



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

Atti Consiliari
Sitzungsberichte des Regionalrates

X Legislatura - X Gesetzgebungsperiode
1988 - 1993

SEDUTA **8** SITZUNG

18.5.1989

**INDICE DEGLI ORATORI INTERVENUTI
VERZEICHNIS DER REDNER**

GIORDANI Marco (Gruppo Democrazia Cristiana)	pag. 2
ANDREOLLI Tarcisio (Gruppo Democrazia Cristiana)	" 4
FRASNELLI Hubert (Gruppo Südtiroler Volkspartei)	" 19-31-34-35-46
BOATO Alessandro (Gruppo Lista Verde - Grüne Fraktion- Grupa Vërc)	" 27-34-35
BETTA Claudio (Gruppo Repubblicano Italiano)	" 28-44-48
VIOLA Romano (Gruppo Comunista Italiano)	" 29
ANDREOTTI Carlo (Gruppo Partito Autonomista- Trentino Tirolese)	" 30
GIACOMUZZI Zeno (Gruppo Südtiroler Volkspartei)	" 33
CRAFFONARA Italo (Gruppo Liberale Italiano)	" 35-48
FRANCESCHINI Roberto (Gruppo Lista Verde - Grüne Fraktion- Grupa Vërc)	" 40
BRUGGER Siegfried (Gruppo Südtiroler Volkspartei)	" 41
RELLA Alberto (Gruppo Comunista Italiano)	" 48-49
FERRETTI Remo (Gruppo Democrazia Cristiana)	" 52

BENEDIKTER Alfons
(Gruppo Südtiroler Volkspartei)

pag. 54

TONELLI Paolo
(Gruppo Misto)

" 55-58

MARZARI Aldo
(Gruppo Comunista Italiano)

" 56

INDICE

Disegno di legge n. 9:
Bilancio di previsione
della Regione autonoma
Trentino-Alto Adige per
l'esercizio finanziario
1989 (presentato dalla
Giunta regionale)

pag. 1

**Voto n. 3, presentato dai
consiglieri regionali Fra-
snelli, Peterlini, Franze-
lin Werth, Kaserer e
Achmüller, concernente l'in-
quinamento atmosferico da
parte dei veicoli a motore**

pag. 19

**Voto n. 4, presentato dai
consiglieri regionali Cra-
fonara, Betta, Peterlini,
Levegghi, Ricci e Duca,
concernente lo stato delle
strade statali nella
Regione Trentino-Alto Adige**

pag. 35

**Mozione n. 3, presentata
dai consiglieri regionali
Marzari, Viola, Chiodi e
Rella, concernente il
ribasso degli armamenti nei
Paesi della NATO**

pag. 56

INHALTSANGABE

Gesetzentwurf Nr. 9:
Haushaltsvoranschlag der
autonomen Region Trentino-
Südtirol für die Finanz-
gebarung 1989 (eingebracht
vom Regionalausschuß)

Seite 1

**Begehrensantrag Nr. 3,
eingebracht von den Re-
gionalratsabgeordneten Fra-
snelli, Peterlini, Franze-
lin-Werth, Kaserer und
Achmüller betreffend die
Luftverschmutzung durch
Autoabgase**

Seite 19

**Begehrensantrag Nr. 4,
eingebracht von den Re-
gionalratsabgeordneten Cra-
fonara, Betta, Peterlini,
Levegghi, Ricci und Duca
betreffend den Zustand der
Staatsstraßen in der Region
Trentino-Südtirol**

Seite 35

**Beschlußantrag Nr. 3,
eingebracht von den Re-
gionalratsabgeordneten Mar-
zari, Viola, Chiodi und
Rella betreffend die
Abrüstung in den NATO-
Ländern**

Seite 56

Presidenza del Presidente Franco Tretter

Ore 9.00

PRESIDENTE: Prego procedere all'appello nominale.

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

PRESIDENTE: Signori consiglieri la seduta è aperta.

Hanno giustificato la loro assenza i consiglieri Achmüller, Benussi, Berger, Duca, Franzelin, Frick, Jori, Langer, Malossini, Peterlini, Ricci e Tribus.

Sono inoltre assenti i consiglieri Bazzanella, Durnwalder, Mitolo, Saurer e Sfondrini.

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

MORELLI (segretario):(legge il processo verbale)

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

Comunicazioni:

In data 15 maggio 1989 i consiglieri regionali Marzari, Viola, Chiodi, Rella e Tonelli hanno presentato il Voto n. 5, concernente il ribasso degli armamenti nei paesi della NATO.

In data 17 maggio 1989 i consiglieri Kußtatscher, Frasnelli, Peterlini ed Achmüller hanno presentato la Mozione n. 5, concernente proposte per l'uso dell'autostrada del Brennero da parte di confinanti.

Mitteilungen:

Am 15. Mai 1989 haben die Regionalrats-abgeordneten Marzari, Viola, Chiodi, Rella und Tonelli den Begehrensantrag Nr. 5 betreffend die Abrüstung in den NATO-Ländern eingebracht.

Am 17. Mai 1989 haben die Abgeordneten Kußtatscher, Frasnelli, Peterlini und Achmüller den Beschlußantrag Nr. 5 eingebracht, der Vorschläge über die Benützung der Brenner-Autobahn von seiten der Anrainer zum Gegenstand hat.

Passiamo alla trattazione del punto n. 1 dell'ordine del giorno: Disegno di legge n. 9: Bilancio di previsione della Regione autonoma Trentino-Alto Adige per

l'esercizio finanziario 1989 (presentato dalla Giunta regionale).

Prego il Presidente della seconda Commissione legislativa di dare lettura della relazione al bilancio.

Prego cons. Giordani.

GIORDANI: La II^a Commissione legislativa ha esaminato il disegno di legge n. 9, concernente il Bilancio di Previsione della Regione Autonoma Trentino Alto Adige per l'esercizio finanziario 1989 nella seduta dell'11 maggio 1989.

Ha presenziato ai lavori il Presidente della Giunta regionale che ha illustrato sinteticamente il documento contabile, evidenziando come questo presenti un disavanzo di 8.152.059.766 lire che trova copertura parziale nell'avanzo di amministrazione dell'esercizio 1987 ed in parte con l'iscrizione a spareggio ai sensi dell'art. 23 del Testo Unico delle leggi regionali in materia di contabilità.

Le entrate proprie della Regione, ha proseguito il Presidente Andreolli sono previste in 69.564 milioni, mentre ulteriori 15.504 milioni saranno assegnati dallo stato per l'esercizio delle funzioni delegate.

In particolare il Presidente dell'esecutivo ha posto in rilievo che del gettito previsto e derivante dalla riscossione delle tasse sulle concessioni regionali, calcolato in 6.000 milioni di lire, 1,2 miliardi sono destinati ai Comuni della Regione e che ulteriori 2 miliardi e 200 milioni, riguardanti il titolo II delle entrate, relativi ai contributi sui premi di assicurazione, saranno interamente versati in parti uguali alle due Province di Trento e di Bolzano.

Per quanto concerne le spese, queste ammontano complessivamente a 93.220 milioni, di cui 15.975 serviranno per il funzionamento del servizio catastale, da cui consegue che le risorse a copertura del fabbisogno vero e proprio della Regione ammontano per l'esercizio 1989 a 77.245 milioni.

Complessivamente le spese correnti impegnano l'89,81%, mentre il rimanente 10,19% attiene spese in conto capitale, ivi compreso lo stanziamento di 5.000 milioni assegnato dallo stato per la formazione del catasto numerico.

Per quanto riguarda i residui, il Presidente della Giunta ha fatto notare che la parte consistente dei residui attivi (103.787 milioni) riguarda la compartecipazione ai tributi statali, e che altri depositi

(circa 50.200 milioni) giacciono congelati presso istituti statali in virtù dell'art. 40 della legge 30 marzo 1981, n. 119, che prevede come la giacenza di tesoreria non possa superare il 4% delle entrate di bilancio. I residui passivi invece ammontano complessivamente a 109.502 di cui 71.740 milioni riguarda l'indebitamento nei confronti delle Province autonome di Trento e Bolzano.

A conclusione della sua esposizione il Presidente Andreolli ha fatto presente che questa difficile situazione finanziaria potrà mutare rapidamente con la ormai prossima approvazione ed entrata in vigore del provvedimento legislativo concernente "Norme per il coordinamento della finanza della Regione Trentino - Alto Adige e delle Province autonome di Trento e di Bolzano", che potrebbe significare per la Regione un ulteriore entrata di 180 miliardi circa.

Il cons. Meraner ha rilevato come una simile situazione finanziaria, con un 90 per cento delle risorse complessive impegnate per spese correnti e soltanto un 10% riservato agli investimenti, equivarrebbe al fallimento per qualsiasi azienda privata, mentre nel caso specifico sarebbe da discutere e da verificare se a queste condizioni la Regione abbia ancora motivo di esistere. Ha inoltre espresso preoccupazione per l'indebitamento dell'ente Regione nei confronti delle Province, che sarebbe molto più rilevante di quanto esposto, se si computassero pure gli interessi nel frattempo maturati.

Per il cons. Kaserer il documento contabile null'altro è che la ripresa del bilancio del precedente esercizio, tuttavia ha lamentato che gli esigui mezzi finanziari riservati per futuri provvedimenti legislativi riaffermano la non volontà anche di questa nuova Giunta regionale ad istituire un assegno di natalità a favore delle casalinghe, nonostante i precisi impegni assunti.

Il cons. Benedikter ha rimproverato all'esecutivo la mancata affermazione della volontà di porre concretamente in atto le competenze regionali in materia previdenziale e di richiedere allo stato delega per l'esercizio delle funzioni dell'INPS e dell'INAIL attraverso istituti autonomi da istituirsi appositamente.

Il cons. Tribus si è detto invece deluso del bilancio e delle esposizioni del Presidente della Giunta regionale, dovendosi registrare un abisso tra le dichiarazioni programmatiche sentite in aula ed il contenuto del documento in esame, in quanto era legittimo attendersi di conoscere in questa sede la futura attività del governo regionale, tanto più che le nuove dotazioni finanziarie sono attese ancora nel corso dell'attuale

esercizio finanziario.

Il cons. Montali ha classificato il bilancio proposto un mero documento matematico, rinviando qualsiasi considerazione in merito ad eventuali contenuti politici al momento in cui entrerà in vigore la nuova norma finanziaria che doterà la Regione, come ha affermato il Presidente della Giunta, di più consistenti mezzi finanziari, ed ha suggerito di prendere sin d'ora in seria considerazione l'opportunità di richiedere allo stato la delega di nuove competenze, per meglio investire le future risorse, che si annunciano assai cospicue.

Conclusa la discussione generale, la Commissione ha esaminato vari capitoli di spesa chiedendo delucidazioni specifiche al Presidente della Giunta regionale, muovendo qualche altra critica senza peraltro proporre emendamenti, approvando infine a maggioranza (astenuti i conss. Benedikter, Meraner e Tribus) il disegno di legge, che si rimette all'ulteriore esame del Consiglio regionale.

PRESIDENTE: Prego il Presidente della Giunta di voler dare lettura della relazione al bilancio.

ANDREOLLI: Grazie Signor Presidente.
Signor Presidente
Signore e Signori Consiglieri

La discussione del disegno di legge concernente il bilancio regionale per l'esercizio 1989 offre l'occasione per presentare al Consiglio alcune indicazioni che derivano dalla prima impostazione dell'attività di governo della Regione.

La Giunta regionale, in questo frangente, ha ritenuto doveroso muoversi, su quattro direttrici di carattere obiettivamente urgente:

- In primo luogo è stato approvato, il giorno successivo alla sua nomina, il bilancio di previsione per l'esercizio 1989.

