo superiore, non è che noi possiamo o non possiamo, è il Mediocredito che non può fare dei mutui superiori, perché altrimenti cade in investimenti oltre la 614, quindi non è possibile. Incentivi differenziati per le valli. Questa è una tematica che è sempre stata portata avanti, è stata inserita nella legge 10 ecc. È vero, effettivamente una dislocazione decentrata ha bisogno di molto, però, diciamo la verità che una buona industria deve reggersi senza gli incentivi innanzitutto, deve nascere economicamente attiva, onde evitare che diventi un problema sociale di sostegno costante. L'incentivo è un di più che vien dato alla remunerazione del capitale. È un di più. Il piano economico dell'industria deve nascere attivo, sia per ragioni di mercato sia per ragioni di produzione. Ora è logico che certi

tipi di industria non possono localizzarsi alla periferia, perché quando si deve lavorare una materia prima da trasportare, i costi sono sempre superiori a quelli di lavorare la stessa materia prima a 100 chilometri di distanza. Allora alla periferia si devono indicare insediamenti industriali che innanzitutto lavorano i prodotti del sottosuolo e del soprasuolo perché solo lì è la materia prima. Ecco le localizzazioni industriali studiate anche dai piani regionali, e poi meccanica di precisione, perché lì il rapporto nell'investimento dei costi della manodopera, evidentemente è molto di più di quello che è il costo del trasporto. Ecco perché insediamenti periferici in Svizzera nella meccanica di precisione, nella Val Rendena o fuori, resistono alla competitività del mercato, perché effettivamente hanno in sé gli elementi per fare. Quindi un insediamento in periferia deve essere eseguito con molta attenzione. È molto meglio perdere un insediamento per 1 anno, 2 anni, finché arriva quello giusto, piuttosto di prendere la strada e dire: chiunque arriva alla periferia, perché arriva, nel senso che lì trova l'area, gli incentivi, i contributi dei comuni, la popolazione, il sindaco ecc. Sarebbe uno sbaglio che pagheremo a distanza, dal punto di vista sociale, che pagheremo fra dieci anni con la riconversione di quelle industrie. Perciò anche se diciamo alla periferia: tenga la periferia uno sviluppo più ordinato. Non è che si escluda la periferia, è questione di attendere, di vedere, di localizzare, perché è più difficile localizzarla, non è che sia escluso, è più difficile localizzarla. Quello che si potrà fare si farà. Comunque, anche il suggerimento di Posch è interessantissimo per la apertura verso il mondo imprenditoriale. Anche per l'educazione del rischio. Noi non abbiamo impresa di rischio nel nostro territorio, è evidente, siamo al livello del 50% con i depositi e investimenti, da questo punto di vista la media nazionale è 73. Noi siamo al

50%, il che vuol dire che, nel settore degli investimenti, c'è una remora locale anche psicologica. Il nostro risparmio non è convogliato agli investimenti produttivi, è convogliato nei titoli, negli acquisti e in altri settori più tranquilli, dove non c'è la mentalità del rischio effettivo. Da noi l'imprenditore, in qualunque settore, commerciale, industriale ecc., ha bisogno ancora di avanzare su questa mentalità.

Gouthier ha fatto alcune interessanti richieste: entro quali limiti questa prospettiva è una volontà politica della Giunta. Guardi, venire qui a parlare a tutto il personale non ne avrei l'autorizzazione, non lo farei e venir qui anche in Consiglio regionale, impegnato in due giorni di dibattito, quando abbiamo sentito le esigenze di chiudere, sarebbe veramente una presa in giro notevole e non sarebbe neanche giusto, direi! È evidente che è una prospettiva che ha dietro di sé una volontà politica, che poi è chiara anche nelle relazioni del Presidente e delle relazioni accompagnatorie: decisioni, per esempio, sulla delimitazione delle zone depresse. Adesso i consiglieri non la conoscono, ma quando sarà maturata questa combinazione fra Regione e Provincia sarà utile che venga data, sotto premessa.

D'altro canto, signori, noi non abbiamo un'altra scelta. Se fosse affidata alle mie parole, al mio stato di convinzione, direi che sarebbe difficile portarla in porto, ma io direi invece che noi non abbiamo altra scelta. Quando abbiamo proiettato i piani urbanistici, sono anzi al di là di queste dimensioni, specialmente in provincia di Trento, quando abbiamo comunicato tutte queste attese, non so quale forza politica si tirerà indietro per non doverne dare attuazione o darne una risposta, almeno decente. E quindi i tempi sono maturi per una soluzione, ci saranno delle rettifiche, evidentemente io ho fatto una proposta, la Giunta non ha deliberato la proposta, ha detto: presento

il piano globale; il Presidente conosceva le dimensioni finanziarie, ci saranno delle rettifiche a secondo delle possibilità, ma rettifiche marginali. Evidentemente il problema deve essere affrontato in questo modo ma entro quale termine di tempo? Fra cinque mesi si va incontro al bilancio di previsione 1968; fra 3-4 mesi. Prima di tutto è evidente che bisognerà approvarlo, ma intanto che il Consiglio approva le leggi sui danni alluvionali, le leggi per le aree, — sono due leggi importanti —, e per il credito agevolato, noi dovremmo lavorare subito per impostare il bilancio. Il Presidente vorrà lavorare subito per impostare il bilancio, e se sarà possibile, come diceva il Presidente, affrontarlo in ottobre o in novembre, c'è l'anello di congiunzione immediato col piano, perché il piano va gradualmente sviluppandosi. Certo che, se dovessimo perdere un anno, se questo anno prossimo non ci fosse nessuna risposta io metterei in dubbio tutto il ragionamento, perché oggi c'è una ripresa economica nel paese, poi il Consiglio dei Ministri l'ha assodato nella relazione che abbiamo letto sui giornali. Ci sono degli interessi che si muovono verso di noi, anche di gruppi notevoli nel settore privato. Sull'autostrada: siccome l'autostrada viene nel 1969, se poi verrà nel '69, perché alcuni tempi sono già dilazionati per un tratto, comunque, con la sola autostrada non è che noi pensiamo di risolvere il problema, è un aiuto ma indubitabilmente se non abbiamo le aree nulla possiamo risolvere. Se oggi avessimo un'offerta e una grossa industria, di 500 persone addetti, dicesse fra un mese voglio insediarmi in una località, non c'è nessuno che ha 10 ettari in tutta la Regione; nessun Comune oggi ha 10 ettari, né il comune di Bolzano, né quello di Trento, né quello di Rovereto, né la periferia. Dovremmo dire di no, e non possiamo esser colti di sorpresa in questo senso, bisogna prepararsi, sperando evidentemente che nascano

anche altri presupposti di investimenti. È vero però che il piano integrale è notevole e che se ci sarà un'espansione nazionale degli investimenti questo, di riflesso, porterà anche da noi una movimentazione, e sarebbe auspicabile anche l'investimento di natura pubblica, o in combinazione fra l'autorità pubblica, IRI e privato. Discorsi di questo genere sono costantemente seguiti, nel senso di dire: se non vuol venire l'iniziativa pubblica venga anche l'iniziativa pubblica in collaborazione con l'iniziativa privata, dove ci sono notevoli collaborazioni dell'IRI con gruppi di privati. Nella provincia di Bolzano poi è necessità assoluta, di rendere anche tutta la questione politica, perché non vi è dubbio che la situazione politica grava sullo sviluppo industriale di Bolzano; se siamo onesti verso noi stessi, nessuno lo può escludere, nessuno. Grava in maniera pesante, e lo stato di tranquillità del territorio è una delle condizioni fondamentali dello sviluppo ordinato e del lavoro. Uno stato di incertezza, di contrasto, di insicurezza, è uno degli argomenti negativi all'investimento del capitale.

Che poi occorra il coordinamento è anche necessario. Io faccio appello anzitutto alle due Province per un maggior colloquio con i responsabili regionali in questo frangente, in questa necessità, in attesa di una definizione diversa delle competenze. Quindi dobbiamo portare avanti insieme il tema dell'industrializzazione e dell'aspetto del territorio, dobbiamo portarlo insieme, non è questione di interferire in competenze reciproche, no, è proprio perché non possiamo se non andare assieme, non è un problema che può esser risolto a Bolzano senza sentire Trento, a Trento senza sentire Bolzano e viceversa, è un tema che va risolto insieme, anche nei tempi di preparazione con un colloquio che va al di là delle competenze, fra uomini che veramente credono nella finalità della programmazione e della urbanistica,

che sono convinti di dare un contributo di chiarimento reciproco, senza sotterfugi, in buona fede, onestamente.

Ceccon ha fatto un elenco di difficoltà finanziarie psicologiche, per l'attuazione di questi propositi, polemizzando con me, con la Giunta regionale ecc. Anche dichiarandosi d'accordo sul tema di fondo, che queste difficoltà ci siano è assodato, è inutile che le elenchi, le conosce il Consiglio regionale, la Giunta regionale ecc. Ma non si può disarmare perché ci sono le difficoltà, quando c'è una necessità di questo genere le difficoltà debbono essere superate. E penso che saranno superate, e penso che anche gli altri settori siano convinti che una politica armonica del nostro territorio va fatta inquadrando anche lo sviluppo dell'industria. Che questa sia una nuova politica o che sia la vecchia politica, interesserà la storia. È la politica che va così, che si accosta gradatamente alla nuova realtà, modificandosi e cercando di interpretarla. Oggi interpretiamo la situazione in questo modo, e penso che il centro sinistra sia nelle condizioni più idonee di interpretarla, anzi direi che il centro-sinistra dovrebbe essere la forza politica più idonea a risolvere un problema di struttura. Si è affrontato anche il discorso di programmazione e di urbanistica territoriale. Se non fosse così, il centro-sinistra perderebbe l'anima alla quale effettivamente ho collaborato anch'io e penso non ultimo.

Al cons. Pruner, che è del parere di mandare tutto al Governo, questo è il discorso da fare: noi non ci arriveremo mai, quindi ci pensi il Governo. È una polemica, il Governo ha i suoi problemi enormi; che il Governo debba essere avvertito costantemente e che noi dobbiamo colloquiare costantemente col vertice nei vari ministeri, e dell'urbanistica e della programmazione, sia per la difesa delle competenze, ma soprattutto per il coordinamento,

questo è più che logico; che il Governo ci deve venire incontro anche per la soluzione di certi problemi particolari, dirà l'amico Raffaelli, l'art. 10, ecc., è più che logico, ma non possiamo sfuggire alle nostre responsabilità dicendo: ci pensi il Governo. Allora l'autonomia a che servirebbe? O è semplicemente per dire: assodato che voi non ci riuscite, perché le premesse non ci sono, perché la forza politica non c'è, perché il coordinamento manca, perché i contrasti in quelle due province ci sono, ecc. ecc., ecco signori, l'unico è il Governo che può risolvere un problema di questo genere, nel quadro più ampio. Ma noi non possiamo, è assurdo fare questo discorso. Basti dire che la 614 dà alla Regione la facoltà di fare i piani globali, di presentarli al Governo, secondo questi piani il Governo fa gli stanziamenti e li passa sul bilancio regionale, viene attuato in sede regionale un certo rispetto, comunque un certo atteggiamento. Che passi avanti sono stati fatti, lo devo dire anch'io, perché non è sicuramente il sottoscritto che non ha combattuto certe tesi governative in campo scolastico, delle competenze delle Province. Ma fra loro, in quei tempi e oggi, la considerazione governativa parlamentare della Regione è a metà, da pochi anni si è inserita il nome della Regione, nella legislazione nazionale, non da molti anni che è inserito il Presidente della Giunta regionale nel comitato dei Ministri anche per la 614. Quindi un certo accostamento della realtà regionale, una certa presa in coscienza delle realtà regionali, dobbiamo dire, si sta maturando, e comunque, certamente qualche cosa di più di quello che era 5-6 anni fa. Evidentemente non c'era né la legislazione né, in altri settori, la presenza regionale a livello governativo. Il colloquio fra noi e i ministri è molto facile, più di un tempo, non vi è dubbio. Che poi il ministro all'industria non abbia risposto sulle Ferroleghie è un caso particolare. Ferro-

leghe, sappiamo tutti, tariffe differenziate. La Enel si oppone, con un maggiore principio e dice: l'energia va pagata secondo la qualità, non secondo l'uso che se ne fa, a questo punto, a questo prezzo. Il Governo ha raccomandato all'Enel per la Regione Trentino-Alto Adige delle tariffe, che non sono differenziate, però non sono quelle del Cip, sono inferiori. Noi non abbiamo ancora l'applicazione delle tariffe Cip per le Ferroleghie nella Regione, perché il Governo ha detto all'Enel: ci accosteremo ai prezzi Cip col tempo, in attesa della definizione delle tariffe differenziate che compete al Governo. Intanto avete questa contropartita tariffaria. Non è sufficiente, ma non dipende dall'Enel o meno dipende anche dal progresso della tecnica. Noi energia di scarto non ne abbiamo più, l'energia è diventata energia di qualità. Fossero state le aziende private, oggi, l'energia elettrica, nel settore delle ferroleghie, costerebbe di più, perché pur con l'interconnessione, anche fra privati, non sarebbe valorizzata tutta l'energia elettrica. Quindi, l'aumento della tariffa non dipende da una decisione Enel, ma dipende dalla qualità dell'energia che si è modificata.