Il carattere della urgenza deriva dal fatto che con il 30 aprile scorso è scaduto l'esercizio provvisorio. Pertanto già il mese di maggio presenta problemi di operatività dell'ente sia sul piano della spesa corrente sia sul piano delle iniziative.

La disponibilità del bilancio è condizione necessaria per avviare l'attività amministrativa e finanziaria della Regione, da qui la necessità di operare con tempestività perché il Consiglio regionale lo approvi al più presto.

- Va però detto con franchezza che il bilancio, ora in di-

scussione, riveste carattere di transitorietà. Esso deriva, infatti, direttamente dal bilancio depositato dalla precedente Giunta regionale alla fine della legislatura, bilancio che contiene le indicazioni di entrata e di uscita disponibili in quel momento, in attesa della nuova legge che il Parlamento sta esaminando per l'assetto definitivo della finanza regionale.

In questo senso la Giunta regionale non ha potuto che presentare un documento contabile sostanzialmente tecnico, che, sia per le entrate che per le uscite, riprende le risorse finanziarie disponibili e accantona sui fondi per provvedimenti legislativi la somma molto limitata di lire 2 miliardi. Come per gli esercizi precedenti, peraltro, si tratta di un bilancio che può definirsi di pura sussistenza. Le spese correnti ammontano infatti al 90% del totale e di queste il 60% serve per le spese del personale, del Consiglio regionale e per le spese di funzionamento.

L'approvazione della nuova legge statale sulla finanza regionale, attesa entro il corrente anno, potrà superare il carattere cronico della transitorietà e porre la Regione nelle condizioni di fare fronte ai propri compiti istituzionali.

Soltanto a quel punto, o con la variazione del bilancio 1989 o con il nuovo bilancio di previsione del 1990, sarà possibile dare adeguata attuazione alle competenze statutarie.

Di conseguenza è impegno urgente della Giunta regionale quello di intervenire presso il Governo e presso il Parlamento perché il disegno di legge per la nuova finanza regionale, pendente da alcuni mesi, già esaminato in sede senatoriale e attualmente all'esame della Commissione bilancio e tesoro della Camera dei Deputati, possa avere uno sbocco rapido e positivo.

Le aspettative espresse in Consiglio, l'assenso espresso dalla Giunta regionale e dal Governo nazionale fanno auspicare una sollecita approvazione della Camera del disegno di legge.

Riteniamo opportuno che il Consiglio, come ha fatto ieri il Consiglio della Provincia autonoma di Trento, esprima, nel corso della discussione al bilancio 1989, proprie valutazioni sulla nuova struttura della finanza regionale al fine di rappresentare al Parlamento una concorde volontà delle forze politiche sul contenuto della normativa in questione.

E' inutile insistere su questa tema, visto che si tratta di avvenimenti recenti. Non è però inutile ribadire ancora una volta che questa Giunta intende operare per

realizzare nel modo più rapido e convincente possibile gli obiettivi politici in base ai quali essa ha ricevuto la fiducia del Consiglio. Ed è naturale che, proprio per l'ampiezza e la novità di quei fini, sia necessaria anche l'apertura di una nuova fase nella storia finanziaria della Regione. Senza mezzi adeguati infatti non sarà possibile dar seguito agli impegni presi ed alle promesse fatte, nè tentare, con qualche plausibilità, di concretizzare quel nuovo clima di rapporti e di operosità politica che, anche a livello regionale è parso presentarsi in questo pur breve tempo della nostra attività comune. E' anche importante, come già ebbi a dire nell'ambito delle dichiarazioni programmatiche e nella replica, che sia il Consiglio regionale a svolgere questo ruolo di promozione e innovazione a difesa della nostra autonomia.

- La terza direttrice sulla quale si è mossa la Giunta regionale è quella di impostare il programma legislativo per l'anno 1989 tenendo conto dell'accordo di coalizione, degli impegni espressi nelle dichiarazioni programmatiche e dei suggerimenti emersi nel dibattito consiliare per la formazione della nuova Giunta.

- La quarta direttrice è stata quella di avviare subito confronti politici, con i rappresentanti delle Province autonome, e dei Consigli regionale e provinciali, nonché nelle sedi ministeriali competenti, in modo da svolgere una prima verifica sulla possibilità di tradurre in misure legislative ed in programmi amministrativi gli intendimenti espressi nelle dichiarazioni programmatiche. Questi contatti manifestano chiaramente il momento favorevole alla collaborazione tra la Regione e le Province autonome, i Länder e le Regioni vicine, per affrontare, in modo coordinato e concorde, le comuni problematiche politiche ed economiche nella prospettiva dell'Europa delle Regioni.

A questo proposito la Giunta valuterà l'opportunità di un sua presenza organica a Bruxelles presso gli organismi comunitari.

Una considerazione particolare meritano, in questo contesto, due tematiche. La prima riguarda la tutela dell'autonomia entro il futuro assetto europeo. La Giunta intende intraprendere contatti esplorativi presso la Commissione della Comunità europea per garantire la compatibilità fra tutela e rispetto delle minoranze ed i processi di integrazione europea.

La seconda tematica è quella connessa con il progetto Nord-Est. Pur con un atteggiamento di grande

apertura e disponibilità, la Regione intende precisare, all'interno di questo progetto, il ruolo specifico che compete all'area del Tirolo storico.

E' opinione del governo regionale approfondire con le Province autonome e con i Länder che fanno parte di quest'area gli obiettivi, le opportunità e gli apporti specifici connessi con questo progetto sovraregionale.

In questo senso ribadisco l'impegno della Giunta regionale e confido nell'apporto politico di tutto il Consiglio per una obiettiva valutazione del tema.

Fra le iniziative concrete, intese a favorire la reciproca conoscenza e comprensione dei gruppi etnici e linguistici, riteniamo opportuno valutare l'urgenza di estendere al Trentino la ricezione di emittenti radiotelevisive di lingua tedesca. Unitamente a questa la Giunta intende favorire tutte quelle iniziative che possono contribuire alla reciproca conoscenza, allo scambio culturale, al confronto ed alla nascita di azioni di solidarietà e collaborazione sul piano culturale, economico e sociale specie fra Nord Tirolo, Sudtirolo e Trentino.

Signor Presidente

Signore e Signori Consiglieri

L'esame e l'approvazione della legge di bilancio rappresentano uno dei momenti più rilevanti dell'attività politica ed amministrativa di una istituzione. Nello specifico caso della nostra Regione, la ridotta dimensione delle risorse disponibili parrebbe suggerire che gli aspetti formali sopravanzino quelli di sostanza: avendo poco da spendere si dovrebbe aver poco su cui discutere.

In realtà il bilancio regionale, sia pure assoggettato a condizionamenti e rigidità mantiene una sua centralità.

Vi sono, infatti, comparti in cui l'attività regionale appare tutt'altro che marginale e secondaria. Si possono, inoltre, ravvisare spazi per una sostanziale e ulteriore qualificazione delle competenze regionali.

Vi è, in terzo luogo, una osservazione fondamentale di ordine morale secondo la quale nessun contribuente gioirebbe nel sapere che le risorse a lui sottratte attraverso le imposte non vengono utilizzate al meglio, ovvero dopo una attenta riflessione sulle loro destinazioni e sul loro oculato impiego.

Per tali motivi, riteniamo importante che il bilancio dell'amministrazione regionale venga assoggettato ad una revisione intesa a meglio evidenziare le implicazioni e i presupposti delle diverse attività di spesa.

La revisione dello strumento di bilancio dovrà toccare sia la componente previsionale sia il momento della verifica successiva, ovvero il conto consuntivo. Troppo spesso l'attenzione politica e legislativa pone l'accento sul solo momento propositivo, relegando ad un ruolo marginale l'analisi dei risultati raggiunti. L'obiettivo che si propone la Giunta non può infatti essere limitato alla sola o prevalente attività propositiva. La legittimazione di un'attività programmatica e di governo deve esprimersi sempre più nei risultati che sappiamo conseguire, nella capacità di assoggettare ad una revisione critica le nostre proposte e le conseguenze operative e pratiche che da esse discendono.

Sul piano tecnico ciò richiede una revisione degli strumenti ed un ripensamento sul metodo.

Ecco, allora, che, in prospettiva si configura una revisione della struttura del bilancio regionale secondo nuovi criteri.

Il bilancio deve sempre meno essere considerato come momento espositivo di evidenze finanziarie e sempre più esso deve tradursi in occasione di verifica e impostazione delle politiche regionali.

In tal senso le grandezze finanziarie verranno in futuro accompagnate da evidenze di tipo reale. Ciò significa che nel bilancio verranno introdotte delle aggregazioni diverse di spesa, al fine di evidenziare centri di costo, prestazioni, risultati conseguiti. Una simile concezione dello strumento di bilancio condurrà, in taluni casi, a presentare dei veri e propri rapporti sullo stato degli interventi e dei servizi offerti dall'ente.

Tali indicazioni assumeranno un significato diverso per il bilancio di previsione e per il conto consuntivo: si avranno, nel primo caso l'illustrazione di obiettivi mentre nel secondo si produrrà la dimostrazione dei risultati.

Ciò induce una importante innovazione circa il metodo delle decisioni.

Larga parte del nostro modello decisionale ruota attualmente intorno alla persona fisica del "politico". Così è da sempre nel nostro Paese - che non a caso viene definito "il Paese della politica". Senza nulla togliere al ruolo istituzionale che ci compete, crediamo però che sia necessario, anche da questo punto di vista, un ripensamento di metodo.

Solo in una realtà semplice e a fronte di problemi non particolarmente intricati, possiamo ritenere che un politico possa pensare di essere in grado di

individuare e fornire le risposte adeguate per tutte le occasioni.

Ben poco però può essere attualmente considerato come facile e di immediata comprensione e valutazione. E' oggi sempre più sentita l'esigenza che le azioni politiche individuino soluzioni efficienti ed efficaci.

Al fine di conseguire quest'ultimo obiettivo, appare determinante accanto all'azione degli organi politici, il concorso di esperti e tecnici, che operano nella fase di individuazione e di analisi dei problemi. In altri termini, le decisioni legislative e di bilancio dovrebbero essere collocate all'interno di contesti e di scenari sviluppati e descritti da organi o gruppi di specialisti.

Si vorrebbe cioè arrivare ad una separazione tra il momento di analisi dei problemi, di individuazione dei diversi strumenti di intervento, di prefigurazione dei possibili risultati - fase essenzialmente tecnica - e il momento decisionale e valutativo, che è e deve rimanere esclusivamente di competenza politica.

L'applicazione di questo metodo nulla toglie alla specificità della sintesi e della responsabilità dell'azione politica; al contrario, le conferisce una migliore valutazione delle opportunità, dei bisogni e delle risorse. In tale ottica diviene importante il problema relativo alla selezione, all'aggiornamento, alla qualificazione del personale con particolare riferimento ai quadri dirigenti.

Per quanto riguarda le politiche di intervento della Regione dobbiamo ribadire che lo scarso tempo che questa Giunta ha avuto a disposizione per la predisposizione del bilancio, giustifica l'impostazione essenzialmente incrementale delle poste in esso riportate.

Oltre a ciò va affermato che la ridotta consistenza delle assegnazioni statali non consente spazi per significative innovazioni. Si deve però osservare che la revisione delle norme finanziarie adombra un consistente allargamento delle disponibilità d'entrata e, pertanto, è opportuno sin da ora predisporre dei progetti di intervento volti a coprire gli spazi che in futuro si apriranno davanti a noi.

Nell'intendimento di fornire ai Signori Consiglieri regionali le prime linee operative della Giunta regionale per l'anno 1989 e, in quanto possibile, per la legislatura corrente, consideriamo opportuna una informativa sulla struttura organizzativa dell'ente attualmente in essere e sui principali progetti e programmi

già avviati, senza con ciò voler esaurire tutti gli impegni programmatici già assunti in occasione della fiducia per il prossimo quinquennio.