Per la produzione ferroleghie l'esigenza perdura 10 mesi invece che 6 mesi per il mantenimento del posto di lavoro occupato. Quindi son due problemi obiettivi. Noi non possiamo risolvere solo con la centrale termica o con le tariffe differenziate. Ci siamo trovati con gli industriali, abbiamo fatto uno studio, siamo andati avanti, stiamo andando avanti seriamente su questa proposta, che incontra difficoltà di ordine giuridico e di ordine economico. Dobbiamo produrre sotto le 4 lire e 50, è inutile produrre a 5 lire; per produrre a 3,50, nel nostro territorio, dobbiamo trasportare la materia prima, la nafta, e sono costi; è antieconomica una centrale termica di una potenza sopra i 110 kWh di potenza installata, non può essere economica se non in riva al mare. Quindi do-

vrebbero gli industriali, d'accordo con la Regione, fare una centrale termica, versare all'ENEL l'energia elettrica di quella centrale termica, per avere una contropartita di energia nel territorio regionale. È una proposta, è un atto di volontà che facciamo e che presenteremo al Governo assieme agli industriali, proprio per dire al Governo che noi non possiamo far morire delle nostre industrie, a meno che nella programmazione economica la produzione ferroleghie sia scartata, perché, se entra la Svezia nel MEC, noi possiamo chiudere subito quegli stabilimenti, perché nessuno compete alla 1,80 di costo di energia elettrica della Svezia, nessuno. Quindi non è possibile che noi manteniamo oppure facciamo il conto antieconomico o comunque di privilegio verso l'interno di 1 lira, per poter mantenere la produzione. Lo Stato, creando, per sue ragioni, deve dire: non voglio essere soggetto a stati esteri in un certo tipo di produzione, faccio il costo sociale e politico; ma se nel MEC non è più possibile fare questo ragionamento, tutto è inutile. Possiamo farlo adesso perché la Svezia è fuori del MEC, ma domani non sarà più possibile, perché il prezzo politico dell'energia elettrica è vietato da trattative e non è possibile. Io dico, domani anche la lira della Terni deve essere aggiornata, quando il problema siderurgico diventerà un problema del MEC. È troppo comodo, ogni stato fa una politica sua, allora dobbiamo finirla in termini della libera concorrenza, a meno che gli stati unitari del MEC dicano che il problema siderurgico è un problema statale, da non affidarsi all'iniziativa privata e rientra nella sfera dell'ordine pubblico. Comunque, noi non abbiamo risolto il problema, non perché non l'abbiamo voluto risolvere, ma perché è un problema grosso, difficile, dal punto di vista giuridico, dal punto di vista economico, mettere insieme, fare un consorzio ecc., quindi abbiate pazienza, certe cose

non si maturano entro un certo limite quindi non è colpa di nessuno.

Poi nel settore dell'industria due hanno parlato del porfido; il cons. Bolognani e il cons. Pruner. Anche il problema del porfido è stato esaminato dall'assessorato in parecchie riunioni, si sta vedendo intanto di arrivare al varco del porfido per la qualità della produzione. Non è vero che non siano stati aiutati; mutui agevolati nel settore del porfido sono stati dati.

... Il problema però non è risolto ma si sta affrontando. Comunque è anche affidato alla considerazione particolare perché è una nostra produzione del sottosuolo, tipico di una industria che può anche essere decentrata perché la materia prima è decentrata, quindi tutte le industrie del sottosuolo per noi sono fondamentali, soprattutto perché sono alla periferia e perché sono le uniche che hanno ragioni economiche per rimanere alla periferia. Quindi non possiamo assolutamente abbandonarle. Nei trasporti, Manica, dice, il problema dei trasporti, Corsini, commissioni di studio ecc. La commissione di studio che sta terminando la Giunta regionale ha avuto del tempo, non ha ancora concluso i lavori, ma abbiamo ancora da riunirci, perché finché sono qui non possono riunirsi, non ci siamo ancora riuniti. Comunque studio dei trasporti sulla possibilità di una regionalizzazione dei trasporti, impegno del centrosinistra, sarà portato avanti dalla commissione di studio per esaminare gli aspetti finanziari e giuridici che il tema comporta. Quindi questo è l'impegno dello studio, che non ha un orientamento da dire: fatto lo studio ci sarà la regionalizzazione dei trasporti. Possibile che, con la situazione attuale, sarà un discorso anche questo della programmazione, un discorso prioritario, quando la commissione non ha potuto concludere. Abbiamo perso due mesi per avere le segnalazioni dei sindacati, cons. Manica, quindi poi abbiamo dovuto aumentare di

un esperto o due, dobbiamo chiedere anche il nome degli esperti. Comunque, l'ufficio ha pronto tutto, appena che la commissione sarà insediata si metterà a lavorare. Ma il problema dell'Atesina è un problema che non attiene alla questione della regionalizzazione dei servizi perché l'Atesina potrebbe anche essere capitale privato e il tema della regionalizzazione del servizio il centro-sinistra l'avrebbe chiesto lo stesso.

Non in polemica con nessuno, chiarisco, perché è stato introdotto da Corsini dicendo: è o non è un problema dell'assessorato? È un problema di un'azienda, affidato a chi regge quell'azienda e a chi ha il capitale di quell'azienda, non della Regione. Qui si sta confondendo, perché c'è un problema dell'Atesina perciò dobbiamo regionalizzare i servizi. No, questo è un discorso che non va. Se è interesse pubblico, se assoderemo che l'interesse pubblico esigerà la regionalizzazione sarà affrontato questo tema con tutte le applicazioni, se è di interesse pubblico. Comunque, posso assicurare adesso, come responsabile del settore, che il settore dei servizi pubblici qui è garantito in maniera soddisfacente. In provincia di Bolzano, sicuramente, con aziende che fanno il loro servizio. Noi non abbiamo avuto segnalazioni. Quelle che abbiamo avuto dalle autorità comunali sono sempre state seguite, negli orari, nei prezzi e nei servizi. Così in provincia di Trento, cessione di linee da parte di privati non ce ne sono state, voglio dirlo in maniera autorevole, caso mai cessioni di linee stagionali o spostamenti stagionali, ma servizi pubblici per collegamenti di nuclei abitati con altri centri abitati, o di zone industriali con gli abitati, o problemi ecc., sono stati tutti integralmente risolti e adeguatamente risolti dai servizi privati. Quindi lasciamo perdere il discorso che vien fuori ogni tanto, questa è la verità, il diverso è un'altra cosa. Il colloquio coi sindacati

è costante; io ho partecipato sempre ai convegni dei sindacati per lo sviluppo economico di questo o di quell'altro territorio, problemi che vengono anche costantemente alla attenzione dei sindacati. Non ho citato nella relazione questo aspetto, perché avrei dovuto star qui tre giorni, quindi è nella mentalità, nell'atteggiamento dell'assessorato, interpretando quello della Giunta, la considerazione delle organizzazioni sindacali e delle importanze delle organizzazioni sindacali di sviluppo economico perché, senza la collaborazione delle organizzazioni sindacali nel contesto dello sviluppo economico, questo sviluppo economico sarebbe pregiudicato, ma notevolmente pregiudicato. Quindi un contatto costante e la considerazione anche. Ultima parte, impianti a fune. È stato detto criticamente dal cons. Kessler che non è d'accordo sugli impianti a fune. Ora, senza star qui a contraddirlo, a portare elementi che dicono: le infrastrutture sono esigenze di natura pubblica, e non quindi di finanze private, o comunque l'ente pubblico deve contribuire perché sono strozzature per la valorizzazione di determinate zone, il discorso è diverso; il discorso è: se in questo momento qui gli investimenti nel settore funiviario riserviamo un trattamento che sia superiore al trattamento che riserviamo al settore industriale nella stessa località, cioè se diamo il 4,50% a fondo perduto, tenuto conto che gli impianti a fune nelle zone montane godranno delle agevolazioni della 614, cioè nei territori montani gli impianti a fune godranno del contributo a fondo perduto del 10%.

Ora, se noi diamo i mutui al 4% per gli impianti a fune e poi il contributo al 3,40, sapete che incidiamo anche sul capitale, perché per portare dal 5% gli interessi allo 0 basta il 2,80.

Io ho avuto colloqui con industriali, con l'associazione, la quale si è dichiarata soddi-

sfatta sufficientemente di avere le agevolazioni della legge 10. Quindi non vogliamo essere più realisti del re, vediamo quelli che non si fanno. Io vorrei sapere quali impianti non si fanno, perché molti impianti noi abbiamo addirittura oggi, un'aggressione degli impianti alla montagna — bellissima, per sviluppi turistici ecc. — Ma abbiamo veramente una aggressione è diventato un investimento, e devo dire anche che noi abbiamo la possibilità di costituire subito una finanziaria per gli investimenti del settore turistico e impianti a fune . . .

(Interruzioni).

ALBERTINI (Assessore industria e trasporti - D.C.): Non c'è da ridere, io dico cose serie. Adesso spiego il perché, ho detto che noi troviamo difficoltà ad avere la partecipazione del capitale privato in finanziarie del settore industriale e non abbiamo nessuna difficoltà a trovare partecipazioni di capitale privato di finanziarie di Milano, di Roma, per partecipare a iniziative nel settore funiviario. Quindi dovendo optare, signori, dovendo optare, sui contributi nel settore industriale, alluvionale, che è di 300 milioni, — adesso sono diventati 300 milioni —, poi c'è anche il commercio, c'è anche altro, sulle aree industriali con 200 milioni che sono insufficienti, dobbiamo noi mantenere un incentivo di questa portata? Se è per iniziative di natura pubblica, collegamento di frazioni, — c'è un comune in provincia di Bolzano che ha l'urgenza di un contributo —, è un altro conto, ma per gli altri no. Un'unica cosa a salvaguardare è che chi fa lo investimento maggiore, è può essere nei primi anni del mondo economico, amplia la possibilità dello sfruttamento della zone per gli skilift ed altri investimenti complementari. Questo sì, questo è giustissimo, perché l'immobilizzo del primo trasporto sui posti di localizzazione turistica è il più pesante, il meno red-

ditizio nel confronto degli altri, che hanno ammortamenti anche di due anni, di tre anni. Ma questo avviene, io non ho presente nessun caso in cui sono state date concessioni, se non attenendoci a questo criterio.

Quindi possiamo compensare gli investimenti non validamente remunerativi con quelli remunerativi, sarà questione che i comuni, o i consorzi di comuni e la provincia, faccia quella politica evidentemente programmata anche in quelle zone lì, con delle proposte organiche. Noi abbiamo fermato tutte le istruttorie in certe zone, fin che non abbiamo il piano generale, perché non vogliamo pregiudicare una soluzione ordinata di quel territorio turistico con improvvise concessioni. Questo è giusto, ma detto questo, diciamo la verità, io non so, ci sarà qualche caso, ma nella stragrande dei casi quando noi diamo un mutuo — il mediocredito si è dichiarato disponibile di mettere a disposizione i mezzi per i finanziamenti nei settori funiviari —, anche nell'arco degli 8 miliardi necessari per gli interi investimenti richiesti oggi, mi pare che il settore funiviario sia garantito, e non è disincantato; viene equiparato al settore industriale, anche se è un settore di servizio.

Quindi indico la stessa via al Presidente Kessler, così a Fioreschy, che ha richiesto, dando assicurazione evidentemente che, nel rifinanziare la legge 10, possiamo fare quegli adattamenti per gli impianti funiviari. Con questo mi pare di aver inquadrato, è la prima volta che dobbiamo fare un discorso così, di rinuncia di un settore verso un altro settore, d'altro canto se la Provincia mi vuol dare 50 milioni io penso di proporre alla Giunta quei 50 milioni per le aree industriali, non certo per impianti funiviari, 50 milioni, io lo dico subito altrimenti la Provincia di Trento è meglio che se li tenga quei 50 milioni e faccia opere pubbliche, augurandoci che quelle opere pub-

bliche le faccia nelle infrastrutture e negli insediamenti industriali che sono prioritariamente necessari, appunto anche per dare una risposta al vostro piano urbanistico, e non solo alla nostra programmazione.

PRESIDENTE: Metto in votazione i capitoli.

Cap. 1350: approvato a maggioranza, con 5 astensioni.

Cap. 1352: approvato a maggioranza, con 5 astensioni.

Cap. 1354: approvato a maggioranza, con 5 astensioni.

Cap. 1355: approvato a maggioranza, con 4 astensioni.

Cap. 1411: approvato a maggioranza, con 4 astensioni.

Cap. 1412: approvato a maggioranza, con 6 astensioni.

Cap. 1413: approvato a maggioranza, con 3 astensioni.

Cap. 1452: approvato a maggioranza, con 6 astensioni.

La parola all'assessore Pasqualin.

PASQUALIN (Assessore suppl. lavori pubblici e credito - D.C.): Signor Presidente, signori colleghi, il bilancio dell'assessorato dei lavori pubblici acquista quest'anno una particolare importanza per i motivi contingenti che si sono verificati anche durante il decorso anno. Su 1.204.000.000 di bilancio ordinario, verranno ad aggiungersi notevoli importi che saranno trasferiti dal ministero dei lavori pubblici, specialmente su quel capitolo relativo alle alluvioni 1967. L'attività pertanto che si andrà a svolgere avrà due caratteristiche particolari, la prima che riguarda l'attività ordinaria e la seconda che riguarda l'attività in ordine al piano di programmazione quinquennale, inserendo in questo piano di programma

zione quinquennale il piano di viabilità, il catasto delle opere pubbliche e il piano degli acquedotti e l'inventario delle risorse idriche. La terza caratteristica fondamentale e azione operativa sarà relativamente al ripristino delle opere distrutte in occasione delle alluvioni nel 1966.

1) ATTIVITÀ ORDINARIA

Opere a carico della Regione.

Nel 1967 l'Assessore ai Lavori Pubblici svilupperà un notevole programma di opere a proprio carico; alcune opere sono state recentemente ultimate o sono in corso i lavori di finitura e verranno collaudate nel corso dello anno:

- *Fiera di Primiero*: È stata recentemente ultimata la costruzione dell'edificio a sede degli Uffici regionali con una spesa di Lire 61.300.000, comprensiva della utilizzazione del sottotetto.
- *Malles Venosta*: È in fase di ultimazione l'ampliamento dell'edificio sede degli uffici regionali con una spesa di L. 27.000.000.
- *Grand Hotel Terme di Roncegno*: Sono in corso sistematici lavori di riassetto ed ammodernamento, con una spesa di Lire 6.395.000.
- Analoghi lavori sono in corso al *Grande Albergo di Levico* per una spesa di Lire 10.340.000.
- Sono ultimati i lavori di sistemazione della stazione di imbottigliamento dell'acqua oligo-minerale in Levico con una spesa di Lire 6.500.000.
- Sono in corso i lavori di sistemazione delle opere del comprensorio di Vetriolo dove sono stati eseguiti lavori di difesa degli acquedotti termali dalle frane in atto.
- Sono in corso alla Piccola Opera della Divina Misericordia di Levico opere di ap-

provvigionamento idrico e di viabilità interna con una spesa di Lire 12.4000.00.