Per una valutazione più analitica e particolareggiata dei singoli punti rinviamo alla relazione tecnica che accompagna il disegno di legge n. 9 presentato nella nona legislatura concernente il bilancio di previsione che ci accingiamo a discutere.

La struttura organizzativa dell'ente è quella disciplinata dalla recente legge regionale n. 5 dell'11 giugno 1987.

Alla luce delle nuove e possibili dotazioni finanziarie e dei compiti che i nuovi obiettivi programmatici inducono, si rende necessario un conseguente potenziamento ed una qualificazione della struttura organizzativa dell'ente. La Giunta è pertanto impegnata a predisporre il progetto operativo di potenziamento e di riqualificazione dell'apparato organizzativo per renderlo funzionale alla gestione di un bilancio che, a seguito dei nuovi flussi finanziari, richiede la modifica della qualità dei servizi che l'ente Regione eroga.

Per un più efficiente funzionamento di tutte queste strutture, è stato già predisposto ed è in fase di attuazione un programma completo di automazione degli uffici e dei servizi che tende ad una migliore semplificazione amministrativa, ad una maggiore celerità delle procedure e ad un funzionamento più coordinato delle strutture stesse.

Parallelamente sono avviati e saranno intensificati corsi di formazione per il personale, a tutti i livelli, in modo da favorire l'aggiornamento professionale dei dipendenti e ad una loro maggiore corresponsabilità nella vita dell'ente.

Il servizio Libro fondiario - catasto rappresenta uno degli aspetti di maggiore incidenza nel contesto economico-sociale della Regione.

Il lavoro, anche per l'intervento di leggi statali e provinciali particolari, è notevole, in aumento ed in alcune sedi, nell'attuale situazione, non si fa fronte alla necessità per carenza di personale.

La meccanizzazione dello schedario proprietari è ultimata in tutti gli uffici del Libro fondiario mentre per il catasto sono stati completati gli elenchi beni immobili a Mezzolombardo, Bressanone, Vipiteno; ora si opera a Pergine, Egna e Bolzano.

Le matricole anagrafiche (che corrispondono ai proprietari iscritti) già caricate per tutti gli uffici in provincia di Bolzano sono 185.676, mentre per quella di

Trento (esclusa solo l'ultima parte di Primiero) sono già 356.700 il che dà un'idea del frazionamento della proprietà rispetto ai Masi Chiusi in provincia di Bolzano ed il conseguente maggior numero di intestatari in provincia di Trento.

Per gli elenchi beni immobili, che andranno a sostituire i 112.868 fogli di possesso in provincia di Bolzano, rispettivamente 309.938 in provincia di Trento abbiamo la seguente situazione:

Bolzano

Comuni catastali	245	caricati	53	21%
Particelle	615.345	"	87.152	14,1%
N. Fogli di possesso	112.868	"	14.548	12,8%

Trento

Comuni catastali	439	caricati	49	11,1%
Particelle	1.274.857	"	95.853	0,7%
N. Fogli di possesso	309.938	"	24.657	12,5%

Mi sono voluto attardare su questi dati anche particolari per mettere in evidenza lo stato di avanzamento dei lavori in questione.

Completato lo schedario proprietari ed avviato quello del catasto, è da iniziare la meccanizzazione del Libro fondiario (libro maestro): l'apposita commissione ha già ripreso i lavori.

Le sedi sono già state rinnovate e rese funzionali quasi ovunque. Alla realizzazione in corso della sede di Chiusa si deve aggiungere la ricerca di una soluzione per le sedi di Trento e di Bolzano.

Con riguardo alle nuove norme di attuazione già emanate in questi giorni, con il D.P.R. 15 luglio 1988 n. 574 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 8 maggio 1989 n. 105, si presenta il notevole problema della bilinguità, per tutti gli atti; soprattutto per l'aggiornamento del libro maestro e di tutti gli atti del catasto, occorrerà tempo e personale qualificato.

Per il Libro fondiario l'attività legislativa opererà su due settori:

è da seguire in sede nazionale la proposta di legge-voto per la modifica della legge tavolare con riguardo proprio alla meccanizzazione. A tal fine saranno proseguiti i contatti con la Regione Friuli-Venezia Giulia.

In campo regionale sulla base delle risultanze della Commissione per la verifica delle problematiche giuridiche L.F./catasto numerico è stato predisposto un disegno di legge regionale approvato dalla Giunta in data

odierna.

Anche per l'impianto e il ripristino del Libro fondiario si sta preparando una legge di modifica, mentre in campo operativo si intende completare il lavoro di ripristino del Libro fondiario a Molveno e Bedollo e ricostituire la Commissione di Martello.

Per quanto concerne il catasto, accanto alla necessità di un intervento mirato alla riduzione delle volture (specie per l'urbano) e per gli accertamenti dell'urbano, i due poli ove ci si trova impegnati per la legislatura sono:

- la introduzione della qualifica "frutteto" (già avviata in provincia di Trento) per una giusta corrispondenza dello stato di fatto ai dati catastali;
- il catasto numerico, di cui sono in corso 2 appalti campione a Grumo e Cortina sulla strada del vino.

Gli uffici saranno impegnati per l'introduzione del nuovo tipo di frazionamento ai sensi della L.R. 13.12.1985 n. 6 e relativo decreto di attuazione, ma soprattutto per la scadenza dopo due anni di tutti i tipi di frazionamento prenotati.

Circa l'operatività delle squadre rilievi per la provincia di Trento, terminata la zona Fiemme/Fassa, si opera in Val di Non, mentre per la provincia di Bolzano (pur con un necessario rafforzamento della squadra) si continua nella zona orientale (Val d'Ega, Siusi, Val Gardena).

La collaborazione con il personale "militare" è già in atto anche nel 1989, mentre per la materializzazione dei punti si è chiesta la collaborazione dell'ufficio provinciale di Bolzano dei bacini montani.

Da anni è stato avviato un programma per una rivista di diritto tavolare in collaborazione con la Regione Friuli-Venezia Giulia. E' impegno della Giunta quello di concretizzare entro il 1990 tale programma.

L'utilizzazione delle nuove ed attese disponibilità finanziarie per la meccanizzazione potranno accelerare l'importante operazione Libro fondiario-catasto. Ciò farà sì che il processo di automazione del libro fondiario-catasto possa essere sviluppato in tempi più contenuti di quelli originariamente previsti.

Potranno altresì essere sviluppati programmi di software che consentano un facile accesso diretto del pubblico agli archivi catastali - seppure con fini puramente conoscitivi.

Potrebbe, al contempo, essere estesa la rete di collegamento anche all'esterno, al fine di favorire l'accesso del pubblico e degli interessati alle

informazioni catastali e tavolari.

A tale scopo verrà proposta la formazione di una commissione di tecnici incaricata di analizzare le possibili proposte da formulare in questo settore.

In sede di approvazione del conto consuntivo verrà presentata una relazione dettagliata sullo stato del servizio catastale.

Un importante ambito politico in cui l'integrazione europea apporterà importanti innovazioni è quello del credito.

Gli eventi legati al 1993 incideranno soprattutto sul comparto finanziario e bancario dell'economia. Da questo punto di vista il sistema creditizio regionale - largamente fondato sulla presenza di casse rurali - presenta problemi oggettivi, soprattutto per quanto concerne la gamma dei servizi offerti e l'integrazione tra le diverse casse.

Appare utile e prioritario porre le condizioni per un allargamento della funzionalità e dell'adeguatezza alla domanda di servizi bancari.

Sulla base degli elementi conoscitivi forniti dalla conferenza regionale sul credito - tenutasi a Trento nel dicembre 1987 - e da quanto di recente è emerso di nuovo, un gruppo tecnico potrà studiare la possibilità di un collegamento in rete delle casse rurali della nostra regione e di quelle delle aree vicine più interessate.

Altresì è da verificare la possibilità di istituire una scuola di specializzazione per il personale bancario delle "casse rurali" e delle Raiffeisenkassen, da realizzare in regione e rivolta alla realtà territoriale delle zone sopra indicate.

Nel corso del 1988, la Giunta regionale è stata impegnata, in particolare, nell'attività relativa all'adozione del nuovo statuto sociale da parte delle casse rurali della regione, attività che ha interessato un centinaio di casse rurali. Sono state autorizzate quattro fusioni che hanno interessato nove casse rurali, dando così avvio ad una più razionale politica di distribuzione territoriale delle aziende.

A seguito della conferenza regionale sul credito, la Giunta regionale ha ritenuto opportuno costituire un Comitato di studio e ricerca sul credito, che ha iniziato ad operare nel settembre 1988, Comitato che ha lo scopo di:

- promuovere il coordinamento e l'integrazione delle istituzioni creditizie regionali, favorendone i collegamenti tecnici ed operativi;
- favorire opportune concentrazioni, specie fra le aziende

della medesima categoria, razionalizzando la distribuzione degli sportelli sui territori delle province di Trento e di Bolzano;

- favorire e promuovere l'adeguata strutturazione degli Istituti di credito speciale (Mediocredito e Credito Fondiario), anche perché gli stessi possano fornire valida consulenza finanziaria alle imprese ed agli operatori;
- approfondire lo studio di un gruppo plurifunzionale;
- studiare l'applicazione delle normative comunitarie in vista del mercato unico europeo 1993, adottando eventuali provvedimenti di competenza.

Fra le competenze istituzionali della Regione ed oggetto di particolare attenzione, da parte della Giunta, vi è la cooperazione. Anche in questo settore, sulla base conoscitiva e propositiva della conferenza regionale, vanno formulate proposte intese a mettere in grado la cooperazione di svolgere un ruolo efficace sul piano economico e della solidarietà.

La diffusione del sistema cooperativo accomuna gran parte della realtà territoriale delle zone alpine: Italia, Austria, Svizzera, Baviera.

Potrà essere proposta una commissione internazionale di tecnici incaricata di verificare la fattibilità di un progetto formativo rivolto al complesso della cooperazione operante in queste nazioni.

Nel corso del 1988 sono state approvate due importanti leggi per la cooperazione:

- L.R. 28 luglio 1988, n. 15 "Promozione e sviluppo della cooperazione dell'educazione e dello spirito cooperativi".
- L.R. 22 ottobre 1988, n. 24 "Norme in materia di cooperazione di solidarietà sociale".

In particolare, alla L.R. n. 15, la Giunta regionale precedente ha dato attuazione con l'istituzione del previsto "Comitato consultivo regionale" e con l'erogazione dei primi interventi finanziari a sostegno di iniziative realizzate nel 1988 per complessivi 143.825.000 di lire.

E' impegno prioritario di questa Giunta dare attuazione ai due disposti legislativi, in particolare a quello concernente la cooperazione di solidarietà sociale.

Per quanto concerne il patrimonio immobiliare merita osservare che, dopo l'acquisto o la ristrutturazione di quasi tutti gli immobili nei quali hanno sede gli uffici del Libro Fondiario e del Catasto, si prospetta l'urgente

necessità di acquisire una nuova sede per l'ufficio di Roma. A proposito posso qui annunciare che è di oggi la notizia, ed è un altro dei segni di novità, della volontà delle due Province autonome e della Regione di trovare una soluzione unitaria per gli uffici di Roma. Per quanto riguarda alcuni uffici del Libro Fondiario e del Catasto, in particolare negli uffici di Trento, si rende opportuno, in alcuni casi, l'acquisto di nuovi locali, in altri una sistemazione più consona.

Per gli uffici catastali e del Libro Fondiario di Vipiteno, attualmente dislocati presso terzi, è stata individuata una nuova sede. Si prospetta la necessità di provvedere all'ampliamento dell'ufficio del Catasto di Fiera di Primiero e all'acquisto di nuovi locali per l'ufficio del Libro Fondiario di Merano, nonché di aree destinate ad archivio per gli uffici siti in Mezzolombardo.

Con riferimento alle partecipazioni azionarie, si sottolinea che, nella seduta del 12 luglio 1988, l'assemblea straordinaria degli enti partecipanti al Mediocredito Trentino-Alto Adige ha stabilito di aumentare il fondo di dotazione dell'Istituto da lire 9.600 milioni a lire 15.360 milioni a titolo gratuito con distribuzione a tutti gli enti partecipanti di tre quote gratuite per ogni cinque possedute; da lire 15.360 milioni a lire 30.720 milioni, mediante offerta in opzione agli enti partecipanti di una quota per ogni quota posseduta, a pagamento, dopo l'aumento di cui alla fase precedente.

Detta operazione di aumento deve essere approvata dalla Regione con apposita legge e ciò dopo che l'Istituto avrà adempiuto alle modifiche dello statuto.

L'aumento non comporta per la Regione nuovi conferimenti e quindi nessun onere finanziario di bilancio, in quanto, al richiesto aumento del fondo di dotazione a carico della Regione, si farà fronte utilizzando il fondo di riserva speciale costituito presso il Mediocredito con i dividendi spettanti alla Regione sulle quote di partecipazione.

Le iniziative che potranno prendere avvio dopo l'avvenuta ristrutturazione degli enti e la ridefinizione delle strutture operative nella decima legislatura in materia di "Camere di commercio", riguardano, in primo luogo, la possibile istituzione e l'ordinamento dell'ente para-regionale "Camera dei Lavoratori", secondo il modello dei Paesi di lingua tedesca; attualmente, nelle Camere di commercio, non sono infatti rappresentati i lavoratori dipendenti. Potrà essere intrapreso uno studio comparato

della legislazione europea in materia di "Camera di commercio" cui seguirà la pubblicazione di un manuale nelle varie lingue da diffondere nella Comunità europea. Si rende inoltre opportuno favorire gli incontri con gli operatori e i liberi professionisti dei settori economici, così come è avvenuto in occasione dell'iter formativo della legge di ordinamento delle Camere di commercio, al fine di giungere ad una rappresentanza unitaria e determinante delle categorie economiche operanti negli enti camerale per quanto riguarda le scelte di politica economica. Gli incontri di cui sopra potrebbero essere propedeutici ad un convegno sul tema specifico, con la presenza anche di esponenti dei settori economici e politici nazionali. Ai sensi dell'articolo 35 dello Statuto di autonomia, potrà essere presentato un disegno di legge-voto tendente al conferimento alle Camere di commercio, in attesa della legge di riforma nazionale, delle competenze in materia di tenuta del registro delle imprese di cui all'art. 2188 del codice civile.

Per quanto si riferisce alle competenze derivanti dall'Accordo preferenziale Trentino-Alto Adige e Tirolo Vorarlberg, sono in corso trattative in ordine all'ampliamento e allo sviluppo dell'Accordo medesimo.

L'esito della prima fase delle trattative sarà portato all'esame della Commissione mista italo-austriaca che si riunirà per la sua sessione ordinaria il prossimo mese di giugno a Riva del Garda. Le notevoli differenze normative dei due Paesi nel settore economico e nei servizi non consentono di esprimere, allo stato attuale, giudizi, ma la portata concreta dell'iniziativa intrapresa è senz'altro rilevante.

Se è ormai acclarato che l'Accordino ha esaurito storicamente la sua prima fase, è altrettanto necessario aprire una prospettiva nuova, attraverso un negoziato tra i due governi interessati che tenga conto della presenza dell'Italia nel Mercato Comune e d'altro canto dell'Austria che, pur non inserita nello stesso sistema economico, ha grande interesse a collaborare attivamente sia con l'Italia che con la Germania occidentale.

Nel campo dell'ordinamento degli enti assistenziali e sanitari la Regione ha competenza esclusivamente ordinamentale, tale da non portare alcun riflesso immediato e diretto sulla composizione del bilancio.

A questo proposito merita evidenziare l'impegno della Giunta a dare attuazione alla L.R. 26 agosto 1988, n.

20, "Norme in materia di istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza".

La nuova normativa apporta alla disciplina nazionale delle IPAB, che risale ad un disposto del 1890, le innovazioni e gli ammodernamenti richiesti ed introduce gli adattamenti resi necessari da peculiarità proprie delle realtà locali delle IPAB.

In relazione alla competenza attribuita al Presidente della Giunta regionale relativamente alla nomina, decadenza, revoca o dispensa dei giudici conciliatori operanti in Regione, sono stati emessi 600 decreti di nomina per il rinnovo triennale delle cariche; di conseguenza si rende essenziale l'aggiornamento di questi nuovi magistrati onorari, nella considerazione che in quadro economico più complesso ed evoluto, al fine di corrispondere alle esigenze ed alle richieste di giustizia delle società potranno essere necessari ulteriori supporti, non solo di grande capacità umana, ma anche di eccellente capacità giuridica e tecnica.

L'aumento della competenza, conseguente all'entrata in vigore della legge 399/1984, potenziando notevolmente, rispetto al passato, la figura del giudice onorario, ha indotto l'Amministrazione regionale ad organizzare, già nel corso della nona legislatura, convegni di studio, tesi non solo ad acquisire punti di riferimento di sicura dottrina, ma anche a scambi di esperienze tra operatori della giustizia. A tal fine è stata approvata la legge regionale 17 dicembre 1986, n. 12, che consentirà, anche in futuro, l'effettuazione di corsi di aggiornamento. La necessità di ipotizzare tali iniziative, anche nel corso della decima legislatura, si manifesta ancora più marcatamente, in quanto, come si è detto, verranno ultimate nei prossimi giorni le procedure di nomina e conferma dei giudici che opereranno durante il triennio 1989-1991.

Dovranno poi essere analizzate ed approfondite le prospettive di riforma della figura del giudice conciliatore a seguito della presentazione al Parlamento di un disegno di legge riguardante il giudice di pace.

Tale nuovo istituto dovrà sostituire l'attuale conciliatore, ma la particolare situazione del Trentino-Alto Adige impone venga mantenuta la delega attribuita, con norma di rango costituzionale, al Presidente della Regione relativamente alla nomina.

Il disegno di legge attualmente pendente in Parlamento prevede, inoltre, l'attribuzione di competenze più marcate per materia e valore: di conseguenza, si imporrà un affinamento della specializzazione professionale

della nuova figura di giudice che sostituirà il conciliatore.

Signor Presidente

Signore e Signori Consiglieri

Questo bilancio per il 1989 ha un significato particolare nella evoluzione dell'autonomia di questa terra; esso rappresenta, a ben guardare, il punto più basso di una parabola discendente. La consistenza finanziaria del bilancio regionale evidenzia materialmente che questo è il momento finale della seconda fase dell'autonomia, che ha visto un nuovo e complessivo consolidamento dei tre enti autonomistici. Ciò è coinciso con l'affermarsi perentorio delle disponibilità finanziarie delle Province autonome e con una situazione di drastico restringimento delle disponibilità finanziarie della Regione sino a rendere ad essa problematico lo stesso adempimento dei compiti istituzionali.

Di positivo vi è stato, in questo processo, il chiarimento ed il riassetto di una situazione politica in cui risulta più stabile l'equilibrio dei rapporti entro il sistema delle autonomie.

Come si afferma nel testo dell'"accordo di coalizione" e nelle dichiarazioni programmatiche rese in Consiglio, ora che appaiono consolidate le garanzie di identità e rispetto reciproco fra i gruppi etnici e linguistici, vi sono le oggettive condizioni perché la Regione abbia il suo spazio di operatività e perché venga abbandonato il timore che tale operatività possa, in qualche modo, intaccare le autonomie provinciali. Appare, infatti, finalmente evidente che le autonomie dei tre enti sono obiettivamente complementari e sinergiche.

Si configura, in questa concreta operatività e nella sua legittimazione basata sulla fiducia, oltre che sul diritto, la Regione degli anni '90.

La Regione, in questa legislatura, dovrà dotarsi di tutti quegli strumenti normativi ed operativi che la rendano capace di adempiere con efficacia il suo ruolo di garante e di promotrice dell'autonomia in coincidenza con il 1993 quale decisivo momento della integrazione all'Europa. Grazie.

PRESIDENTE: Nella seduta dei Capigruppo dell'11 maggio è stato concordato di sospendere la trattazione del punto dell'ordine del giorno dopo le dichiarazioni del Presidente della Giunta, onde consentire un approfondimento da parte dei consiglieri.

Pertanto passiamo alla trattazione del punto n. 2

dell'ordine del giorno: Voto n. 3, presentato dai consiglieri regionali Frasnelli, Peterlini, Franzelin-Wert, Kaserer e Achmüller, concernente l'inquinamento atmosferico da parte dei veicoli a motore.

Uno dei proponenti intende leggere ed illustrare il Voto?

Prego cons. Frasnelli.

FRASNELLI: Sehr geehrter Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Dieser Begehrensantrag ist praktisch der zweite Teil einer Initiative, die namens der SVP-Fraktion bereits im Südtiroler Landtag vor einigen Wochen behandelt und verabschiedet worden ist. Er behandelt das Thema des Verkehrs und vor allen Dingen seiner Auswirkungen. Es ist dies deshalb notwendig geworden, weil der Verkehr europaweit aber selbstverständlich auch in unserem Lande - in besonderer Weise in unserem Lande weil wir ein Transitland sind - Ausmaße angenommen hat, die zu einer unzumutbaren Belastung von Mensch und Natur geworden sind. Insbesondere sind es die Abgase, die aus der Verbrennung der Treibstoffe im Automobil produziert werden und die nachhaltig Schädigungen von Mensch und auch der Natur verursachen. Auch ist das Thema Lärm von zunehmender Bedeutung.

Nun war es so, daß wir im Südtiroler Landtag aufgrund einer spezifischen Kompetenzlage über einen bestimmten Rahmen an Forderungen nicht hinausgehen konnten und dies soll nun im Rahmen der Behandlung des Begehrensantrages hier in der Region gewissermaßen nachgeholt bzw. ergänzt werden. Den Kolleginnen und Kollegen aus dem Trentino sei gesagt, daß im Südtiroler Landtag und in Richtung Abmilderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs vor allen Dingen die Katalysatorthematik behandelt worden ist. Wobei wir selbstverständlich alle wissen, daß die Einführung des Katalysatorautos nur ein Weg, nur eine Maßnahme, sein kann, um die Belastungen, die durch den Verkehr dieser Tage erzeugt werden, abzumildern. Es gibt selbstverständlich eine ganze Reihe anderer notwendiger Maßnahmen, die ebenfalls zu ergreifen sind. Wir haben uns also speziell mit der Frage des Katalysatorautos und der Förderung der Einführung befaßt, also mit der Frage der Reduzierung der Abgase aus Fahrzeugen, von PKW's im speziellen. Im Rahmen unserer Kompetenzen erging die Forderung an die Landesregierung, einmal bei der Verwirklichung eines flächendeckenden Netzes an bleifreien Benzinzapfsäulen, ihre Zuständigkeiten auszuschöpfen, und beim Ankauf von benzingetriebenen Kraftfahrzeugen für den eigenen

Wagenpark, der erheblich ist, nach Möglichkeiten mit Katalysatoren ausgestattete Fahrzeuge zu erstehen. Des weiteren die Möglichkeit zu prüfen und dies dann auch zu realisieren, daß bei Förderungsgesetzen des Landes für den Ankauf von Kraft- bzw. Lieferfahrzeugen in den verschiedenen Bereichen der Wirtschaft die Förderung in Bezugnahme auf die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Katalysator geschieht und diese zu bevorzugen ist. Des weiteren hat sich der Südtiroler Landtag klar ausgesprochen, daß eine systematische Überprüfung der Abgaswerte von Kraftfahrzeugen, also eine periodische Abgasuntersuchung eingeführt wird; und eine entsprechende rechtliche Grundlage läßt sich auch dem Art. 15 des koordinierten Textes der Landesgesetze über Luftreinhaltung ableiten. Des weiteren hat man die Landesregierung aufgefordert, natürlich eine Informations- und Aufklärungskampagne zu starten, damit die Bevölkerung insgesamt ein größeres Ausmaß an Sensibilität und Kenntnis über diese Angelegenheiten erhält. Es war uns klar, daß durchgreifende Maßnahmen auf einer anderen Ebene liegen würden, deren Zuständigkeit allerdings nicht in die der autonomen Länder Südtirol oder des Trentino fallen, sondern nach wie vor in Rom angesiedelt sind.