- In Valle Aurina è in corso a *Rasun di Sotto* l'ampliamento di un edificio-magazzino per servizi regionali del B.I.M. con una spesa di Lire 15.000.000.
- Sono imminenti a *Plancios* lavori di sistemazione di stabili regionali
- A Bressanone è stato costruito il ramale di fognatura di collegamento dell'Istituto Regina Elena alla rete urbana.
- Sono stati eseguiti e parzialmente sono in corso i lavori di straordinaria manutenzione degli edifici per abitazioni per dipendenti regionali a Trento e Bolzano e alla Sede degli Uffici regionali di Monguelfo.

Oltre alla condotta, contabilità e collaudazione delle opere relative al Palazzo della Regione di Trento, già interamente occupato dagli Uffici ed Organi regionali e in cui sono in corso i lavori di ripristino di impianti e strutture danneggiate dalle alluvioni, stanno per essere appaltate le seguenti opere:

- *Sede Uffici regionali in Vipiteno*: Il progetto è stato approvato dalla Giunta regionale per l'importo di Lire 56.000.000.
- *Sede Uffici regionali in Silandro*: Il relativo progetto è stato approvato dalla Giunta regionale per l'importo di L. 43.500.000.
- *Caserma dei Vigili del Fuoco di Bolzano*: Il progetto è stato approvato, con qualche prescrizione, dal Comitato tecnico regionale nell'importo di Lire 600.000.000. Apportate le modifiche tecniche necessarie ed ultimate le pratiche amministrative anche detta opera andrà prossimamente in appalto per un lotto comprendente le opere murarie, dell'importo di Lire 230.000.000; successivamente, appena approvata la legge di adeguamento dello stanziamento occorrente, si provvederà agli altri appalti.

Sussidi e Contributi

- *Sussidi per progettazioni*: Il capitolo è stato quest'anno adeguatamente aumentato, sia per evadere le numerose domande giacenti, quanto per consentire di aiutare quei Comuni che non potendo fruire dei benefici previsti dalla legge n. 1142, hanno particolari esigenze di incaricare direttamente dei tecnici che predispongano progettazioni di interesse intercomunale.
- Opereranno anche quest'anno gli interventi previsti per la *prevenzione di strade ed abitati da frane e corrosioni*, interventi che sulla base di esperienze passate, si sono dimostrati quanto mai validi ed efficienti.
- A sensi della L.R. 10 novembre 1965, n. 13 vengono concessi contributi nella misura dell'1% per lavori stradali da eseguire in nove Comuni della Provincia di Bolzano.
- Sulla legge n. 19 verranno concessi contributi alle Province autonome per la manutenzione ed asfaltatura delle strade comunali assunte in manutenzione dalle Province.
- Tramite la Sovrintendenza ai Monumenti la Regione interverrà al restauro di monumenti e di opere d'arte.
- Si presume di poter erogare i contributi per il ripristino delle opere pubbliche danneggiate dalle alluvioni del 1965, interventi disciplinati dalla legge regionale 5 settembre 1966, n. 16. Sino a questo momento sono stati impegnati circa 350 milioni. Si ritiene di poter esaurire gli interventi non appena le restanti pratiche saranno state perfezionate dai Comuni.
- Particolare interesse merita il rifinanziamento della legge regionale n. 17 del 1 giugno 1963. Come è noto nello scorso anno il Consiglio ha ritenuto che fosse indispen-

sabile il rifinanziamento di questa legge che affrontava un programma pluriennale di opere pubbliche nella Regione. Si ritiene che la suddetta legge potrà essere entro breve tempo rifinanziata per l'importo di Lire 300 milioni, pari ad un onere di 4 miliardi e 500 milioni.

All'attività ordinaria così sinteticamente esposta, va aggiunto il compito assegnato all'Assessorato da parte della legge 25 novembre 1963, n. 31 e cioè il funzionamento del Comitato tecnico regionale e la formulazione di pareri su tutte le opere che prevedono un intervento finanziario da parte della Regione: rientrano nella competenza dell'Assessorato, oltre alla stesura dei voti o pareri espressi per altri Assessorati su varie leggi (Piano Verde, Legge 31 ottobre 1964 n. 31 ecc.) anche altri compiti relativi alla sorveglianza, accertamenti tecnici, collaudi, pareri di congruità sui canoni d'affitto ecc.

2) ATTIVITÀ IN ORDINE AL PIANO DI PROGRAMMAZIONE QUINQUENNALE

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha richiesto che venissero fornite le indicazioni ritenute opportune secondo le competenze della Regione sul programma esecutivo delle opere stradali nel quinquennio 1965-1969. L'assessorato ha disposto lo studio e la compilazione del programma stradale per il territorio della Regione, sentito anche il parere delle Province e degli Uffici del Genio Civile.

Il piano tiene conto naturalmente della politica generale dello sviluppo economico-sociale di ogni Provincia. Il programma comprende, come abbiamo detto, le strade di grande comunicazione: superstrade, raccordi autostradali, strade statali; viabilità minore con previsioni integrative per l'ammodernamento della rete esistente e una ulteriore previsione

di passaggi a livello da eliminare. La spesa presunta ammonta a 224 miliardi e 100 milioni.

Le previsioni delle spese presunte, indicate, possono cambiare, aumentare nel tempo, per aumenti di costi e per inflazione monetaria; inoltre dipendono dalle diverse caratteristiche che potranno essere assegnate alle diverse opere stradali, a seconda della riconosciuta importanza della strada, che potrà variare a seguito delle variabili esigenze tecniche ed economiche e delle variabili influenze politiche. Data l'entità della spesa risultante dal programma generale è da ritenere che l'attuazione del programma debba venire ripartita in diversi piani quinquennali nei quali potranno poi venire eventualmente modificate singole previsioni e singole graduatorie delle priorità eseguite sempre in relazione al tempo di realizzazione.

Il piano parte dalla considerazione che nella nostra Regione ha preminente importanza economica l'industria turistica, l'attività industriale in genere, quella agricola e forestale.

L'attività agricola è nel suo complesso in regresso, mentre la montagna si spopola.

In quasi tutto il territorio della Regione è in rilevante ascesa il già importante settore turistico, mentre in qualche zona si nota una espansione industriale e commerciale. Pertanto assume ora in tutta la Regione importanza essenziale la viabilità e le sue condizioni, che devono essere adeguate alle varie esigenze tecnico-economiche del traffico in continuo aumento.

La consistenza attuale delle comunicazioni stradali è ancora, malgrado i notevoli interventi negli ultimi anni da parte dei vari Enti, Stato, Province, Comuni, in buona parte deficiente.

La già finanziata ed iniziata costruzione dell'Autostrada del Brennero, appaltata ed in corso in parecchi lotti, su di un totale di 34

lotti, porterà a suo tempo un'ulteriore rilevantissima ascesa dell'attività turistica e commerciale, già da tempo in forte e continuo aumento.

L'Autostrada formerà la spina dorsale della viabilità nella Regione e su tale fatto sono basate le previsioni della Regione per il piano quinquennale.

Tuttavia, anche dopo l'ultimazione e la futura apertura della Autostrada del Brennero, il traffico dovrà avere, come deve avere già adesso, un aiuto in una viabilità di grandi e di piccole comunicazioni, basata sulle esistenti e su di ulteriori nuove vie di comunicazione; ma dovrà essere agevolata da radicali, estesi numerosi miglioramenti della viabilità maggiore e minore, per eliminare o ridurre gli attuali ostacoli al traffico, con massicci interventi che comprendono nuove superstrade e raccordi auto stradali, da costruire, sistemazioni radicali, trasformazioni, correzioni, allargamenti delle maggiori vie esistenti, a cominciare dalle strade statali, alle strade provinciali, intercomunali, comunali e minori.

Nella Regione le zone in corso di industrializzazione sono già servite da strade statali e provinciali, che devono però essere migliorate, mentre alle necessità agricole possono sopperire le strade attuali con qualche miglioria; per le necessità forestali occorrono rilevanti integrazioni e migliorie.

Quanto agli aeroporti, quello di Bolzano, che ha una pista con adeguato sottofondo e pavimentazione in conglomerato bituminoso, lunga 1045 metri e larga 50 metri con piazzale di sosta e manovra, con pavimentazione in cemento armato, verrà servito delle previste varianti della S.S. n. 12 e dal raccordo con l'autostrada del Brennero; l'aeroporto di Trento dovrà essere servito da un collegamento stradale pure con la S.S. n. 12 e con l'autostrada.

Le esigenze della viabilità di carattere tu-

ristico, industriale, commerciale, forestale, agricolo, in massima si sovrappongono e si identificano, mentre i programmi di sviluppo della viabilità sono appunto basati sugli sviluppi già in atto e su quelli chiaramente prevedibili per le varie esigenze del prossimo futuro.

Come è noto l'intervento pubblico nei riguardi delle opere pubbliche avviene finora con provvedimenti frammentari e disparati. Si rileva quindi necessario ed urgente, ad evitare dispersione di mezzi, il lavoro di programmazione generale nella Regione.

In base a questo presupposto si sta effettuando a cura dell'Assessorato un preciso rilevamento della situazione attuale e delle necessità future, tenuto conto pure di un ordine prioritario.

L'indagine finora ha interessato circa la metà dei Comuni della Regione e prosegue collegando detti accertamenti con quelli relativi ai danni alluvionali.

La rilevazione, oltre alle indicazioni di carattere generale e delle attività fondamentali dei censiti, riguarda la situazione degli acquedotti circa l'approvvigionamento idrico, le esigenze e le previsioni, ciò dicasi anche per le fognature, le strade, le scuole, gli asili, le opere igieniche e le opere varie.

Ritengo che questo piano sia, per quanto è possibile, un primo passo verso un effettivo coordinamento che dovrebbe essere attuato da parte degli Enti pubblici, considerato anche l'ordine di priorità.

PIANO REGOLATORE GENERALE DEGLI ACQUEDOTTI

Con legge 4 febbraio 1963 n. 129, il Ministero dei Lavori Pubblici è stato autorizzato a predisporre un piano regolatore generale degli acquedotti per tutto il territorio dello Stato.

Il Provveditorato alle Opere Pubbliche per la Regione Trentino-Alto Adige, su disposizione ministeriale, ha provveduto ad elaborare un piano il quale è stato presentato alla Regione per il parere di sua competenza, per essere poi trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

È noto infatti che lo Statuto ha riservato alla Regione la competenza primaria in materia di acquedotti.

Dall'esame del piano, condotto congiuntamente con le Province, erano emerse alcune osservazioni di fondo e principalmente la scarsa previsione di dotazione idrica in relazione alla popolazione fluttuante stagionale oltre che sulla dotazione unitaria dei centri di maggiore sviluppo. Analiticamente si può osservare quanto segue: mentre per la nostra Regione si riconosce che le dotazioni assunte di 300 + 350 l al giorno pro capite possono essere superiori a quelle delle altre Regioni del territorio nazionale, si deve constatare che tali dotazioni sono già di molto superate da svariati centri della nostra Regione, che risente attraverso le esigenze della clientela turistica straniera la influenza dell'alto tenore di vita del centro e nord Europa; in un piano a così lunga scadenza si ritiene che si debba certamente stare al passo col progresso sociale dei Paesi vicini più avanzati.

Un altro fattore che avvalorava la tesi della scarsa previsione di dotazione idrica in relazione alla popolazione fluttuante, è costituito dalla maggiore diluizione della stessa clientela turistica, specialmente straniera, che cerca e scopre sempre nuove località, paesisticamente interessanti, che finora erano ignorate o trascurate a favore dei centri più noti, divenuti ora troppo congestionati e chiassosi.

Un'altra osservazione riguarda l'aspetto dell'incremento demografico. Si ravvisa la necessità maggiorare la previsione al 2015 della

consistenza della popolazione provinciale ad almeno 600.000 unità tenendo anche conto del fatto che le zone di maggiore evoluzione costituiscono fatalmente poli di attrazione della immigrazione interna delle zone meno sviluppate, ma demograficamente più attive.

Dall'esame del piano regolatore degli acquedotti relativo al territorio regionale, sentite le osservazioni delle amministrazioni provinciali e degli uffici regionali interessati si ritiene che con particolare riguardo al notevole sviluppo turistico della Regione si debbano aumentare le previsioni demografiche, specialmente tenendo presenti nelle zone turistiche le stagioni di punta alle quali deve essere commisurato il fabbisogno unitario.

Poiché la competenza in materia di acquedotti è dell'Assessorato regionale cui è affidata la materia dei lavori pubblici, è ovvio che su di esso grava il compito di coordinare i diversi lavori di indagine e di studio.

Sarebbe utile inoltre predisporre un programma organico di lavoro per gli accertamenti geologici e idrogeologici.

La compilazione del piano regolatore generale degli acquedotti ha posto in evidenza tra gli altri problemi, la necessità di completare il lavoro con un inventario delle risorse idriche nella nostra Regione. Infatti dall'indagine statistica sulle necessità idriche dei nostri comuni e sullo stato attuale degli impianti è emerso che un certo numero di comuni è già attualmente carente di approvvigionamento idrico e che tale carenza aumenterà nel futuro in vista anche dell'incremento turistico e di popolazione stabile. La situazione è stata anche aggravata dalle recenti alluvioni che hanno sconvolto parte degli acquedotti esistenti e che hanno alterato le condizioni idro-geologiche, causando sia inquinamenti che perdite di sorgenti. Risulta perciò evidente la necessità di un inter-

vento organico della Regione per il risanamento della situazione.

Un organico studio di rilevamento qualitativo e quantitativo delle acque ad uso potabile disponibili nel territorio regionale, è ora in corso allo scopo di pervenire al più presto alla formazione di un piano regionale delle acque ad uso potabile, da tenersi poi costantemente aggiornato in base alle utilizzazioni che man mano si richiedono, anche in relazione ai piani urbanistici provinciali.

Naturalmente il lavoro per l'inventario sarà a carattere generale e non potrà affrontare e risolvere tutti i problemi particolari locali, perché si giungerebbe a tempi di realizzazione e costi proibitivi, ma costituirà la base per ogni ricerca particolareggiata. Fornirà cioè elementi di giudizio ai tecnici dei vari Enti od uffici e metterà a disposizione dei geologi, consulenti di questi, tutta la massa dei dati sinora acquisiti con evidente risparmio di tempo e quindi di spesa per le singole Amministrazioni.