Aus diesem Grunde war es notwendig, in Ergänzung der Forderungen, die wir im Südtiroler Landtag gestellt haben, nun hier im Rahmen eines Begehrensantrages auf diese Dinge hinzuweisen. Die Begründung ist natürlich die gleiche, nämlich die, um die ganze Abgasbelastung nachhaltig zu reduzieren.

Wir ersuchen nun auf der Ebene des Regionalrates die Damen und Herren diesem Begehrensantrag zuzustimmen, der folgendes zum Ausdruck bringt, nämlich daß das Parlament die Regierung auffordern möge - dies ist die allgemeine Formel anlässlich der Behandlung von Begehrensanträgen - folgendes herbeizuführen. Erstens: In Übereinstimmung mit der Richtlinie der europäischen Gemeinschaft, die bereits aus den 70iger Jahren stammt und die eine schrittweise Reduzierung der Höchstgrenze des Bleigehaltes im Benzin vornimmt, nun unverzüglich die Grenze der Bleiverbindungen im Benzin auf 0,15 Gramm pro Liter zu verfügen. Nach wie vor ist der allgemeine Bleigehalt des Benzins, an verbleitem Benzin natürlich, in diesem Staate 0,4 Gramm pro Liter. Es ist in Aussicht gestellt und in Aussicht genommen worden, daß die italienische Regierung bald einmal, wie es so heißt, auch auf 0,15 pro Liter reduzieren würde. Wenn man aber bedenkt, wie lange es gebraucht hat, um überhaupt von den früheren 0,6 Gramm pro Liter auf die 0,4 Gramm pro Liter zu gehen - gemäß EG-Richtlinie, nämlich einige Jahre - so glauben wir

es als notwendig erachten zu müssen, daß auch dieser Regionalrat hier seinen Beitrag dazu leistet, daß unverzüglich der Bleigehalt im Benzin auf 0,15 Gramm pro Liter verfügt wird.

Des weiteren ist es natürlich so, daß ein Betanken mit bleifreiem Benzin derzeit aus zweierlei Sicht noch nicht um sich gegriffen hat. Zum einen, weil der bleifreie Kraftstoff teurer ist als der verbleite, zum Unterschied aller Staaten in der EG, und daß die Zusammensetzung des bleifreien Benzin in diesem Staate noch nicht jene Güte erreicht hat, wie sie anderswo bereits erreicht worden ist und man aus diesem Grunde, wenn man italienischen bleifreien Kraftstoff ohne Katalysator betanken möchte, da schon noch das eine und andere Fragezeichen im Raume stehen hat.

Wir, die Einbringer, meinen nun, daß unverzüglich der bleifreie Kraftstoff billiger werden muß als der verbleite und daß er nun echt flächendeckend im ganzen Staatsgebiet zur Verfügung gestellt wird. In diesem Sinne möchten wir auch an dieser Stelle dem Kollegen Ferretti aus unserer Landesregierung danken, der im Rahmen der bescheidenen Kompetenzen doch das Seine dazu beigetragen hat, daß in Südtirol mehr und mehr bleifreier Kraftstoff angeboten wird. Wir sind aber von einem echt flächendeckenden Netz noch um einiges entfernt. Aber vor allen Dingen gilt dies für das Staatsgebiet insgesamt und daher die Forderung an die Regierung.

Ich habe mir des weiteren erlaubt - ich bringe dies in diesem Zusammenhang - zwei Abänderungsanträge zur formulieren, von denen einer an dieser Stelle eingefügt werden sollte - mit folgender Diktion: "Die Mineralgesellschaft anzuweisen, bleifreies Benzin einer Güte herzustellen, das ein Betanken der PKW's ohne Katalysator auch möglich ist." Denn heute ist es so, daß der Benzolgehalt im bleifreien Benzin, jenes Benzins, das in Italien hergestellt wird und in Italien verkauft wird, größer ist als im verbleiten, jedoch die italienischen Mineralölgesellschaften für den Export seit geraumer Zeit bleifreies Benzin herstellen, in dem der Benzolgehalt absolut jene Grenze nicht überschreitet, wie sie bereits heute für das verbleite Benzin vorgesehen ist. Das heißt, es muß hier ein Abänderungsantrag hineinkommen, wo die Regierung die Mineralölgesellschaften anweist, bleifreies Benzin einer Güte herzustellen, die aus gesundheitlichen Gründen ein Betanken von PKW's ohne Katalysator auch möglich macht.

Dann kommt der Punkt 3 unseres Begehrensantrages, der die steuerliche Förderung der Einführung des

Katalysator-Autos zum Inhalt hat. Eine wesentliche Maßnahme, die leider Gottes auch in der Kompetenz unserer beiden autonomen Länder Südtirol und Trentino ist. Aber seit geraumer Zeit wissen wir, daß in einer Reihe von EG-Staaten nun diese steuerliche Förderung läuft. Wir wissen, daß diese steuerliche Förderung begrenzt in Richtung der vom EG-Kompromiß vorgesehenen verpflichtenden Einführung von 3-Wege-Katalysatoren in neuangekaufte Autos läuft und in Analogie zu dem, was in zahlreichen Staaten der Europäischen Gemeinschaft an steuerlicher Förderung bereits passierte, wäre es unumgänglich - gerade wenn man sich die Luftschaden-situation etwa in den italienischen Großstädten vorknüpft; wenn ich mich an die Diskussion in diesem Winter erinnere, an Mailand, an Rom usw...., aber kein verantwortlicher Politiker denkt - über die anderen Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, der Förderung des öffentlichen Verkehrs hinaus -, etwa in Richtung Katalysator-Auto Schritte zu setzen, das bleifreie Benzin billiger zu machen, die Einführung des Katalysator-Autos steuerlich zu fördern, kein einziger Politiker, der hierfür zuständig ist, denkt an so etwas. Dann fragt man sich: Gut, die Antwort können wir uns selbst geben. Tatsache ist, wir fordern die steuerliche Förderung der Einführung des Katalysator-Autos.

Als weiteren Abänderungsantrag möchte ich hinzufügen - ich werde diese Anträge dem Präsidenten selbstverständlich schriftlich übermitteln - daß nämlich für die Zukunft, so wie anderswo die Diskussion vermehrt auch anläuft, ein europaweites Kraftfahrzeugsteuersystem angestrebt wird, das gemäß Verursacherprinzip nicht Hubraum oder Pferdestärke zur Grundlage hat, sondern sich an der Höhe der Schadstoffemissionen richtet. Diese Diskussion läuft verstärkt in Frankreich und in der Bundesrepublik Deutschland an. Ich glaube, es stünde auch diesem Staate gut an, wenn er sich in die Reihe jener - im Sinne dieser Thematik - doch als fortschrittlich anzusehenden Staaten stellt.

Aus diesem Grunde, aus unserer Sicht auch ein zusätzlicher Abänderungsantrag, der grundsätzlich über die bloße - unter Anführungszeichen - steuerliche Förderung des Kat-Autos hinausgeht und echt im Sinne des Verursacherprinzips dauerhaft einen Druck auf permanente Reduzierung der Abgaswerte an Kraftfahrzeugen letztlich bewirken soll.

Sie sehen also, geehrte Kolleginnen und Kollegen, die eigentlichen Maßnahmen, um hier grundsätzlich die Dinge, den Karren, weiterzubringen, die haben wir nicht in der Hand. Wir wüßten, in welche Richtung die Diskussion zu treiben ist. Wir haben uns im eigenen Landtag auf einige

kleinere Dinge beschränken müssen, aber das Forum dieses Hauses hier, des Regionalrates, gibt uns doch die Möglichkeit, die Staatsregierung auf jene grundsätzlicheren Entscheidungen hinzuweisen und sie aufzufordern, sie zu ergreifen, die notwendig sind, um diesen einen Weg, diese eine Maßnahme, doch vollständig wie möglich im Interesse der Bürger und selbstverständlich auch der Umwelt durchzuführen.

In diesem Sinne, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, ersuchen wir um ein so breit wie mögliches Votum für den Begehrensantrag, der aus vier Punkten besteht, und durch die weiteren zwei, von mir genannten, ergänzt wird. Danke, Herr Präsident! Danke, wertere Kolleginnen und Kollegen!

(Illustre signor Presidente! Colleghe e colleghi! Questo voto rappresenta in sostanza la seconda parte di un'iniziativa avviata ed approvata già alcune settimane fa dal gruppo SVP in sede di Consiglio provinciale di Bolzano. Esso concerne la situazione del traffico e soprattutto le sue conseguenze; esso si é reso necessario perché nella nostra Provincia - in particolar modo nella nostra Provincia, poiché si tratta di un territorio di transito - il traffico ha assunto proporzioni insostenibili per l'uomo e la natura. Causa sono in particolar modo le emissioni di sostanze nocive che vengono prodotte dalle autovetture per effetto della combustione di carburante e che provocano in modo persistente danni all'uomo e alla natura. Anche il problema dell'inquinamento acustico desta sempre maggiori preoccupazioni.

Fatto é che in Consiglio provinciale non abbiamo potuto andare oltre certe rivendicazioni a causa dello specifico limite di competenza. A ciò si vuole ovviare ora trattando questo voto in Consiglio regionale, integrando in tal modo quello precedente. Vorrei far notare ai colleghi e alle colleghe del Trentino che in Consiglio provinciale di Bolzano é stata affrontata soprattutto la questione della marmitta catalitica per ridurre gli effetti dannosi del traffico. Comunque sappiamo bene che la soluzione delle autovetture con catalizzatore rappresenta solo una via, solo un provvedimento per ridurre i danni provocati dal traffico oggigiorno. Esiste naturalmente tutta una serie di altre misure che vanno prese. Noi abbiamo affrontato specificatamente la questione delle marmitte catalitiche e il modo per promuoverne la introduzione, ovvero la questione della riduzione delle emissioni di sostanze nocive contenute in particolar modo nei gas di scarico delle automobili. Nell'ambito delle nostre competenze

abbiamo rivolto l'invito alla Giunta provinciale, affinché faccia di tutto nell'ambito delle sue possibilità per realizzare una rete di distributori di benzina senza piombo che copra tutto il territorio provinciale e si adoperi affinché vengano acquistate, nel caso di macchine a benzina, possibilmente solo autovetture con marmitta catalitica per il suo parco macchine (che è pur sempre di notevoli proporzioni). Abbiamo anche chiesto che venga vagliata - ed eventualmente anche messa in atto - la possibilità di privilegiare nelle leggi di incentivazione all'acquisto di autoveicoli o furgoni nei vari settori dell'economia, quegli autoveicoli provvisti di marmitta catalitica. Inoltre il Consiglio provinciale di Bolzano si è pronunciato chiaramente a favore di una rilevazione sistematica dei valori delle emissioni degli autoveicoli, ovvero di un periodico esame del tasso di inquinamento dovuto ai gas di scarico; un corrispondente riferimento giuridico può essere costituito anche dall'art.15 del Testo coordinato delle leggi provinciali sull'inquinamento ambientale. La Giunta provinciale è stata inoltre invitata ad iniziare anche una campagna di informazione ed educazione, affinché la popolazione venga maggiormente sensibilizzata e messa a conoscenza di questi problemi. Sapevamo bene che sarebbe stato necessario rivendicare in altra sede misure più efficaci, di cui non è competente la Provincia di Bolzano e Trento, ma di il Governo romano.