In sintesi le finalità dell'inventario delle risorse idriche regionali possono essere così riassunte:

- raccolta ed archiviazione unitaria dei dati idrogeologici acquisiti con i lavori e le ricerche sinora eseguiti, per la compilazione di una documentazione riassuntiva le attuali cognizioni sulla idrogeologia locale. Di tale documentazione, che costituisce una base indispensabile per ogni ulteriore ricerca razionale, potranno avvalersi Enti e privati ed i geologi consulenti;
- interpretazione e sintesi dei dati raccolti, integrata da studi idrogeologici di carattere generale per la stesura di un quadro completo e costante aggiornato delle riserve idriche, della loro distribuzione, reperibilità e possibilità di utilizzo;

- delimitazione delle aree in cui esistono condizioni idrogeologiche generali favorevoli all'esistenza di sufficienti risorse idriche e di quelle che ne sono prive. Identificazione delle zone in cui esistono presupposti geologici generali per un possibile inquinamento;
- identificazione delle zone in cui è necessario condurre studi locali particolareggiati.

In ultima analisi cioè si giungerà ad una valutazione del patrimonio idrico regionale e si avranno precise indicazioni sulle disposizioni di carattere generale da prendere per difendere ed incrementare le attuali fonti di approvvigionamento idrico.

L'utilità dell'inventario non si limiterà però al solo campo dell'approvvigionamento per uso civile ed industriale, ma fornirà anche elementi di valutazione e costituirà una base operativa per pianificazione della sistemazione dei bacini montani; dell'irrigazione e della difesa civile delle calamità naturali.

Naturalmente una simile mole di lavoro non può essere condotta a termine dai singoli geologi consulenti di Enti, Comuni o privati, sia per ragioni di costo che di tempo; può essere realizzata solo da un gruppo di lavoro a carattere regionale, secondo lo schema che si verrà esponendo nelle pagine seguenti.

3) ALLUVIONI 1966

L'attribuzione alla Regione delle competenze per il ripristino delle opere pubbliche di interesse regionale danneggiate o distrutte dalle alluvioni dell'agosto e novembre 1966 ha notevolmente aumentato le responsabilità dell'Assessorato ai Lavori Pubblici.

Un primo accertamento, disposto subito dopo gli eventi calamitosi, aveva accertato un danno complessivo di Lire 12 miliardi e 540

milioni. È però da chiarire, come peraltro è stato fatto anche al Ministro ai Lavori Pubblici, che questo accertamento non poteva essere definitivo, considerata la tempestività e l'urgenza con la quale il Ministero ai Lavori Pubblici aveva proposto le indicazioni che dovevano restare del tutto provvisorie.

Su tale importo il Ministero ai Lavori Pubblici assegnava la cifra di Lire 11 miliardi, dei quali 6 miliardi e 805 milioni nell'esercizio 1967.

Con il riconoscimento delle competenze si sono effettuate e si stanno effettuando in tutta la Regione degli accertamenti più dettagliati e motivati. Nel frattempo sono state date disposizioni agli Enti interessati perché si provveda con la massima tempestività alla compilazione dei progetti esecutivi. Un certo numero di Comuni ha già inviato i progetti all'esame del Comitato tecnico regionale o all'Ufficio Tecnico a seconda dell'importo di competenza. Su questa base si può dire di aver iniziato la fase esecutiva certamente pesante ed onerosa.

Come è noto i termini di legge scadono il 18 maggio e fino ad allora non sarà possibile avere un quadro assolutamente preciso dei danni provocati dalle alluvioni.

Si può comunque già dichiarare — come è stato fatto anche all'onorevole Ministro — che i danni subiti nella nostra Regione sono notevolmente superiori ai primi accertamenti.

Attualmente si sta concordando con il Provveditorato alle Opere Pubbliche il programma di lavori che si dovranno affrontare con il primo importo di Lire 6 miliardi e 805 milioni. Superfluo dire che si dovrà operare considerando l'urgenza delle opere, i tempi di esecuzione e l'importanza che dette opere assumono nel contesto generale. La Giunta ha predisposto l'organizzazione di un apposito Ufficio delle alluvioni, presso il quale tutti gli interessati potranno ottenere assistenza ed indi-

cazione per poter operare in modo il più sollecito possibile con l'assistenza tecnica che il problema richiede. Naturalmente sorgono problemi talora complessi quali ad esempio il trasferimento di abitati per l'esame dei quali la Giunta regionale ha costituito recentemente una apposita Commissione, il trasferimento di singole opere, misuramenti tecnici, l'esame delle disponibilità tecniche dei singoli Comuni che richiedono di fare le opere per conto proprio ed altre ancora.

Posso assicurare il Consiglio che tutti questi aspetti vengono esaminati con senso di responsabilità e con la dovuta sollecitudine.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Dalsass.

DALSASS (S.V.P.): Sehr geehrter Herr Assessor! Es war sehr interessant, Ihren Bericht zu hören. Nur hätte ich mir etwas von Ihnen erwartet. Da ich in der Generaldebatte schon einige besondere Probleme aufgeworfen hatte, dachte ich mir, daß Sie jetzt die Lösung dieser Probleme irgendwie andeuten würden und in Ihrem Bericht bereits direkt oder indirekt eine Antwort dazu geben würden. Diese Antwort habe ich vermißt, sodaß ich mich gezwungen fühle, nochmals diese Probleme aufzuzeigen. Ich sagte im Rahmen der Generaldebatte, daß die Region endlich ins Auge fassen müßte, die Beiträge zugunsten der Provinzen für die Instandhaltung der Gemeindestraßen irgendwie an die effektiven Kosten, die die Provinzen übernehmen müssen, anzugleichen. Wenn nämlich die zwei Provinzen die Instandhaltung einer Unmenge von Straßen laut Regionalgesetz Nr. 19 vom Jahre 1956 übernehmen und hierfür 4 oder 500.000 Lire pro Kilometer ausgeben, weil eben die Bezahlung der Straßenwärter sehr viel ausmacht, dann müßte auch die Region sich diesen Kosten zum Teil

wenigstens angleichen. Denn die 70.000 Lire, die seinerzeit vor 11 Jahren festgesetzt worden sind, entsprechen heute keineswegs mehr den wirklichen Erfordernissen und stehen in keinem Verhältnis zu den effektiven Kosten. Damals waren 70.000 Lire pro km schon etwas, heute sind es vielleicht 10-15 % der effektiven Instandhaltungskosten. Schon vor zwei Jahren habe ich mir erlaubt, Sie auf diesen wunden Punkt aufmerksam zu machen und damals haben Sie uns auch versprochen, das Problem einer genaueren Prüfung zu unterziehen und dem Ausschuß einen Vorschlag zu unterbreiten. Ich kann mir vorstellen, daß es Ihnen höchstwahrscheinlich nicht gelungen ist, durchzudringen, weil jeder Assessor für das eigene Assessorat immer mehr Gelder beansprucht und auch braucht und es schon zur Regel geworden ist, die Gelder für besondere Programme zu investieren anstatt bereits in Kraft befindliche Gesetze zu refinanzieren, obwohl die Refinanzierung, sagen wir die Abänderung dieses Gesetzes unbedingt notwendig wäre. Man kann von den Provinzen nicht verlangen, daß sie jedes Jahr neue Straßen zur Instandhaltung übernehmen und praktisch für alles selbst aufkommen. Deswegen möchte ich Sie nochmals ersuchen, dieses Problem zu studieren und womöglich auch, ich möchte nicht sagen im Laufe der nächsten Zeit, aber in absehbarer Zeit einer Lösung zuzuführen.

Ein zweites Problem, das ich auch bereits in der Generaldebatte aufgeworfen habe, ist das Problem der Prozedur für die Wiederinstandsetzung der durch das Unwetter beschädigten Bauvorhaben, hauptsächlich der durch das Unwetter beschädigten Straßen, zumindest in der Provinz Bozen. Wir haben nun aus Ihrem Berichte jetzt vernommen, daß auf einen Bedarf von Lire 12,5 Milliarden, die von der Region ans Ministerium gemeldet worden sind, eine Zusicherung für 11 Milliarden gekommen

ist; die Region soll also 11 Milliarden Lire für die öffentlichen Arbeiten bekommen, d.h. für Wiederinstandsetzung von beschädigten öffentlichen Bauvorhaben; 11 Milliarden in zwei Jahren, 1967 und 1968. Zur Zeit besteht nur ein mündliches Versprechen dafür und sonst nichts: Die Region besitzt kein formelles Dekret diesbezüglich. Und somit ist sie — so nehme ich wenigstens an — nicht in der Lage, die für das Jahr 1967 bestimmte Quote jetzt schon in den Haushalt aufzunehmen, d.h. in dem jetzigen Haushalt einen Posten für einen Betrag, wenn ich nicht irre, von 6 Milliarden 800 Millionen zu schaffen. Das bedeutet, daß die Region nicht in der Lage ist, den Gemeinden eine bindende Zusicherung über die Zuwendung von Beträgen zu geben. Dementsprechend können die Gemeinden und die zwei Provinzen diese Beträge auch nicht in den eigenen Haushalt aufnehmen. Um jedoch die Arbeiten ausschreiben zu können, müssen die Beträge in den Haushalt des Landes bzw. der Gemeinden aufgenommen werden. Es ist dies laut Gesetz leider notwendig und muß so sein; keine öffentliche Körperschaft — das sagte ich auch in der Generaldebatte — kann eine Arbeit ausschreiben, wenn hierfür in ihrer Bilanz nicht auch die Deckung nachgewiesen ist. Und diese Deckung kann nur nachgewiesen werden, wenn die betreffenden Beträge in der eigenen Bilanz schon eingebaut sind. Und nun komme ich zum Kern der Frage. Die Region verfügt also noch nicht über diese Gelder und kann somit meines Erachtens keine bindende Zusage über die Zuwendung von Beträgen machen. Sie kann z.B. der Provinz heute nicht sagen, wieviel sie von diesem Betrag bekommen wird. Wenn sie es kann, bitte, dann lasse ich mich gerne eines Besseren belehren und bin sehr zufrieden. Aber wenn sie diese Zusicherung nicht geben kann, so sind wir als Provinz ich spreche in diesem Falle von Provinz nur um

ein Beispiel anzuführen, es gilt dasselbe auch für die Gemeinden — nicht in der Lage, diesen Betrag in die Provinzbilanz einzubauen. Das bedeutet, daß wir bei vollständig ausgearbeiteten und technisch genehmigten Projekten die Arbeiten nicht beginnen können, weil wir sie nicht ausschreiben können. Nun möchte ich von Ihnen, Herr Assessor, erfahren, wie Sie sich diese Prozedur vorstellen und ob Sie vielleicht etwas unternehmen könnten, damit mit den Arbeiten effektiv noch vor dem Sommer oder wenigstens im Sommer begonnen werden kann. Denn sonst fürchte ich, daß mit den Wiederinstandsetzungsarbeiten weder im Frühjahr noch im Sommer, sondern bestenfalls erst im Herbst begonnen werden kann; welche schwerwiegende Folgen das verursacht, wissen Sie selbst. Deswegen müßte man ein System ausarbeiten oder irgendwie einen Ausweg finden, damit mit den Arbeiten ehebaldigst begonnen werden kann. Ich wäre dem Herren Assessor dankbar, wenn er mir auf diese präzise Frage auch eine genaue Antwort geben könnte.

Noch etwas möchte ich hinzufügen, weil ich schon das Wort habe. Ich habe bemerkt, daß auf Kap. 550, das einen Betrag von 65 Millionen Lire in Form von Beiträgen an die öffentlichen Körperschaften für die Projektierung von öffentlichen Arbeiten vorsieht, ein Abänderungsantrag eingebracht worden ist, auf Grund dessen der Betrag von 65 Millionen auf 40 Millionen reduziert wird, also 25 Millionen von diesem Posten weggenommen und zum Kap. 540 gegeben werden. Selbstverständlich ist das Kap. 550, auf Grund dessen Beiträge für die Projektierung von öffentlichen Arbeiten gegeben werden, sehr wichtig und hat sich in den letzten Jahren auch gut bewährt. Die Gemeinden, die oft unter größten Schwierigkeiten nur die Projekte ausarbeiten können, haben aus diesem Kapitel einen angemessenen

Beitrag bekommen können. Ich kann mir nur wünschen, daß dieses Kapitel auch in den kommenden Jahren in derselben Höhe weiterhin gehalten werden kann. Was nun die weggenommenen 25 Millionen Lire betrifft, so glaube ich verstanden zu haben, daß der Regionalausschuß direkt darüber verfügen möchte, d.h. einen direkten Auftrag für bestimmte Arbeiten geben möchte. Ich bitte Sie, Herr Assessor, mich zu korrigieren, wenn ich nicht richtig verstanden habe, aber ich glaube, daß man hier die Absicht hat, diese Projektierung der Tschöggelberger Straße zu finanzieren, d.h. der Straße von Bozen über Jenesien, Mölten, Vöran, Hafling, Meran. Wenn dies zutrifft, dann ist es eine gute Sache, die gemacht wird, und ich möchte nur eine Bitte an Sie richten: daß Sie den Technikern den Auftrag ehebaldigst geben, damit auf Grund des ausgearbeiteten Projektes auch die Trasse in den Bebauungsplan aufgenommen werden kann. Denn meines Wissens scheint im Bebauungsplan von Bozen nichts auf; im Bebauungsplan von Meran ist die Trasse schon angegeben, weil sie dort schon ein Maximalprojekt besitzen. Im Bebauungsplan von Bozen jedoch scheint überhaupt nichts auf. Deswegen müßte man den Technikern ehebaldigst den Auftrag geben, das Projekt auszuarbeiten, zumindest die Vermessungen vorzunehmen, damit der Bebauungsplan von Bozen in diesem Sinne abgeändert werden kann. Wie Sie wissen, Herr Assessor, ist dem Minister für öffentliche Arbeiten Mancini ein Promemoria von seiten der Landesverwaltung Bozen zugegangen, in welchem wir gerade auf die Vordringlichkeit des Baues dieser Tschöggelberger Straße hingewiesen haben. Von seiten der Landesverwaltung werden auch demnächst noch weitere Schritte in diesem Sinne unternommen werden, denn wir erachten es für notwendig und unaufschiebbar, daß der Tschöggelberg, auf beiden Seiten

selbstverständlich, endlich erschlossen wird. Ich habe vorläufig nichts hinzuzufügen und möchte mit dieser Bitte an Sie abschließen.

(Egregio signor Assessore! È stato molto interessante ascoltare la sua relazione, solo che mi sarei aspettato di sentire da lei qualcosa di più. Infatti, avendo io, nel corso del dibattito generale, sollevato alcuni problemi di particolare interesse, pensavo che lei avrebbe ora accennato in qualche modo alla soluzione degli stessi, fornendoci con la sua relazione una risposta più o meno diretta in merito. Tale risposta è mancata, per cui mi vedo costretto a ritornare sull'argomento. Io dissi, nel quadro del dibattito generale, che la Regione dovrebbe finalmente decidersi ad equiparare in qualche modo i contributi alle Province per la manutenzione delle strade comunali, alle spese effettive che le Province stesse devono sobbarcarsi. Se le due Province, infatti, si assumono, a norma della legge regionale nr. 19 del 1956, la manutenzione di un gran numero di strade e spendono per questo da 4 a 500.000 lire per chilometro, appunto perché i pagamenti ai cantonieri sono assai rilevanti, anche la Regione dovrebbe concorrere almeno in parte a queste spese, poiché le 70.000 lire stabilite undici anni orsono non corrispondono in alcun modo alle reali esigenze e non sono affatto proporzionate a quelle che sono le spese effettive. A quel tempo 70.000 lire al chilometro erano ben qualcosa mentre oggi rappresentano forse il 10-15% delle spese vive di manutenzione. Già due anni fa mi ero permesso di richiamare la sua attenzione su questo punto ed a quel tempo lei ci aveva promesso di vagliare più attentamente il problema e di sottoporre, in merito, una proposta alla Giunta. Immagino che con ogni probabilità non le sia riuscito di prevalere, in quanto ogni assessore reclama per le sussistenti necessità del proprio assessorato sempre più denaro, ed ormai è divenuta una specie

di regola l'investire il denaro in programmi straordinari anziché rifinanziare leggi già in vigore, malgrado la assoluta necessità di un rifinanziamento, o diciamo, di una modifica a questa legge. Non si può pretendere dalle Province che si assumano ogni anno la manutenzione di nuove strade e che praticamente provvedano da sole a tutte le spese. Pertanto torno a pregarla di voler esaminare questo problema e possibilmente anche di giungere, non dico proprio subito, ma in un arco di tempo ragionevole, ad una soluzione.

Il secondo problema da me avanzato sempre in occasione del dibattito generale, concerne la procedura per il ripristino delle opere edili, in particolare delle strade danneggiate dalla alluvione, e ciò almeno per quanto riguarda la Provincia di Bolzano. Abbiamo appreso ora, attraverso la sua relazione, che in merito al fabbisogno di 12,5 miliardi notificato dalla Regione al Ministero, ci sono stati assicurati 11 miliardi; vale a dire che la Regione dovrà percepire per il ripristino di opere pubbliche danneggiate dall'alluvione 11 miliardi; e ciò dovrebbe verificarsi in due anni 1967-68. Al momento sussiste al riguardo solo una promessa verbale e niente altro; la Regione non è dunque in possesso di un formale decreto in merito. E con ciò — almeno io ritengo — essa non è in condizione di mettere in bilancio fin d'ora, la quota fissata per il 1967, vale a dire stanziare sull'attuale bilancio un importo se non erro, di 6 miliardi e 800 milioni di lire. Questo significa che la Regione non è in grado di fornire ai Comuni un'impegnativa promessa sulla assegnazione di fondi. Di conseguenza nemmeno i Comuni e le due Province possono stanziare tali importi nei propri bilanci. Tuttavia, onde poter decretare questi lavori, detti importi dovrebbero essere presi in carico sul bilancio delle Province, nella fattispecie dei Comuni. Ciò è purtroppo richiesto a norma di

legge e così deve essere. Nessun Ente pubblico — lo dissi anche nel dibattito generale — può mettere a concorso un lavoro senza preventiva copertura dello stesso nel bilancio; e tale copertura può essere dimostrata soltanto allorché gli importi corrispondenti siano già previsti nel bilancio stesso. Ed ora vengo al nocciolo della questione.

La Regione dunque non dispone ancora dei fondi in parola e non può quindi, a mio avviso, assicurare alcunché di impegnativo relativamente all'assegnazione degli importi. Oggi come oggi, ad esempio, non sarebbe in grado di dire alle Province quanto verrà loro assegnato di quel denaro. In caso lo fosse, prego, sarei pronto a ricredermi e contento di poterlo fare. Se invece non può fornirgli una garanzia in tal senso, ebbene, allora noi quale Provincia — parlo in questo caso di Provincia tanto per fare un esempio, lo stesso dicasi comunque per i Comuni — non siamo in condizioni di inserire tale importo nel bilancio provinciale. Ciò significa che pur disponendo di progetti perfettamente elaborati e tecnicamente approvati, non possiamo dare inizio ai lavori in quanto impossibilitati a metterli a concorso. Vorrei dunque sapere da lei, signor assessore, quale sia la sua idea sulla procedura e se potrebbe forse intraprendere qualcosa onde poter effettivamente dare inizio ai lavori ancor prima dell'estate o, quantomeno, in estate. Poiché altrimenti temo proprio che a queste opere di ripristino non si potrà dar corso né in primavera né in estate, ma, nella migliore delle ipotesi, appena in autunno; e con quali penose conseguenze lei stesso lo sa. Perciò si dovrebbe elaborare un sistema o trovare una qualche via di uscita al fine di dare corso al più presto ai lavori in parola. Le sarei grato signor assessore se potesse fornirmi una precisa risposta a questa specifica domanda.

E visto che ho la parola vorrei aggiungere

ancora qualcosa. Ho notato che sul Cap. 550, il quale prevede un importo di 65 milioni sotto forma di contributi agli Enti pubblici per progettazioni di opere pubbliche, è stato presentato un emendamento, in base al quale l'importo di 65 milioni viene ridotto a 40 milioni e cioè vengono detratti 25 milioni da questo capitolo e passati sul Cap. 540. Naturalmente il Cap. 550, che prevede contributi per la progettazione di opere pubbliche, è assai importante ed ha dato negli ultimi anni indubbiamente ottimi risultati. I Comuni che spesso e con enorme difficoltà riescono soltanto ad elaborare i progetti, hanno fruito, con questo capitolo, di un adeguato contributo. Mi auguro pertanto che esso possa essere mantenuto, negli anni a venire, allo stesso livello. Per quanto concerne poi i detratti 25 milioni, credo di aver capito che la Giunta Regionale voglia disporre direttamente, cioè assegnare essa stessa l'incarico per determinati lavori. La prego di correggermi signor assessore in caso avessi frainteso, ma mi sembra che sussista qui l'intenzione di finanziare la progettazione della strada di Monzoccolo, vale a dire la strada da Bolzano attraverso San Genesio, Meltina, Verano Avelengo, Merano. Se ciò risponde al vero, è senz'altro una buona idea ed io vorrei solo pregarla di incaricarne al più presto i tecnici affinché, in base al progetto elaborato, possa essere incluso nel piano regolatore anche il tracciato della strada, poiché, per quanto mi consta, esso non è riportato nel progetto di Bolzano, mentre invece nel progetto di Merano il tracciato è già indicato poiché là sono già in possesso di un progetto massimale mentre in quello di Bolzano, ripeto, non risulta assolutamente nulla. Per questo bisognerebbe al più presto affidare ai tecnici l'incarico di elaborare il progetto, o almeno di procedere alla misurazione affinché il piano regolatore di Bolzano possa venire modificato in tal senso. Co-

me lei sa, signor assessore, è stato inoltrato al Ministro per i Lavori Pubblici, Mancini, da parte dell'amministrazione provinciale di Bolzano, un promemoria nel quale è fatto espressamente cenno a quanto urga la costruzione della strada di Monzoccolo. L'amministrazione provinciale intraprenderà prossimamente ulteriori passi in tal senso, in quanto riteniamo necessario ed improrogabile che il Monzoccolo venga finalmente reso accessibile, ovviamente da entrambi i lati. Per il momento non ho altro da aggiungere e vorrei chiudere pregandola di interessarsi alla questione).

PRESIDENTE: La parola al consigliere Spögler.

SPÖGLER (S.V.P.): Herr Präsident! Herr Assessor! Was ich eigentlich sagen wollte, ist schon vom Kollegen Dalsass vorweggenommen worden und somit kann ich mich sehr, sehr kurz fassen. Ich wollte ebenfalls dem Herrn Assessor danken, daß er es ermöglicht hat, daß seitens der Region für die Projektierung der Tschöggelberger Straße 25 Millionen Lire zur Verfügung gestellt wurden. Ich wollte ihn auch ersuchen, diese Projektierung ehestens einem Team von Ingenieuren anzuvertrauen. Diese Initiative seitens des Regionalausschusses stellt für die Gemeinden des Tschöggelberges, die schon sehr viele Jahre auf eine Straße warten, den ersten Lichtblick hinsichtlich einer baldigen Verwirklichung des gesamten Vorhabens dar. Es ist ja dem Regionalausschuß bekannt, daß der Gemeindenverband bereits im Jahre 1961 das Gesuch um die Finanzierung dieser für ein so großes Gebiet äußerst wichtigen Straße eingereicht hat. Ebenso ist dem Regionalausschuß auch bekannt, daß seit dem Jahre 1961 bis heute bei den zuständigen Stellen in Rom immer wieder urgiert und vorgeschrieben wurde und daß bis zum heuti-

gen Tage hinsichtlich der Realisierung des gesamten Vorhabens leider keine Zusage erfolgt ist. Allerdings ist zu sagen, daß der Minister Mancini im Juni vergangenen Jahres sich schriftlich verpflichtet hat, für das Jahr 1967, also für das laufende Jahr, einen ersten Betrag für den Beginn des Baues der Tschöggelberger Straße zur Verfügung zu stellen. Nachdem der Landesausschuß wie Assessor Dalsass schon erwähnt hat, auch dem Minister Mancini ein Promemoria hinsichtlich dieser Straße geschickt hat und somit die Aussicht besteht, daß Vertreter des Landesausschusses in Bälde vom Minister Mancini empfangen werden, möchte ich die Vertreter des Landesausschusses ersuchen — vielleicht können sie auch vom Assessor für öffentliche Arbeiten der Region begleitet werden —, den Minister Mancini auch auf das im Juni vergangenen Jahres gemachte Versprechen aufmerksam zu machen, nämlich schon für das heurige Jahr einen gewissen Betrag zur Verfügung zu stellen. Ich ersuche auch meinerseits den Regionalausschuß, den Schritt, den der Landesausschuß Bozen in dieser Angelegenheit unternommen hat, zu unterstützen und auch als Regionalausschuß die nötigen Schritte bei den zuständigen Ministerien in Rom zu unternehmen, da es sicher nicht schaden kann, wenn auch die Region in diesem Sinne eine Intervention vornimmt.

(Signor Presidente! Signor Assessore! Quanto intendevo dire è stato, in effetti, già esposto dal collega Dalsass, per cui potrò esprimermi in poche parole. Desidero pure ringraziare il signor Assessore per aver reso possibile, la messa a disposizione, da parte della Regione, di 25 milioni di lire per la progettazione della strada di Monzoccolo e pregarlo altresì, di affidare al più presto detta progettazione, ad un gruppo di ingegneri. Questa iniziativa della Giunta Regionale rappresenta per i Comuni

del Monzoccolo che da anni aspettano una strada, il primo spiraglio di luce, in merito ad una sollecita realizzazione dell'intero progetto. La Giunta Regionale è a conoscenza che il Consorzio dei Comuni aveva fin dal 1961 presentato l'istanza per il finanziamento di questa strada estremamente importante per una zona tanto estesa. È altresì noto alla Giunta Regionale che dal 1961 ad oggi si è continuato a chiedere ed a far pressioni presso i competenti Organi in Roma in merito alla realizzazione dei progetti in parola; purtroppo, a tutto oggi non è pervenuta alcuna risposta affermativa. Bisogna dire lo concedo, che nel giugno dell'anno passato il Ministro Mancini si è impegnato per iscritto, di mettere a disposizione per il 1967, vale a dire per l'anno in corso, un primo importo per dare inizio alla costruzione della strada di Monzoccolo. Dato che, come già accennato dall'assessore Dalsass, la Giunta Regionale ha inviato al Ministro Mancini un promemoria relativo alla strada in questione, per cui sussiste per i rappresentanti della Giunta Provinciale la prospettiva di essere fra poco, ricevuti in udienza dal Ministro in parola, forse potrebbe unirsi a loro anche l'assessore regionale preposto ai lavori pubblici. Vorrei pregare detti rappresentanti provinciali di richiamare l'attenzione del Ministro Mancini anche sulla sua promessa del giugno scorso, di mettere cioè a disposizione, già per l'anno in corso, una determinata somma. Da parte mia prego io pure la Giunta Regionale di voler appoggiare il passo fatto nella faccenda dalla Giunta Provinciale e di voler, quale Giunta Regionale intraprendere presso il competente Ministero in Roma quanto necessario alla questione, poiché non potrà certo risultare dannoso se anche la Regione procederà ad un intervento in tal senso).

PRESIDENTE: Nessun altro è iscritto a parlare. Come d'accordo dò la parola all'as-

sessore agli enti locali per la relazione e si riprenderà poi la discussione generale sull'assessorato lavori pubblici. Io ho avuta notizia che ci sono altri che devono intervenire sull'assessorato. Le intese prese sono queste, io non faccio che riferire.

(INTERRUZIONI)

Il cons. Ceccon vuole parlare martedì sui lavori pubblici, l'assessore risponderà martedì.

Assessore Fronza, legga la relazione per non perdere altro tempo.

Abbiamo già perso troppo tempo.

Dalsass, prego.

DALSASS (S.V.P.): Herr Präsident, entschuldigen Sie, wenn ich zur Geschäftsordnung das Wort ergreife. Sie haben vorhin gesagt, der Kollege Ceccon möchte am nächsten Dienstag über die öffentlichen Arbeiten sprechen. Ich habe wirklich nichts dagegen, er kann dies ruhig tun. Ich möchte nur etwas wissen: Darf außer dem Kollegen Ceccon am nächsten Dienstag auch jeder andere über die öffentlichen Arbeiten sprechen?

PRÄSIDENT: Ja selbstverständlich.