Per questa ragione si è reso necessario chiedere questi provvedimenti attraverso un voto, integrando in tal modo le richieste fatte in seno al Consiglio provinciale di Bolzano. La motivazione che sta alla base di questo voto è naturalmente la stessa, ovvero la sostanziale riduzione dell'inquinamento da gas di scarico.

Invitiamo ora tutte le signore e i signori del Consiglio regionale a voler dare il loro consenso a questo voto che chiede al Parlamento di impegnare il Governo (e prima c'è la solita formula introduttiva): Primo. A fissare tempestivamente un limite massimo di 0,15 g/l per il contenuto di piombo nella benzina, in conformità alla direttiva della Comunità Europea formulata ancora negli anni 70 e che prescriveva una graduale riduzione del contenuto di piombo nella benzina. Il contenuto medio del piombo nella benzina a livello nazionale è ancora 0,4 grammi per litro. Si era detto che presto il Governo italiano avrebbe portato il limite massimo a 0,15 grammi per litro. Se però si considera quanto tempo ci è voluto per arrivare da 0,6 grammi per litro agli attuali 0,4 grammi per litro - secondo la direttiva della CE alcuni anni -, si può ben comprendere la ragione per la quale

riteniamo necessario che anche il Consiglio regionale solleciti lo Stato, affinché il contenuto del piombo nella benzina venga subito ridotto a 0,15 grammi per litro.

La realtà è che per ora non sono ancora molti quelli che vanno a rifornire il proprio automezzo con benzina senza piombo; e questo per due motivi: primo, perché il carburante senza benzina attualmente è più caro dell'altro col piombo - a differenza di quanto avviene nella Comunità europea - e secondo, perché la composizione della benzina senza piombo in questo stato non ha raggiunto ancora la purezza che c'è nella stessa benzina negli altri stati; per cui chi vuole utilizzare la benzina senza piombo per un automezzo senza marmitta catalitica si chiede veramente se sia il caso di farlo.

Noi, come firmatari di questo voto, riteniamo dunque che il carburante senza piombo debba diventare sin d'ora più economico di quello additivato col piombo e debba essere messo a disposizione attraverso una rete capillare di distribuzione su tutto il territorio nazionale. In questo senso vorremmo ringraziare anche il collega Ferretti della nostra Giunta provinciale, il quale nell'ambito delle sue modeste competenze ha contribuito affinché in Alto Adige venisse incrementata sempre più l'offerta della benzina senza piombo. Siamo purtroppo ancora lontani da una rete distributiva capillare. Comunque questo voto si riferisce a tutto il territorio nazionale e per questo noi indirizziamo il nostro voto al Governo.

Mi sono anche permesso - e vorrei ricordarlo in questo contesto - di formulare due emendamenti, di cui uno dovrebbe venire inserito a questo punto e che recita: "di obbligare le società petrolifere a produrre una benzina senza piombo di una qualità tale da permettere il rifornimento anche ad automezzi senza marmitta catalitica." Oggi infatti il contenuto di benzolo nella benzina senza piombo che viene prodotta e venduta in Italia è maggiore che in quella additivata con il piombo; tuttavia le società petrolifere italiane producono da tempo una benzina d'esportazione senza piombo, i cui valori di benzolo non superano assolutamente il limite previsto oggi per la benzina con il piombo. Ciò significa che qui bisogna fare un emendamento che inviti il Governo ad istruire le società petrolifere, affinché queste producano una benzina senza piombo di qualità tale che possa essere utilizzata anche da autovetture senza catalizzatore.

Poi c'è il punto n. 3 del nostro voto che concerne l'incentivo fiscale per l'introduzione della marmitta catalitica. E' questa una misura sostanziale che purtroppo non rientra nemmeno nelle competenze della

Provincia di Bolzano e di Trento. Tuttavia sappiamo che questa incentivazione fiscale é stata introdotta ormai in una serie di stati della Comunità europea. Sappiamo che l'incentivazione fiscale concernerebbe in questo caso solo le marmitte catalitiche a tre vie per macchine di nuovo acquisto, come é previsto del resto dal compromesso a livello europeo. Considerando ciò che accade già ora in molti stati della Comunità europea in materia di incentivazione fiscale, ciò rappresenta un passo quasi inevitabile - proprio in considerazione della situazione dell'inquinamento atmosferico nelle grandi metropoli italiane; ricordo in proposito la discussione accesa quest'inverno a Milano, a Roma ecc.- Ma perché nessun politico responsabile a livello nazionale non provvede a porre rimedio a questa situazione -al di là delle misure di riduzione del traffico, della promozione dei mezzi pubblici ecc.- promuovendo l'introduzione di marmitte catalitiche, rendendo la benzina senza piombo più economica, incentivando fiscalmente le autovetture con catalizzatore; perché nessun politico responsabile di questo settore non ha mai pensato a tali provvedimenti?. Allora viene da dirsi: Ebbene, la risposta a questa domanda ce la diamo da soli. Per questo motivo chiediamo un'incentivazione fiscale per l'introduzione della marmitta catalitica.

Come ulteriore emendamento chiedo - e lo formulerò naturalmente per iscritto al Presidente - che in futuro si affronti la discussione sull'introduzione a livello europeo di un sistema fiscale per gli autoveicoli, che non consideri più soltanto la cilindrata o i cavalli, ma si orienti in base all'emissione di sostanze inquinanti. E'questa una discussione che si sta affrontando ora in Francia e nella Repubblica Federale Tedesca. Io credo che gioverebbe all'immagine di questo Stato, se -nell'ambito di questa discussione- si ponesse allo stesso livello degli altri Stati progressisti.

Per questa ragione proponiamo questo emendamento che sostanzialmente va oltre la pura incentivazione fiscale delle autovetture con marmitta catalitica e che tende ad un regime fiscale per gli autoveicoli orientato a colpire proporzionalmente le fonti di inquinamento secondo il livello delle emissioni di sostanze nocive.

Come potete vedere, colleghe e colleghi, noi non possediamo gli strumenti per poter cambiare radicalmente le cose. Ma sapremo in quale direzione muoverci. In Consiglio provinciale abbiamo dovuto limitarci ad alcuni piccoli provvedimenti; tuttavia la sede di questo consesso, del Consiglio regionale, ci offre la possibilità di indicare al Governo le scelte decisive, invitandolo a prendere i

necessari accorgimenti per percorrere questa via, per adottare, nel più ampio modo possibile, le misure idonee a tutelare gli interessi dei cittadini e naturalmente anche dell'ambiente.

In questo senso, illustri colleghi e colleghe, chiediamo il consenso più ampio possibile per questo voto che consta di quattro punti e che verrà integrato dagli ulteriori due che ho innanzi citato. Grazie signor Presidente! Grazie colleghe e colleghi!)

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

BOATO: Molto brevemente, perché il testo del Voto ci vede d'accordo ed è illustrato molto accuratamente. Volevo suggerire, anche se è relativamente disomogeneo al carattere tecnico delle proposte, ma non alla tematica, di inserire anche una normativa, generalizzata a livello nazionale, dell'obbligo dello spegnimento dei motori ai semafori e nelle soste, come avviene in Germania e in Svizzera.

Volevo ricordare che all'origine della sensibilità ecologica che si sta diffondendo adesso, nel 1978 l'unica grossa fabbrica di questo paese di produzione del piombo tetraetile è stata costretta a cessare la produzione, non solo per il tipo di prodotto che è in discussione anche in questo Voto, ma pure per la nocività all'interno della fabbrica e nel quartiere, tanto che fu chiamata, con riscontro obiettivo, la "fabbrica della morte". A livello ospedaliero si erano riscontrati oltre 40 decessi dovuti al saturnismo, citato peraltro nel testo del Voto.

Da ultimo vorrei raccomandare, non se questo debba far parte del dispositivo e possa essere solo una raccomandazione con impegno della Presidenza del Consiglio regionale, che il Voto venga spedito, soprattutto se sarà approvato unanimemente, a tutti i 19 Consigli regionali italiani, con l'invito di estendere questa pressione, perché veramente l'Italia, come è giustamente detto in senso autocritico, è in grave ritardo rispetto all'applicazione delle raccomandazioni e delle norme CEE su questo piano.

Vorrei sentire la disponibilità della Presidenza, o meglio ancora che questo fosse un richiamo in appendice al dispositivo, che è rivolto al Parlamento, tanto più vorremmo che 20 di questi Voti arrivassero in Parlamento in tempo breve.

Tanto come auspicio.

PRESIDENTE: Qualcun altro intende intervenire? Cons. Betta.

BETTA: Solo per dire poche parole. Seppure a una lettura non attenta di questo Voto sembra di essere ormai sull'orlo della fine del mondo, è pertanto una scossa che ci viene data, ma purtroppo le cose non sono molto lontane da questa descrizione.

Senza avere delle particolari conoscenze scientifiche, ci accorgiamo giorno per giorno, soprattutto nei centri delle città o dei paesi - parlo di Cavalese dove è stato fatto recentemente un controllo - che in determinate ore del giorno c'è un inquinamento atmosferico pari a Piazza Venezia a Trento, siamo pertanto al limite della tollerabilità. Il dispositivo che questo Voto mette in evidenza riguarda la dotazione di tutto il paese di stazioni di servizio, che forniscano benzina senza piombo.

Mi pare che l'on. Battaglia, Ministro dell'industria, repubblicano tra il resto, abbia intenzione di mettere in atto un provvedimento di questo genere, cioè favorendo con incentivi a carattere finanziario il consumo di benzina di questo tipo.

Detto questo però non dobbiamo dimenticare che siamo in Italia, ove si arriva sempre con il riflusso tardivo, cioè si chiudono le porte quando i buoi sono già scappati. Abbiamo qualche distributore qua e là e non so nemmeno come i turisti che vengono dal nord, che sono dotati di marmitte catalitiche possano orientarsi in queste nostre situazioni, forse portano con se, in contenitori, la benzina adatta alle loro marmitte, ma evidentemente i disagi sono notevoli.

Il Voto va benissimo, lo sottoscrivo, lo approvo, mi fa piacere che sia stato sollevato questo problema, ma mi si consenta di avere una certa perplessità sui provvedimenti che poi dovrebbero seguire, essendo noi sempre notevolmente in arretrato rispetto ad altri paesi che si definiscono e sono civili.

Accogliendo il suggerimento del collega Boato mi pare di poter essere d'accordo sulla necessità che non solo il Consiglio regionale del Trentino-Alto Adige, ma anche altre Regioni sollecitino in questo senso chi di dovere, in modo che lo Stato si muova con maggior celerità in questa direzione, altrimenti sarà una fonte in più di attentato alla salute del cittadino e soprattutto dei bambini, che, data la loro statura, respirano a pieni polmoni le emissioni nocive dei veicoli a motore.

Quindi il mio voto sarà favorevole.

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Viola.

VIOLA: Presidente, noi riteniamo senz'altro valido questo Voto, che affronta problemi da tempo sul tappeto, con soluzioni del tutto ragionevoli. Intervenire con un Voto al Governo potrà servire, almeno ce lo auguriamo, ad accelerare i tempi di introduzione di queste misure. Su questo vorrei far notare come il Governo italiano sia, in tutta la tematica dell'inquinamento e della sicurezza, caratterizzato da un gravissimo ritardo.