(La prego di scusarmi, signor Presidente, se prendo la parola sul regolamento interno. Lei ha detto poc'anzi che il collega Ceccon vorrebbe parlare martedì prossimo sui lavori pubblici ed io non ho proprio nulla in contrario, può farlo tranquillamente. Solo una cosa vorrà sapere: oltre al collega Ceccon potrà, martedì prossimo, parlare chiunque altro sull'argomento anzidetto?)

PRESIDENTE: Naturalmente).

PRESIDENTE: La parola all'assessore Fronza.

FRONZA (Assessore suppl. finanze e patrimonio - D.C.): Nel contesto della relazione e delle dichiarazioni programmatiche svolte dal Signor Presidente il giorno 21 m.s. è fatta riserva per i singoli Assessori di illustrare in questa sede l'attività amministrativa per settore di competenza.

È noto che l'attività amministrativa del mio Assessorato si manifesta nelle seguenti materie:

- a) *ORDINAMENTO DEI COMUNI* nelle sue varie articolazioni tra le quali cito le circoscrizioni comunali, la finanza locale, il servizio elettorale.
- b) *ORDINAMENTO DEGLI ENTI DI ASSISTENZA PUBBLICA* a cui è aggregato il servizio spedalità (visti esecutivi, ordini coattivi di pagamento, anticipazione retta, ricorsi, ecc.) nonché il Comitato regionale consultivo in tema di Enti di pubblica assistenza.
- c) *SERVIZI ANTINCENDI*.
- d) *CENTRO REGIONALE DI SERVIZIO SOCIALE*.

A pagina 55 e seguenti dell'allegato alle dichiarazioni programmatiche risultano riportati alcuni elementi statistico-descrittivi inerenti all'attività amministrativa dell'Assessorato per gli Enti Locali per cui il mio presente intervento ha il solo scopo di integrare quanto esposto nel documento sopra citato anche in relazione ad alcuni problemi messi in rilievo in sede di Commissione legislativa nel corso dell'esame dei capitoli di bilancio interessanti l'Assessorato.

Nel settore dell'Ordinamento dei Comuni è tema d'attualità quello relativo al ridimensio-

namento graduale delle attuali circoscrizioni comunali. Le esigenze moderne di vita pubblica consociata richiedono oggi in sede locale Enti finanziariamente efficienti ed adeguatamente organizzati.

A prescindere da particolari situazioni locali di eccezionale sviluppo economico (importanti centri turistici ad es.) è evidente che i due elementi: finanza ed organizzazione, possono ritrovarsi in Comuni comprendenti un minimo di abitanti, minimo che non dovrebbe di massima scendere, nella nostra Regione, al di sotto dei tremila abitanti. Tenuto conto peraltro della dislocazione topografica dei nostri Comuni, si rende assai problematico il raggiungimento per molti casi di questa minima unità dimensionale. È questo un settore di attività nel quale l'Assessore sta efficacemente interessandosi e già posso enunciare in questa sede qualche risultato concreto.

Al Consiglio regionale è stato presentato già il disegno di legge relativo all'aggregazione dei Comuni di Vigolo Baselga e Baselga di Vezzano al Comune di Trento. Trattasi di due Comuni che complessivamente contano 600 abitanti circa.

I Comuni di Banco, Sanzeno e Casez hanno già assunta l'iniziativa, con recenti deliberazioni, di costituirsi in unico Comune. Le rispettive popolazioni sono, al censimento del 1961, di n. 298, n. 286 e n. 286 abitanti; in complesso il nuovo Comune avrebbe, quindi, una popolazione di 900 abitanti circa ed una estensione di ha 870. Trattasi di tre Comuni a situazione deficitaria con una media di 3 milioni circa di disavanzo economico annuo, che soltanto con la riduzione delle spese correnti può essere sanato. Tale riduzione potrebbe effettivamente realizzarsi in sede di unificazione ridimensionando i servizi amministrativi. In tale senso sono in corso le procedure per il buon esito dell'iniziativa.

Altra iniziativa è quella che prevede la riunificazione dei Comuni di Ragoli, Preore, Montagne, che potrebbe dar luogo ad un Comune di 1.450 abitanti circa, con estensione territoriale di ha 8.157. Detti Comuni non presentano situazione economicamente deficitaria, pur tuttavia si trovano isolatamente nella impossibilità di attuare un organico piano di interventi a soluzione di problemi comuni rivolti a promuovere lo sviluppo economico-sociale delle rispettive popolazioni. Iniziativa che invece potrebbe utilmente essere assunta dalla nuova compagine amministrativa.

Altra situazione allo studio è quella dei Comuni di Don e Amblar (complessivamente 500 abitanti) che presenta tre soluzioni alternative: unificazione, aggregazione di entrambi al Comune di Romeno, od aggregazione di un Comune a quello di Romeno ed il secondo al Comune di Cavareno. La prima, peraltro, è da scartarsi, in quanto non risolverebbe il problema economico-finanziario e darebbe pur sempre luogo ad un Ente assolutamente inefficiente, data la dimensione demografica, che risulterebbe inadeguata a soddisfare anche i più urgenti servizi pubblici. Presentano interesse invece le altre due soluzioni prospettate ed in tale senso si sta operando.

Da quanto sopra risulta che la enunciazione di programma fatta lo scorso anno, in occasione della discussione del bilancio 1966, in ordine al problema dimensione ottimale dei Comuni, ha trovato inizio di sviluppo e posso assicurare che altre situazioni sono all'esame e da ripetuti contatti con gli amministratori responsabili, sulla base anche di opportuni approfondimenti dei problemi a loro comuni, si sta gradualmente maturando una nuova mentalità da parte degli stessi amministratori e delle popolazioni interessate, per cui è da sperare che seguiranno tra non molto tempo altre iniziative unificatrici.

Vorrei, a questo proposito, precisare che le iniziative vengono sollecitate seguendo un piano di ridimensionamento organico delle attuali circoscrizioni comunali, opportunamente predisposte, senza peraltro imporre soluzioni di imperio. Il piano è stato preordinato a grandi linee, (tenendo conto degli aspetti economico-sociali, storici, ecc. delle popolazioni interessate, nonché dell'ambiente geografico locale) al fine di una possibile generale visione del problema, lasciando peraltro ogni potestà decisoria ai rappresentanti delle popolazioni interessate in ordine alla concreta richiesta di modifica territoriale.

Vorrei inoltre precisare, anche in riferimento a quanto accennato in sede di Commissione dal collega Unterpertinger, che il problema è certamente più risentito ed è più urgente nella provincia di Trento, se non altro per il fatto della maggiore presenza in detta provincia di moltissimi Comuni a modesta popolazione (oltre il 20% sono inferiori a 500 abitanti ed il 53% dei Comuni esistenti hanno popolazione fino a 1000 abitanti), tuttavia anche nella provincia di Bolzano, dove la spinta separatista nel corso degli anni 50 è stata molto contenuta, non è meno valido il tema del ridimensionamento territoriale dei Comuni, sia sotto il profilo dell'autosufficienza finanziaria, sia e maggiormente per una strutturazione comunale adeguata ai nuovi ed impellenti compiti assunti od assumendi da parte dell'Ente locale minore.

In detta Provincia non risultano ancora in atto procedure di riunificazione, mentre sono in corso semplici modifiche territoriali relative ad escorporo da un Comune per aggregazione ad altro Comune di determinate porzioni di territorio. I Comuni interessati sono: Vipitino con Val di Vizze, Ponte Gardena con Lajon, Cortaccia con Termeno, nei quali, essendo

ormai perfezionata la procedura preliminare, sarà indetto quanto prima il referendum.

Per quanto riguarda il servizio elettorale vorrei richiamarmi a quanto contenuto a pagine 56 e 57 del citato allegato alle dichiarazioni programmatiche del Signor Presidente.

Colgo soltanto l'occasione per precisare che nel corso del procedimento elettorale presso i Comuni di Amblar, Monclassico ed Ospedaletto non sono state presentate liste di candidati per cui, a mente dell'art. 41 della L.R. 6 aprile 1956, n. 5, le elezioni per detti Comuni sono state sospese con D.P.G.R. n. 13 di data 10 febbraio 1967 e rinviate a data da stabilirsi.

Conseguentemente i Comuni interessati alle elezioni sono rimasti n. 51 in provincia di Trento con un complessivo di 49.547 elettori (di cui 24.180 maschi e 25.367 femmine) ripartiti in n. 136 sezioni elettorali. In provincia di Bolzano è interessato il solo Comune di Predoi con n. 411 elettori. Le votazioni si sono svolte regolarmente domenica 5 marzo u.s.

Passando al tema della Finanza Locale vorrei far presente che in ordine ai provvedimenti adottati dalle Giunte provinciali nei confronti dei Comuni aventi bilancio deficitario, è stata distribuita la relazione prevista dall'art. 5 della L.R. 31 ottobre 1964, n. 34, dalla quale è possibile rilevare la preoccupante dinamica del fenomeno, sia in ordine al progressivo aumento del numero dei Comuni interessati, sia, e maggiormente, in ordine all'ammontare complessivo del disavanzo economico. Né può tranquillizzare l'analogo fenomeno in sede statale che ha dimensioni ben più consistenti segnando una incidenza media pro-capite di disavanzo economico pari a L. 7.200 per abitante, quando invece detto indice in sede regionale è pari a Lire 2.950.

L'aspetto grave del fenomeno in Regione è dato dalla modesta entità demografica della gran parte dei Comuni interessati, in quanto è proprio per questi piccoli Comuni che la possibilità di ripresa autonoma si rende problematica, se non impossibile. Si noti infatti che nella provincia di Trento su 116 Comuni a bilancio deficitario ben 57 hanno popolazione inferiore ai 1.000 abitanti e che l'80% dei Comuni deficitari hanno popolazione inferiore ai 2.000 abitanti.

Nella provincia di Bolzano tale indice è del 61% essendo 28 su 46 i Comuni deficitari con popolazione inferiore ai 2.000 abitanti.

Non vi è dubbio che in tale settore il programma di unificazione debba trovare il massimo grado di attuazione essendo la dimensione demografica, rispetto alle minime esigenze organizzative dell'Ente, determinate nel provocare la situazione deficitaria. Tutto ciò a prescindere da considerazioni in ordine alla efficienza od alla qualità dei servizi resi al cittadino.

Altra causa che ha appesantito in modo rilevante la situazione finanziaria dei Comuni in generale e particolarmente dei Comuni deficitari è quella dell'indebitamento. È questo un fenomeno che ha assunto specie in questi ultimi anni dimensioni e dinamica di rilievo.

Nel 1950 infatti i mutui contratti da tutti i Comuni della Regione ed in ammortamento in quell'anno erano pari a 950 milioni, nel 1956 pari a 6 miliardi, e 200 milioni, per giungere nel 1965 ad oltre 26 miliardi ed a 31 miliardi nel 1966.

Due terzi di tali mutui sono stati contratti a finanziamento di opere pubbliche e questo è indice positivo, poiché segna lo sforzo compiuto dai nostri Comuni nel favorire lo sviluppo delle infrastrutture o comunque di opere miglioratrici della situazione economico-sociale delle nostre popolazioni; sforzo che essendo

stato concentrato in un arco di tempo relativamente breve, torna a merito degli amministratori locali, che hanno posto il massimo impegno nel compensare l'inattività del passato in tale settore.

Tuttavia, a questo punto, è lecito domandarsi se la politica della incentivazione intensa deve subire un rallentamento per non creare una caotica situazione economico finanziaria locale, a sanare la quale, si renda poi necessario un massiccio intervento, che, per altro, sarebbe controproducente non soltanto in senso psicologico per la riserva mentale che si creerebbe in molti amministratori locali nel contrarre facilmente debiti, certi che un giorno o l'altro lo Stato o la Regione dovranno intervenire.

Un esempio del genere è stato offerto dalla legge 1014 del settembre 1960, che ha trasferito allo Stato gli oneri di ammortamento dei mutui contratti fino al 31 dicembre 1958 dai Comuni non capoluogo di provincia.

Ma l'aspetto più preoccupante in tema di indebitamento è quello dei mutui contratti o contraendi per oltre 2 miliardi a ripiano del disavanzo economico (eccedenza della spesa corrente sull'entrata corrente). Trattasi di un deficit di esercizio che dovrebbe trovare copertura con mezzi straordinari propri dell'esercizio medesimo e non mediante l'assunzione di mutui. Dichiarava infatti anche recentemente lo stesso Ministro dell'Interno Taviani nella seduta della Commissione Affari interni della Camera, svoltasi il 31 gennaio u.s. che « È assolutamente inconcepibile che possa continuarsi ad integrare il deficit di esercizio degli Enti Locali con mutui che hanno come unico risultato quello di aggravare ulteriormente una situazione di per se stessa già grave ».

Tale aspetto negativo è stato, del resto, messo puntualmente in rilievo nelle precedenti relazioni annuali sui bilanci deficitari. Naturalmente sorge spontanea la domanda in questa

sede: Con quali mezzi supplire? risponderci che l'unico mezzo valido è quello di ridurre le spese correnti e potenziare le corrispondenti entrate correnti. Non è certamente una semplicistica enunciazione questa, bensì una realtà che bisogna affrontare con coraggio imboccando tutte le vie possibili, come ad es. quella della razionalizzazione dei servizi, della revisione delle posizioni tributarie dei contribuenti, della migliore utilizzazione del patrimonio, ecc.

Un indice della residua potenzialità espansiva dell'entrata potrebbe essere offerto dal raffronto del carico medio tributario in sede statale, che è superiore a Lire 15.000 per abitante, rispetto all'analogo indice regionale che non raggiunge le 12.400 per abitante. Tale indice assume valore concreto se si tiene conto del reddito pro capite in Regione che è pari a Lire 575.415 rispetto la media nazionale che è pari a Lire 533.756.

È certo che un incremento anche del solo 10% sull'attuale gettito tributario complessivo riuscirebbe a ridurre oltre metà del disavanzo economico, mentre il rimanente deficit dovrebbe essere sanato incidendo sulla spesa. In ordine a questa non è detto che contrazioni siano impossibili, basti pensare alla sola azione di manovra nel settore della tesoreria. Per gli interessi sullo scoperto di cassa i nostri Comuni spendono infatti annualmente circa 300 milioni.

È vero che non è sempre possibile rinunciare a questo comodo mezzo sussidiario di credito, data la sfasatura nel tempo tra realizzo delle entrate ed il pagamento delle spese, però è altrettanto vero che in questi ultimi anni questo scoperto ha assunto un livello troppo consistente per considerarsi pienamente giustificato.

Naturalmente tutti gli accenni fatti fino a questo punto in ordine ai possibili mezzi di ripristino del pareggio economico, vanto fino al 1955 dei nostri Comuni, dipendono dalla di-

retta iniziativa e dalla discrezionalità degli amministratori locali.

Cosa può essere fatto invece in sede regionale o provinciale?

In sede di Commissione i colleghi Unterpertinger e Manica hanno suggerito un aumento del fondo di 190 milioni per contributi in capitale a favore dei bilanci deficitari. In proposito la Giunta ritiene che un incremento di tale fondo non sia il mezzo migliore per sanare le situazioni deficitarie se non sotto particolari condizioni. Invero i risultati raggiunti negli ultimi 11 anni (dal 1956 al 1966 durante i quali sono stati erogati contributi per complessivi 1.570 milioni, non possono considerarsi soddisfacenti. Per molti Comuni il contributo regionale è divenuto entrata corrente, sulla quale gli amministratori ne fanno puntuale assegnamento compilando i bilanci di previsione.

Il contributo in capitale può costituire mezzo efficace soltanto in presenza di situazioni deficitarie temporanee, sì da permettere il superamento di una fase critica eccezionale. È invece controproducente nei confronti dei Comuni cronicamente deficitari.

E qui ritorna il problema delle minime entità demografiche di cui ho parlato in precedenza, problema che va affrontato seriamente anche perché deve ritenersi ormai esaurita, o quasi, la possibilità di far ricorso alla costituzione di consorzi di servizi. La assunzione di mutui per pareggio del deficit economico, rara eccezione o comunque modesta manifestazione fino all'anno 1963 e con incidenza media sul totale deficit non preoccupante, ha costituito particolarmente negli ultimi due anni il mezzo principale di copertura (57,2% in provincia di Trento, 62,4% in provincia di Bolzano nell'anno 1966).

Che la dinamica del fenomeno debba destare serie preoccupazioni lo possiamo ricava-

re dal raffronto tra l'indice di incremento medio in sede statale pari al 400% dal 1956 al 1966 e quello regionale che è pari al 780% nell'arco di tempo considerato. Da opportune rilevazioni dell'Assessorato è stato poi accertato che solo i maggiori Comuni hanno contratto mutui a pareggio del deficit economico con la Cassa DD.PP., la quale pratica notoriamente condizioni più vantaggiose. Detti Comuni erano in media 10-12, mentre, interessati recentemente tutti i Comuni, nei confronti dei quali le GG.PP. hanno autorizzato mutui a copertura del deficit economico del 1966, sono pervenute richieste da n. 60 Comuni (48 di Trento e 12 di Bolzano), per un complessivo ammontare di Lire 1.156 milioni, di cui Lire 868 milioni in provincia di Trento e 288 milioni in provincia di Bolzano.

L'Assessorato sta ora operando per il perfezionamento delle pratiche assistendo in tale settore i Comuni interessati. Va dato atto che anche questa forma di intervento regionale si traduce in contrazione di oneri per il bilancio comunale evitando ai Comuni interessati il ricorso al credito ordinario più sollecito ma molto più oneroso.

Analoga assistenza è stata data ai Comuni nel perfezionamento delle procedure per la contrazione di mutui con la Cassa DD. e PP. assistiti dalle provvidenze previste dalla L.R. 1 luglio 1963, n. 17 agevolante la esecuzione di un programma pluriennale di opere pubbliche. I Comuni interessati in detto settore di assistenza e consulenza sono stati nel 1966 complessivamente n. 31 con n. 39 operazioni di mutuo e per un importo di Lire 565 milioni. Nello stesso settore sono stati assistiti i 9 Comuni della provincia di Bolzano interessati dalla L.R. 10 novembre 1965, n. 13, recante provvidenze per la esecuzione di lavori stradali nell'ammontare complessivo di Lire 1.208 milioni. Nei confronti di detti Comuni le procedure

formali per l'accensione di mutui svolte dallo Assessorato, hanno trovato perfezionamento nel 1966 sicché la Cassa DD. e PP. ha potuto accordare in detto esercizio i mutui relativi, alcuni dei quali risultano già erogati ai Comuni e si trovano già in fase di ammortamento.

I prefinanziamenti a credito ordinario sono, come noto, assai onerosi sicché la riduzione dei tempi nella definizione delle procedure relative alla accensione del mutuo con la Cassa DD. e PP. si è dimostrato valido intervento sia per la più sollecita definizione delle laboriose pratiche, sia per la riduzione al minimo del costo dei prefinanziamenti. È appunto sotto questo duplice profilo che l'Assessorato ha operato ed opera in tale settore di consulenza e di assistenza ai Comuni.

Altro intervento che potrebbe alleviare gli oneri di bilancio dei Comuni sarebbe costituito dalla approvazione di una legge regionale di intervento analogo a quello previsto dalla legge 6 agosto 1966, n. 637 che non trova applicazione nel territorio della Regione in presenza dell'art. 90 dello statuto di autonomia.

Trattasi di contributo per gli anni 1966-1967-1968 ai Comuni commisurato all'ammontare del mutuo assunto a ripiano del disavanzo economico.

In questo senso e per tali fini potrebbe essere utilizzato il fondo previsto in bilancio regionale a termini dell'art. 70 dello Statuto, ed un eventuale suo incremento troverebbe piena giustificazione.

Un tale provvedimento legislativo è allo studio presso il mio Assessorato.

Confermo peraltro anche in questa sede che tutti i provvedimenti regionali e provinciali potranno avere una giustificazione e dimostrarsi redditizi soltanto se accompagnati da opportune iniziative da parte degli amministratori locali nelle direzioni e nei metodi dianzi accennati e questo valga tanto per i Comuni

aventi situazione deficitaria quanto per gli altri Comuni, essendo evidente che soltanto dalla concomitante e coordinata azione degli organi responsabili comunali, provinciali e regionali si possono ottenere concreti risultati risanatori.

Si parla molto in questi ultimi tempi che la tanto attesa riforma della finanza locale possa concludere finalmente la sua fase di studio per concretarsi in norme positive entro un prossimo avvenire. Al riguardo il Ministro delle Finanze Preti in seduta della Commissione Affari interni della Camera del 3 febbraio c.a. ha espresso la previsione che il Parlamento possa approvare la legge concernente la riforma tributaria generale, che comprende anche i tributi locali, ancora prima della fine della legislatura in corso. Il Ministro ha però aggiunto che la riforma stessa non potrà attuarsi prima del 1970 - 1971, cioè non meno di 2 - 3 anni dopo l'entrata in vigore della legge, data l'esigenza di norme esecutive e di riorganizzazione di alcuni settori amministrativi.

Ma la riforma tributaria è un solo aspetto della finanza locale dovendosi nel contempo riordinare ed aggiornare anche la disciplina giuridica della spesa locale non essendo stata possibile questa in sede di riforma di struttura del bilancio comunale operata dal 1 gennaio 1967 con i decreti P.R. 8 marzo 1965, n. 670 e 29 novembre 1965, n. 1422. Per i Comuni della Regione detta riforma è stata attuata con regolamento approvato con D.P.G.R. del 12 luglio 1966, n. 173 in attuazione della norma di cui all'art 87 della legge regionale sull'ordinamento dei Comuni (21 ottobre 1963, n. 29).

Le precisazioni dell'On. Preti in ordine ai possibili tempi di attuazione della riforma tributaria si rendono opportune in quanto permettono di non fare affidamento sull'attuazione a breve scadenza di provvedimenti di riforma della finanza locale ed incitano di conseguenza

ad adottare nel frattempo le necessarie iniziative per frenare la dinamica del fenomeno di appesantimento dei bilanci comunali (deficitari e non) e possibilmente imprimere al medesimo un possibile andamento regressivo.

Trovo di dover insistere su questo punto poiché non è lecito sperare che la riforma generale della finanza locale o quanto meno la riforma tributaria locale porti una miracolistica sanatoria della attuale disagiata situazione dei bilanci comunali. In ogni caso essa opererà per un maggior equilibrio dei bilanci pro futuro ma non potrà sanare la pesante situazione del presente senza opportuni interventi eccezionali, per cui l'attuazione della nuova disciplina che la riforma porterà, sarà tanto più efficace quanto meno pesante sarà la situazione dei bilanci comunali alla fine del 1969.

A tale scopo si rende ancora necessario operare nelle linee già tracciate precedentemente (aumento della entrata, riduzione della spesa, riordino circoscrizioni comunali, ecc.).

Qualche collega ha manifestato in sede di Commissione il desiderio di conoscere il contenuto della riforma tributaria in corso di perfezionamento presso i competenti organi del Governo centrale.

Al riguardo posso soltanto richiamarmi ai lavori della Commissione Affari interni della Camera dei Deputati che si è occupata del problema e più specificatamente alle seguenti dichiarazioni del Ministro Preti svolte in seduta del 3 febbraio u.s.

« Come il nuovo ordinamento previsto dalla riforma per la finanza statale poggia su due capisaldi e cioè sull'imposta unica sul reddito delle persone fisiche, nel campo dell'imposizione diretta e sulla tassa sul valore aggiunto (TVA) nel campo della imposizione indiretta, così il nuovo ordinamento previsto per gli enti locali poggia su due fondamentali imposte, diretta la prima, indiretta la seconda. La

prima è l'imposta locale sui redditi patrimoniali, che avrà carattere reale e proporzionale, e che colpirà tutti i redditi, esclusi quelli di lavoro dipendente. L'aliquota potrebbe essere tra il 6 e il 9 per cento per i Comuni e tra il 2 e il 3 per cento per le province. L'accertamento verrebbe fatto a cura dell'amministrazione finanziaria dello Stato con la collaborazione dei Comuni. Il gettito viene direttamente attribuito ai Comuni e alle province nel territorio dei quali sono prodotti i redditi. La seconda entrata fondamentale prevista dallo schema di riforma, è costituita dalla imposta integrativa comunale sui consumi, che viene pagata all'atto del passaggio dal grossista al dettagliante oppure al consumatore. L'aliquota potrebbe essere del 5 per cento, ridotta sino all'1 per cento o elevata fino al 10 per cento per determinate categorie di beni secondo la natura dei bisogni cui sono destinati ».

Nella sostanza verranno soppressi alcuni tributi locali, come l'imposta di famiglia e l'imposta di consumo che saranno sostituite dalla imposta locale sui redditi patrimoniali rispettivamente dalla imposta integrativa sui consumi. Il gettito di tali tributi verrà ridistribuito ai Comuni in base a parametri multipli (come ad es. popolazione, indice di sottosviluppo per le zone depresse, gettito precedente dei tributi soppressi, indice di costo dei servizi pubblici, indici di sviluppo economico sociale, ecc.). Naturalmente queste previsioni hanno in questa sede carattere puramente indicativo essendo la materia ancora allo stato di studio.

Non è questa la sede più opportuna per esprimere un giudizio sulla bontà dello schema di riforma in relazione ai vantaggi pratici che ai singoli Comuni potranno derivare. Non nascondo peraltro alcune perplessità personali al riguardo, per cui mi riservo a tempo opportuno di ritornare più dettagliatamente sull'argomento sia in relazione alle conclusioni cui sarà

pervenuta l'apposita Commissione di studio in attività presso il Governo, sia in relazione alla presa di posizione recentemente assunta da organismi rappresentativi e qualificati ad esprimere il pensiero degli enti locali quali ad es. l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (A.N.C.I.) e l'Unione Nazionale Comuni ed enti Montani (U.N.C.E.M.).

Vorrei a questo punto concludere la presente esposizione nel settore dei Comuni col richiamarmi a quanto contenuto a pagg. 57, 58 e 59 dell'allegato alle dichiarazioni programmatiche del Signor Presidente in merito alla incidenza delle avversità atmosferiche dell'autunno 1966 sulla situazione finanziaria e patrimoniale dei Comuni della Regione e per evidenziare l'urgenza con la quale si rende necessaria l'approvazione da parte del Consiglio del disegno di legge già presentato dalla Giunta, concernente il concorso regionale negli oneri contratti e contraendi dai Comuni per effetto della sospensione della esenzione dei tributi disposta con DD.LL. 9 novembre 1966, n. 914 e 18 novembre 1966, n. 976 convertiti nella legge n. 1141 e 1142 del 23 novembre 1966.

SETTORE DELL'ASSISTENZA

Per l'anno 1967 la Divisione Assistenza Pubblica prevede di dover affrontare un nutrito programma che si è potuto elaborare definitivamente e con il quale si ritiene di poter finalmente risolvere i numerosi problemi attinenti all'assistenza fin qui non potuti portare a termine. I tempi sembrano maturi ed al primo punto del programma sta la conferenza regionale multilaterale sull'assistenza. La conferenza si svolgerà in tre giornate; due alla fine mese di maggio ed una, dedicata alle conclusioni, la cui data sarà stabilita dopo svolti i lavori delle prime due giornate.

Nella prima giornata della conferenza, si prevede una relazione quadro della situazione tenuta dal funzionario dell'Assessorato Enti Locali, addetto alla assistenza, dott. Pontara, con il seguente programma:

« L'Assistenza nella Regione Trentino-Alto Adige »

- 1) L'evoluzione del concetto di assistenza nell'interno della Regione.
- 2) Situazione regionale dei vari tipi di bisogno:
 - a) problemi economici delle persone e delle famiglie (assistenza di base);
 - b) problemi della famiglia: maternità, infanzia, fanciullezza, adolescenza, vecchiaia (protezione ed assistenza specifica);
 - c) irregolari fisici, psichici e sensoriali (assistenza riabilitativa);
 - d) persone che presentano difficoltà di adattamento sociale: minorenni irregolari nella condotta, carcerati, ex carcerati, donne già dedite alla prostituzione (assistenza rieducativa o psicologico-morale);
 - e) persone appartenenti a particolari categorie.
- 3) La Legislazione vigente nazionale e regionale.
- 4) Interventi regionali.
- 5) Considerazioni conclusive.

Farà seguito, nel pomeriggio, la relazione del dott. Trevisan, esperto in problemi sociali, che tratterà sulla evoluzione dell'attuale situazione assistenziale alla realizzazione del programma di « sicurezza sociale ».