Se pensiamo soltanto alla questione delle cinture di sicurezza e dei caschi - è una piccola parentesi per dare più forza a questo problema - sappiamo che il ritardo assolutamente inspiegabile di dieci anni di introduzione di una misura che non costava nulla allo Stato e pochissimo agli automobilisti, ha determinato un numero di morti altissimo, gli esperti dicono che mediamente riescono a sopravvivere 2000 persone in più all'anno a paragone di popolazione, quindi se noi avessimo introdotto le cinture di sicurezza 10 anni fa ci sarebbero 30 mila persone in più oggi vive e forse 1 milione di feriti in meno.

Anche nel campo della benzina senza piombo e delle misure in favore della marmitta catalitica siamo al fanalino di coda, la pecora nera della comunità europea, per non parlare di altre nazioni e questo avviene purtroppo per l'insieme di due fattori, da un lato una faciloneria e incapacità in questo campo di introdurre misure efficaci e semplici, si fanno dibattiti incredibili su questioni molto meno importanti, ma si tralasciano queste misure che potrebbero essere poco costose e molto efficaci e dall'altra non va nascosto il fatto che qui c'è una subordinazione da parte dell'esecutivo a interessi molto precisi delle nostre industrie. Soltanto adesso la FIAT incomincia ad affrontare la tematica delle marmitte catalitiche, ma sappiamo perfettamente che in passato hanno fatto delle pressioni precise per ritardare misure in questo senso, misure che invece erano state da tempo introdotte in Germania e in altre nazioni. Questo lo dobbiamo sapere perché non è soltanto l'inefficienza che determina questo ritardo, ma è anche una subordinazione a determinati interessi economici.

Ciò detto, approviamo naturalmente questo Voto, mi permetterei di proporre un emendamento aggiuntivo di un quinto punto, cioè di invitare il Governo a dotare anche il parco automezzi di proprietà dello Stato di marmitta catalitica ed acquistare, per il futuro, automezzi dotati di questo dispositivo, nel senso che lo Stato non può limitarsi soltanto a predicare, ma deve dare il buon

esempio e dimostrare ai cittadini che gli automezzi di proprietà statale sono dotati di questo dispositivo, relativamente non troppo costoso, che ha una notevolissima efficacia per l'abattimento di alcuni fattori di inquinamento.

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Andreotti.

ANDREOTTI: Grazie signor Presidente. Soltanto per dichiarare che il nostro gruppo si trova senz'altro d'accordo con lo spirito e il testo del Voto e vuole soltanto sottolinearne alcuni passaggi che sono stati richiamati anche dagli oratori che mi hanno preceduto.

Riteniamo che l'approvazione di questo Voto e il conseguente comportamento del Governo sia quasi un atto dovuto in ottemperanza a quella che è una precisa direttiva CEE, che, come altri hanno ben detto, l'Italia non ha ancora attuato o quanto meno vede il nostro paese in gravissimo ritardo.

Sottolineo anche il fatto che il turismo, nell'economia complessiva del nostro paese, è senz'altro uno dei fattori portanti e in questo senso, se il Tirolo del sud e il Trentino vantano una rete di distribuzione della benzina senza piombo sufficiente o perlomeno discreta, sicuramente il resto d'Italia non è così e più si scende verso il sud meno questa rete è diffusa, per essere pressoché totalmente assente nell'Italia meridionale. Quindi ci vuole senz'altro uno sforzo del Governo in questo senso.

Va anche sottolineato che l'adozione delle marmitte catalitiche comporta sicuramente una maggiore spesa per gli automobilisti che adottano questo tipo di benzina e in questo senso ci pare veramente pregnante il suggerimento dei proponenti di far vendere la benzina senza piombo a un prezzo minore di quello della benzina normale, in maniera tale che gli automobilisti stessi si vedano incentivati ad acquistare automobili con marmitte catalitiche, che richiedono maggiori costi e manutenzioni rispetto alle altre, che potrebbero venire abattuti dal minor prezzo della benzina.

Questo non avviene in Germania, ma sappiamo che la sensibilità ambientalista ed ecologica è più diffusa tra quella popolazione che non da noi, perché hanno avuto un'educazione complessiva su questi temi, forse più approfondita ed iniziata prima e quindi hanno una sensibilità sicuramente maggiore della nostra.

Concludo, ricordando l'adesione totale e convinta del nostro gruppo politico allo spirito del Voto.

PRESIDENTE: Qualcun altro intende intervenire? La parola al cons. Frasnelli sull'ordine dei lavori.

FRASNELLI: Sehr geehrter Herr Präsident! Der Abgeordnete Viola hat zum Ausdruck gebracht, daß er es als sinnvoll erachten würde, einen Abänderungsantrag noch hinzuzufügen, wonach der Staat angehalten werden soll, den eigenen Wagenpark, der ja in die Tausende, Abertausende von Fahrzeugen geht, auch mit Kat-Autos zu bestücken. Ich bin mit diesem Abänderungsantrag einverstanden und möchte dem Hause mitteilen, daß er bereits zu den beiden Anträgen dazuformuliert worden ist und der Kollege Viola auch seine Unterschrift unter das Gesamtpapier gesetzt hat.

Zweitens: Ich bin auch einverstanden über das, was der Kollege Boato zum Ausdruck gebracht hat, nämlich daß dieser Begehrensantrag nicht nur an das Parlament, sondern auch an alle übrigen Regionalräte verschickt werden soll, falls dies möglich ist und die dann auch aufgefordert oder ersucht werden sollten, in diesem Sinne zu beschließen. An welcher Stelle eine entsprechende Formulierung eingeführt werden soll, das ist, glaube ich, eine Sache, die im Präsidium vereinbart werden sollte. Was nun die Aufforderung des Kollegen Boato anlangt, irgendwie tätig zu werden, daß die Gemeinden verstärkt darauf achten mögen, daß an Ampeln oder Bahnübergängen usw. die Motoren abgestellt werden, so meine ich, daß die gesetzlichen Grundlagen hierfür bereits vorhanden sind und es daher gewissermaßen den Gemeinden obliegen müßte und obliegt, entsprechende Verordnungen zu treffen. Ich hatte den Kollegen Boato ersucht, gegebenenfalls einen Antrag zu formulieren, den ich gerade in diesem Moment erhalte, und wenn Sie mir gestatten, Herr Präsident, dann möchte ich ihn einen Augenblick durchlesen, um dann eine Meinung konkret zum Abänderungsantrag zum Ausdruck zu bringen. Er lautet: "a invitare tutti i Comuni ad attivarsi con ordinanze per lo spegnimento obbligatorio dei motori di ogni tipo di autoveicolo in sosta ai semafori o altrove". Im Grundsatz habe ich nichts dagegen. Tatsache ist, daß es ja einige Gemeinden gibt, die solche Verordnungen erlassen haben. Soweit ich mir habe sagen lassen, die Gemeinde Brixen hat so eine Verordnung erlassen, auch die Gemeinde Meran und Bozen, nur müßte die Einhaltung der Inhalte der Verordnungen, also der Vollzug, überwacht werden und ich glaube, daß es daran vor allen Dingen fehlt. Für mich persönlich ginge das, was Kollege Boato vorgeschlagen hat, in Ordnung und wir geben das an einer geeigneten Stelle des Begehrensantrages, vielleicht an vorletzter Stelle, vor der

Informations- und Aufklärungskampagne, hinzu. Kollege Boato, unterzeichnen wir vielleicht gemeinsam diesen Abänderungsantrag und übergeben wir ihn dann dem Präsidenten. Danke, Herr Präsident!

(Egregio Signor Presidente! Il Consigliere Viola ha dichiarato che riterrebbe sensato aggiungere ancora un emendamento, in base al quale lo Stato dovrebbe essere esortato a fornire il proprio parco-macchine, che ormai conta migliaia e migliaia di veicoli, anche di automobili con catalizzatore. Sono d'accordo con questo emendamento e desidero comunicare a questo consesso che è stato già aggiunto ai due emendamenti e che anche il collega Viola ha firmato il testo emendato.

Secondo: sono anche d'accordo con quanto espresso dal collega Boato, ossia che questo voto dovrebbe essere mandato non solo al Parlamento, ma anche a tutti gli altri Consigli regionali, se fosse possibile e che questi poi dovrebbero venir anche esortati o invitati a deliberare in tal senso. Dovrebbe essere deciso dalla Presidenza, credo, a che punto si dovrà introdurre una dizione in proposito. Per quel che riguarda l'esortazione del collega Boato a darsi in qualche modo da fare, affinché i Comuni facciano a tal proposito maggior attenzione a che ai semafori o ai passaggi a livello ecc. vengano spenti i motori, così io penso che ci siano a tal fine già le basi giuridiche e che per questo dovrebbe spettare e spetti in certo qual modo ai Comuni fare delle ordinanze in merito. Io avevo invitato il collega Boato a formulare eventualmente un emendamento che ricevo proprio in questo momento e se Lei mi permette, signor Presidente, glielo vorrei leggere un attimo per esprimere poi un'opinione concreta sull'emendamento. Dice: "a invitare tutti i Comuni ad attivarsi con ordinanze per lo spegnimento obbligatorio dei motori di ogni tipo di autoveicolo in sosta ai semafori o altrove". In principio non ho nulla in contrario. Fatto è che ci sono alcuni Comuni che hanno fatto ordinanze simili. Per quanto mi hanno detto il Comune di Bressanone ha emanato un'ordinanza simile come anche i Comuni di Merano e di Bolzano; ora si dovrebbe controllare che le ordinanze vengano osservate, che ne venga quindi controllata l'applicazione, ed io credo che sia proprio ciò che deve essere fatto ora. Per me personalmente andrebbe bene ciò che ha proposto il collega Boato e noi l'inseriamo nel punto più appropriato del voto, forse come penultimo punto, prima della campagna d'informazione e di sensibilizzazione. Collega Boato, firmiamo forse questo emendamento assieme e presentiamolo al Presidente. Grazie, signor Presidente!)

PRESIDENTE: Collega Frasnelli, sarebbe stato bene che lei avesse potuto predisporre questi emendamenti e presentarli alla Presidenza, per dar modo alla Giunta di averne conoscenza.

Al fine di permettere ai proponenti di formalizzare nel frattempo questi emendamenti, concedo la parola alla Giunta.

La parola all'assessore Giacomuzzi.

GIACOMUZZI: Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Regionalausschuß hat sich mit diesem Begehrensantrag befaßt und hat ihn für gut befunden. Ich brauche nicht mehr alle Argumente zu wiederholen, die der Kollege Hubert Frasnelli als erster Unterzeichner des Antrages und auch andere Kollegen hier vorgebracht haben. Ich kann Ihnen nur sagen, daß eben der Regionalausschuß diesen Begehrensantrag befürwortet und ersucht, ihn zu genehmigen. Danke!

(Illustrissimo Signor Presidente! Gentili Colleghe e Colleghi! La Giunta regionale ha esaminato questo Voto e lo giudica positivamente. Non occorre ripetere tutti gli argomenti che il collega Hubert Frasnelli come primo firmatario del Voto ed gli altri colleghi hanno già esposto. Vorrei soltanto aggiungere che la Giunta regionale si pronuncia a favore di questo Voto ed invita all'approvazione dello stesso. Grazie!)

PRESIDENTE: Sospendo la seduta per 5 minuti, per permettere agli uffici di provvedere alla traduzione degli emendamenti.

(ore 11.08)

(ore 11.28)

PRESIDENTE: Sono stati presentati alcuni emendamenti Al Voto n. 3, di integrazione al dispositivo, concordati con i proponenti.

Al punto 2) aggiungere le seguenti parole: "e obbligare le Compagnie petrolifere a fabbricare benzina senza piombo di una qualità tale da permettere il rifornimento anche ad automezzi privi di marmitta catalitica anche sotto il profilo della tutela della salute".

Dopo il punto 3), aggiungere il seguente punto

3/bis: "di tendere ad un regime fiscale riguardante gli autoveicoli a livello europeo orientato a colpire proporzionalmente le fonti dell'inquinamento secondo il livello delle emissioni di sostanze nocive".