Il giorno seguente verrà tenuta dal consigliere di Stato, dott. Cesareo, una relazione di natura prettamente giuridica nella quale verranno segnalati ed illustrati i mezzi giuridici a disposizione dell'Ente Regione per il perseguimento del programma di sicurezza sociale nella Regione Trentino-Alto Adige.

Gli scopi della conferenza, come si può constatare, sono molteplici; primo fra tutti è quello di sensibilizzare l'ambiente dell'assistenza onde realizzare un sano ed efficace coordinamento fra i vari enti rendendo così più efficaci gli interventi e, concentrandone gli effetti, scongiurare le attuali non poche vie di dispersione.

Con la sensibilizzazione dell'ambiente si vuole e si spera di ottenere i mezzi tecnici per arrivare ad una reale preparazione amministrativo-giuridica degli amministratori encomiabili, oggi come sempre, ma che talvolta, e non certo per colpa loro, mettono in evidenza i limiti della loro preparazione nel campo specifico.

Altro fine cui si tende con la conferenza e con la conseguente sensibilizzazione degli ambienti e degli amministratori è quello di accelerare il ritmo delle richieste di aggiornamento degli statuti e soprattutto quello di dotare con regolamenti organici i vari Enti.

Altro scopo, o se si vuole, altro obiettivo da realizzare a mezzo della conferenza è quello di porre le basi per una riforma in campo regionale basandosi sulla competenza legislativa secondaria di cui all'art. 5 dello statuto di autonomia della legislazione assistenziale, non potuta, per varie ragioni fino ad oggi realizzare.

Ma quello della conferenza non è il solo impegno prefissoci per l'anno 1967. Si intende anche portare a compimento alcuni servizi istituiti in previsione della conferenza stessa, potenziati in seguito alle necessità derivate dal-

l'alluvione dell'autunno 1966 e che, constatati realmente efficaci, da carattere del tutto contingente si stanno trasformando in servizi indispensabili. Si tratta di vari servizi che il Centro di Servizio Sociale della Regione sta espletando nelle due province presso gli enti comunali di assistenza e presso le case di riposo.

Il primo, presso gli enti comunali di assistenza, serve ad accertare, mediante l'esame della documentazione disponibile presso i vari enti comunali di assistenza e con i contatti diretti con i Presidenti e gli amministratori di tali Enti, i reali bisogni delle persone meno abbienti ai fini di uno studio su tali bisogni nello obiettivo di giungere al soddisfacimento di un minimo vitale e con invito agli amministratori di chiedere e di meglio amministrare i fondi di cui dispongono.

Il secondo intervento iniziato come sondaggio al fine di risolvere il problema del tempo libero degli anziani nelle Case di riposo, con alcune variazioni ed integrazioni, si è dimostrato indispensabile al fine della predisposizione di un piano regionale nei confronti delle Case di riposo che, presto, e questa volta il termine presto non è certamente un termine vago, ma può individuarsi nella prima metà del prossimo anno, verrà ad affiancarsi al piano bianco, o al piano ospedaliero.

Dalle esperienze fatte, soprattutto nel campo degli enti comunali di assistenza durante il periodo immediatamente successivo alla alluvione, si è potuto constatare una cosa di somma importanza, cosa probabilmente che, senz'altro, se tali calamitose circostanze non si fossero verificate, sarebbe stata ignorata, o addirittura sottovalutata, cioè l'importanza estrema degli enti comunali di assistenza.

Infatti, ove e per tradizione e per merito dei singoli amministratori, qualche volta per la stretta connessione di queste due circostanze, gli enti comunali di assistenza erano efficienti,

le più gravi situazioni hanno trovato, se non facile, almeno efficace soluzione; ove, invece, i comitati degli enti comunali di assistenza, o per atrofia naturale, o per mancanza di persone sensibili ai problemi, anche la più semplice delle soluzioni e delle decisioni è divenuto un affare di Stato e gli aiuti tempestivi inviati all'ente per la distribuzione, anziché strumenti di soccorso e di sollievo sono divenuti strumenti di contestazioni e di liti aggravando i problemi anziché risolverli.

L'ente comunale di assistenza, pertanto, è un qualche cosa di insostituibile, modificabile sì, perfezionabile sì, e questo sta a noi; ce ne siamo resi conto, ed in tale senso ci adoperemo, ma anche insopprimibile nella sua attuale natura. Il discorso qui si farebbe lungo; si potrebbe discutere sulle varie teorie presentate in campo nazionale per la riforma dell'ente, direttamente connessa alla sua natura, ma oggi come oggi, dopo la prova che hanno dato gli enti comunali di assistenza della Regione, la natura degli stessi non ritengo possa essere argomento di discussione e sono certo che, pur attraverso modifiche, forse tante, delle strutture, è chiaro che gli enti comunali di assistenza dovranno conservare la natura di enti pubblici in cui, e su questo sono d'accordo, troveranno coordinamento indispensabile gli enti assistenziali privati.

Ultimo punto del programma assistenziale del 1967 che ci si propone di realizzare è quello di riuscire a mantenere in bilancio la divisione del 50% dei fondi a disposizione fra le due Province.

Non mi nascondo che questa è un'impresa assai ardua in quanto ogni anno emerge più evidente la disparità del bisogno fra l'una e l'altra Provincia. Infatti, nella provincia di Bolzano, rispetto a quella di Trento, si è potuta accertare una minor entità di bisogno direttamente comprovata da un numero assai inferiore di domande di aiuto richieste dagli enti e, quando si è voluto andare a fondo per constatare se il minor numero di domande dovevasi imputare a qualche disguido o a mancata conoscenza da parte degli enti che avevano la possibilità di usufruire degli interventi o forse a ritegno nel chiedere, si è potuto constatare, anche in seguito al perfetto servizio svolto dagli assistenti sociali presso i vari enti, che effettivamente nella provincia di Bolzano ci si trova di fronte a bisogni e necessità minori che nella provincia di Trento. Nonostante ciò, si è mantenuta la divisione al 50% sul totale degli interventi assistenziali — come i dati di seguito possono dimostrare — e ciò ci si ripromette di mantenere anche per l'esercizio finanziario 1967.

Competenza, cap. 580, art. 2	L. 106.750.000
Somme erogate:	
provincia di TRENTO	
n. 140 E.C.A.	L. 53.450.000
provincia di BOLZANO	
n. 84 E.C.A.	L. 53.300.000
	<u>L. 106.750.000</u>
	<u>Totale: L. 106.750.000</u>

Per Case di riposo, istituti ed enti assistenziali — acquisiti arredamenti ed attrezzature tecnologiche.

Cap. 581

Stanziamiento L. 45.000.000

Provincia di TRENTO	n. int. 35	Lire 22.097.500
Provincia di BOLZANO	n. int. 26	Lire 22.902.500
TOTALE	n. int. 61	Lire 45.000.000

Cap. 1600

Stanziamiento L. 64.000.000

Provincia di TRENTO	n. int. 15	Lire 29.396.100
Provincia di BOLZANO	n. int. 19	Lire 34.603.900
TOTALE	n. int. 34	Lire 64.000.000

Per colonie, campeggi, case di soggiorno:

Cap. 583

Stanziamiento L. 18.000.000

Provincia di TRENTO	n. int. 22	Lire 9.200.000
Provincia di BOLZANO	n. int. 16	Lire 8.800.000
TOTALE	n. int. 38	Lire 18.000.000

Per le Federazioni provinciali O.N.M.I.:

Cap. 585

Stanziamiento L. 5.000.000

Provincia di TRENTO	Lire 2.500.000
Provincia di BOLZANO	Lire 2.500.000
TOTALE	Lire 5.000.000

PRESIDENTE: La parola al consigliere Mattivi

MATTIVI (D.C.): Brevemente, circa il problema degli anziani nella Regione. Direi che il problema degli anziani è un problema attuale, che deve trovare oggi non dico una soluzione, perché forse è difficile, ma una indicazione precisa per una sua soluzione. Diversi

stati, l'America, la Francia, la Svezia, l'Inghilterra, la Danimarca, sono ormai all'avanguardia nell'assistenza all'anziano, sono stati creati addirittura dei rioni per le persone anziane, creati dei centri di assistenza domiciliare per le persone anziane, sono stati creati dei centri di medicina preventiva e curativa solo per gli anziani. Noi siamo ancora agli stadi iniziali dell'assistenza, siamo allo stadio delle cosid-

dette case di ricovero. Ma si deve pur dire che se negli ultimi tempi queste case di ricovero hanno fatto dei progressi, soprattutto delle migliori nelle strutture agli stabili e nell'igiene, tuttavia queste case di riposo non servono più oggi per una assistenza moderna agli anziani, perché nelle case di ricovero si vedono uniti insieme gli anziani, gli inabili, i minorati psichici, i poveri, gli ammalati cronici e anche gli ammalati acuti. Naturalmente si evidenziano in queste case di ricovero delle deficienze sia nel campo assistenziale che dal punto di vista medico-specialistico proprio a questo numero vario di persone, diverse per età e per esigenze e per tipi di cura. Oggi, dunque, esiste la necessità dell'assistenza all'anziano di per sé stesso, esso ha bisogno di assistenza come ha assistenza oggi la gioventù. Le statistiche oggi infatti annunciano che lo stato di popolazione che supera i 65 anni è in fase crescente in rapporto all'altra parte di popolazione. Dal 1931 al 1961 si è passati dal 9,1% rispetto all'altra popolazione all'11,9; in Piemonte mi sembra che la popolazione anziana che supera i 65 anni oggi è circa del 15% della popolazione intera, e si arriverà, penso, secondo statistiche attuali, fra 20 o 30 anni circa, al 18% sulla popolazione generale. Gli statisti americani affermano che nel 2000 la percentuale dei superiori ai 65 anni sarà del 32%, nel 1980 circa il 24%.

Gli anziani sono in fase crescente, ripeto e si va evidenziando il dramma della persona anziana, dramma che può essere riassunto nell'isolamento dell'anziano nella società moderna.

L'anziano oggi ha ormai perduto nella famiglia l'autorità e il prestigio di una volta, e questo è dovuto, credo, all'istruzione della scuola, e anche alla formazione, lo vediamo in tempi moderni, di queste famiglie a tipo due generazioni. Vanno infatti scomparendo le fa-

miglie a tipo tre generazioni, come i nonni, padri e figli, sia per le difficoltà economiche che oggi le nuove famiglie vanno incontrando, sia anche per la crisi delle famiglie contadine, perché tipica delle famiglie patriarcali a tre generazioni è la famiglia contadina. Maggiormente questa crisi determina il dramma della persona anziana, la spinge ai limiti della società, a volte a vivere nella solitudine della vecchia casa patriarcale. L'anziano si sente solo inoltre oggi perché, pur ancora capace di dare alla società il suo lavoro, si sente da essa respinto per dar posto alle nuove leve di lavoro, per evitare la disoccupazione delle giovani leve, e questo per un abbassamento dei limiti di età nel pensionamento, che arriva poi con pensioni insufficienti. L'anziano a volte si sente respinto dalla società moderna anche perché le nuove tecniche di lavoro mal si adattano alla sua persona, di fronte a queste difficoltà tecniche nel lavoro preferisce andarsene e ritirarsi. Dobbiamo creare dunque delle nuove basi per cui l'anziano possa ancora sentirsi utile alla società e non sentirsi solo, anche per evitare dei suicidi, caratteristici proprio dell'età che va dai 60 ai 70 anni.

Io direi che tre sono le strade sulle quali si può indirizzare questa assistenza all'anziano. La prima con la creazione di nuove case di riposo, case tipo albergo per sole persone anziane; non un agglomerato di persone anziane e di inabili o malati cronici o ammalati acuti, ma persone anziane sole ed autosufficienti, che desiderano vivere però in comunità, con possibilità di avere una stanza per loro, una stanza anche per coniugi, con un salotto, secondo le moderne tecniche di costruzione.

Occorre che queste case di riposo siano costruite vicine all'ambiente ove l'anziano normalmente vive, per evitare anche degli shock psichici per l'anziano, e quindi siano costruite

nei centri cittadini, industrializzati e nel fondovalle.

Una seconda direttiva è l'ampliamento negli ospedali, specie in quelli della periferia, dei reparti geriatrici, solo per gli ammalati anziani acuti, cioè colpiti da malattie a breve durata. Soprattutto importante nella nostra regione è la creazione di gerontocomi, cioè di padiglioni ospedalieri, e anche questi alla periferia, per anziani ammalati di malattie lunghe, cioè per i cosiddetti cronici. Direi che soprattutto è qui che si deve maggiormente accentrare la nostra attenzione, così come nella creazione di case di riposo, in quanto ancora in alcune famiglie, specie alla periferia, l'anziano ha possibilità di convivenza, ma il dramma si crea quando la persona anziana si ammala di una malattia cronica, e non si possono sopperire in maniera efficace alle difficoltà che la malattia crea. La necessità di questi padiglioni ospedalieri, altamente specializzati per le malattie croniche degli anziani, è veramente sentita nei nostri ambienti, più che la presenza di super-specializzazioni di malattie di cuore o di polmoni, ad esempio, negli ospedali, che servono fino a un certo punto perché nella nostra regione mancano di retroterra. In questi gerontocomi si può inviare l'ammalato cronico, — inviato normalmente nel cronicario, che è la casa di riposo, insufficiente alla cura —, si può

curare e recuperare, perché nel gerontocomio si ha il preciso compito di recuperare nel più breve tempo possibile l'ammalato cronico anziano.

Ecco, questo è il problema maggiormente sentito nelle nostre famiglie, perché queste persone anziane possono, se curate ad hoc in reparti specializzati, possono in breve tempo ritornare sia in seno alla famiglia che lo desidera, sia nelle case di riposo per persone autosufficienti.

Rivolgo dunque la mia preghiera all'assessorato enti locali e inoltre a quello della previdenza affinché tali iniziative possano essere intraprese nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE: Martedì si prosegue con l'assessorato ai lavori pubblici, poi con l'assessorato enti locali, poi si fa il turismo.

Io voglio dire che molti consiglieri si sono lamentati dell'andamento dei lavori di questo Consiglio, ma nessuno si è ancora lamentato del grande interesse che i signori consiglieri dimostrano per i lavori di questo consesso, perché sono presenti, mi sembra, 10 consiglieri!

La seduta è tolta, si riprende martedì alle ore 10.

(Ore 18.35).