Dopo il punto 3/bis inserire il punto 3/ter: "munire il parco macchine delle amministrazioni statali di marmitte catalitiche".

Firmato dai conss. Frasnelli, Kußtatscher, Viola e Andreotti.

Vi è una integrazione al dispositivo, che dovrebbe diventare il punto 5), a firma dei conss. Boato, Frasnelli e Pahl: "a invitare tutti i comuni ad attivarsi con ordinanze per lo spegnimento obbligatorio dei motori di ogni tipo di autoveicolo in sosta ai semafori o altrove".

Qualcuno vuole illustrare questi emendamenti? Prego, cons. Frasnelli.

FRASNELLI: Das ist nicht nötig, denn sie sind klar formuliert und deswegen bedarf es, glaube ich, keiner weiteren Erläuterung.

(Ciò non occorre, perché sono formulati chiaramente. Quindi, a mio avviso, non occorre nessun'altra illustrazione.)

PRESIDENTE: Cons. Boato vuole illustrare il suo emendamento?

BOATO: L'ho già illustrato e se non lo fa il cons. Frasnelli non c'è motivo che lo faccia io.

Volevo solo ricordare alla Presidenza la raccomandazione poc'anzi espressa, anche se non viene estesa per iscritto, di informare di tale iniziativa gli altri 19 Consigli regionali d'Italia, invitandoli per iscritto ad intraprendere tempestivamente analoghe e simili iniziative, in modo che arrivino in tempo breve al Parlamento 20 Voti di tutti i Consigli regionali su questo argomento.

PRESIDENTE: Ci sono dichiarazioni di voto? Se nessuno prende la parola, pongo in votazione il Voto n. 3 così emendato. Chi è favorevole? Contrari? Astenuti? Il Voto è approvato con 1 astensione.

Cons. Boato, ora che il Voto è stato approvato, sarà premura della Presidenza che venga comunicato alle Presidenze dei Consigli regionali e provinciali.

BOATO: Comunicato va bene, ma la raccomandazione riguardava

anche l'invito a farlo proprio, nel senso che ciascun Consiglio, nella sua autonomia, riprenda l'argomento tempestivamente per creare un fronte di 20 Consigli regionali.

PRESIDENTE: Tutto quello che rientra nella competenza della Presidenza verrà fatto.

Ha chiesto la parola il cons. Frasnelli.

FRASNELLI: Auch wir von der SVP unterstützen speziell diese letztgenannte Forderung von Boato, diesen Begehrensantrag nicht nur den anderen Regionalräten zuzusenden, sondern expressis verbis sie zu ersuchen, sich mit der Thematik zu befassen und analoge Anträge zu formulieren. Danke!

(Anche noi del SVP appoggiamo specificamente l'ultima richiesta di Boato di non inviare soltanto questo Voto agli altri Consigli regionali, ma di chiedere loro esplicitamente di affrontare questo argomento e di redigere un documento analogo.)

PRESIDENTE: Passiamo alla trattazione del punto n. 3 dell'ordine del giorno: Voto n. 4, presentato dai consiglieri regionali Craffonara, Betta, Peterlini, Leveghi, Ricci e Duca, concernente lo stato delle strade statali nella Regione Trentino-Alto Adige.

Uno dei proponenti intende dare lettura ed illustrare il Voto? Prego cons. Craffonara.

Cons. Boato su cosa?

BOATO: Sull'ordine dei lavori. Volevo sapere se nella conferenza dei Capigruppo era stato stabilito che questo Voto era da porsi al primo punto all'ordine del giorno. Chiedo se c'è stato un accordo in tal senso, ovviamente sono disposto ad accettare l'anticipazione, ma per quale ragione c'è stato questo slittamento, anche perché è un Voto parallelo di tematica, quindi potrebbe essere discusso affianco.

(Interruzione)

BOATO: E' per l'assenza del primo firmatario, va bene.

PRESIDENTE: Prego, cons. Craffonara.

CRAFFONARA: Grazie signor Presidente. Dò lettura del Voto.
"Gli ingorghi ed i rallentamenti del traffico che si verificano su alcune strade statali della Regione sono

ormai emergenze quotidiane.

All'imponente progressivo sviluppo del traffico veicolare, verificatosi negli ultimi quarant'anni, non ha fatto seguito un adeguato rinnovamento ed un necessario ammodernamento delle strade statali.

L'ANAS troppo spesso ha infatti dovuto procedere, afflitta sempre da carenze di fondi, a rettifiche di tracciato spesso non radicali, ad ampliamenti di carreggiata limitati ad esigenze minimali, alla realizzazione di circonvallazioni talora non proiettate nel futuro; il risultato di tutto ciò, è una rete stradale molto simile a quella di quarant'anni fa.

Le conseguenze sono quelle che tutti vedono, specie in alcune tratte ove si ha avuto un grande sviluppo del traffico pendolare, commerciale o turistico.

Il fenomeno si aggrava poi quando giunge in Regione l'onda lunga degli esodi per ferie e per festività prolungate dalle zone urbanizzate della pianura e di oltre Brennero, dimostrando compiutamente che le strade statali non sono in condizioni adeguate per sostenere il moderno livello di traffico.

Se l'ANAS non è in grado di soddisfare le esigenze del traffico, occorre trovare il modo di supplire in altro modo offrendo alle Province Autonome di Trento e di Bolzano di provvedervi direttamente.

Si è pensato che allo scopo possa servire una delega dell'esercizio delle funzioni amministrative concernenti alcune strade statali ai sensi dell'articolo 16 dello Statuto di autonomia, il che comporterebbe l'attribuzione di quota parte alla Provincia autonoma dei relativi stanziamenti ora destinati all'ANAS.

Ciò premesso,

- Ritenuta la propria competenza ai sensi dell'art. 35 dello Statuto di autonomia,

il Consiglio regionale del Trentino- Alto Adige
emette il seguente Voto:

Il Parlamento,

- constata l'urgenza di intervenire con lavori straordinari per l'ammodernare la rete delle strade statali della Regione Trentino-Alto Adige;
- impegna il Governo della Repubblica ad offrire alle Province di Trento e di Bolzano la possibilità di assumere

la gestione, utilizzando anche fondi propri ed aggiuntivi a quelli statali, dei necessari lavori stradali di miglioramento, di ampliamento e di rettifica di strade statali:

mediante la delega dello Stato alle Province delle funzioni amministrative di gestione delle strade statali, ferma restando la loro classificazione come strade statali."

Penso non siano necessari grandi commenti, in quanto si tratta solo di constatare quella che è la situazione delle strade statali in Regione Trentino-Alto Adige.

La situazione è sotto gli occhi di tutti, noi ci troviamo a percorrere queste strade sia come lavoratori, sia per altri motivi; salvo qualche sporadico miglioramento la situazione risulta invariata, una rete stradale che non corrisponde assolutamente a quelle che sono le attuali necessità della nostra regione ed in particolare delle due province.

Ci troviamo di fronte a una rete stradale a livello dell'ante guerra, quando la popolazione del Trentino-Alto Adige aveva probabilmente una macchina ogni 100 abitanti, mentre oggi questa statistica credo sia intorno a 2, 3 persone per macchina, senza parlare poi dello sviluppo del turismo, dell'economia in generale, che ha aumentato a dismisura il traffico. In altre parole ci troviamo di fronte a una situazione stradale che è assolutamente inadeguata a quelle che sono le esigenze odierne e del prossimo futuro.

Bisogna ammettere che ci possono essere due convinzioni di fondo, in un certo qual senso in antitesi l'una con l'altra, perché, da una parte si può affermare che tutto quello che significa sviluppo della rete stradale: miglioramento, allargamento, autostrade, superstrade, strade di prima categoria, può essere giudicato negativo perché è dimostrato che porta a un incremento notevole del traffico; dall'altra si tende anche a dire che le strade più strette riducono il traffico e tutto sommato portano ad un miglioramento della situazione da un punto di vista quantitativo, cioè si va incontro a una miglior qualità.

Credo non sia questa la strada giusta, penso sia una estremizzazione di un modo di pensare, perché non c'è dubbio che la vita va avanti, l'economia si sviluppa e quindi le strutture devono necessariamente tener conto di queste mutate situazioni e quindi adeguarvisi. Molto spesso diciamo che vogliamo essere più avanzati, più vicini

all'Europa, credo che un modo di giudicarci è anche quello di vedere se veramente le nostre strutture, fra le quali le reti stradali, sono all'altezza di questa Europa. Se andiamo nelle vicine Austria, Germania, Svizzera troviamo delle situazioni che sono di gran lunga migliori delle nostre.

Evidentemente bisogna tener conto di due aspetti estremamente importanti, da una parte consentire il miglioramento e l'adeguamento di queste strutture e in particolare delle strade, dall'altra avere una estrema sensibilità nei confronti dell'ambiente, perché non c'è dubbio che un eccesso di allargamento di strade o di superstrade porterebbe a un degrado dell'ambiente, anche se bisogna ammettere che oggi è possibile risolvere il problema del miglioramento stradale attraverso forme che talvolta lo valorizzano. Se andiamo a vedere cosa è stato fatto in Austria, scopriamo che molto spesso, attraverso percorsi in galleria o in semigalleria, si è risolta egregiamente la situazione stradale e la salvaguardia dell'ambiente.

Resta il fatto che al centro di tutto c'è l'uomo, il suo modo di vivere e anche sotto questo profilo non possiamo non tener conto che la popolazione della Regione Trentino-Alto Adige ha detti diritti oltre a percorrere le proprie strade in tempi giudicati ragionevoli e soprattutto in condizioni di sicurezza.

Orbene, rifacendomi a quello che dicevo prima, è sotto gli occhi di tutti a quali stress sono sottoposti ogni giorno i lavoratori del Trentino-Alto Adige per raggiungere il posto di lavoro, impiegano tempi che sono troppo lunghi, sono soggetti a pericoli superiori alla norma, quindi non c'è dubbio che anche sotto il profilo della qualità della vita, dei diritti della nostra popolazione vi sia la necessità di decisi miglioramento e trasformazione delle nostre strade. Certamente ci sono anche i problemi economici, quelli delle nostre industrie e della nostra economia che ha bisogno di una possibilità di comunicazione in tempi ragionevoli per trasportare merci e persone; ci sono i problemi del turismo, perché anche qui non è pensabile si debba impiegare lo stesso tempo per raggiungere da Milano, Bolzano o un altro casello dell'autostrada il posto di villeggiatura ed impiegare altre due ore percorrendo le strade laterali, la qual cosa significherebbe compromettere una delle fonti vitali e più importanti della nostra economia.

Il problema delle circonvallazioni è diventato di estrema attualità; a livello provinciale se ne è parlato molto; all'interno dei nostri paesi ormai la vita è

diventata quasi impossibile e l'aria irrespirabile, perché il traffico è così intenso e caotico, soprattutto nella stagione estiva e invernale, che non consente più una vita normale e serena alla gente che vi abita, non si può più attraversare la strada, c'è rumore, odore che sono fonti non solo di disagio sotto il profilo del vivere civile, ma anche di grave pericolo per la salute. Bisogna por mano in modo deciso, senza perdere troppo tempo, alla progettazione prima ed alla realizzazione poi di adeguate circonvallazioni.

A questo punto che cosa si può fare? Aspettare che lo Stato provveda sarebbe un giusto diritto, ma penso sia un'utopia e quindi credo sia arrivato il momento che la nostra Regione chieda l'autonomia anche in questo settore, attraverso le due Province. La nostra Regione ha competenze in diversi settori, quindi mi sembra opportuno, considerata l'importanza della materia, che è fondamentale per lo sviluppo non solo economico, ma anche sociale della nostra gente, visto che non è possibile fare diversamente, si chieda allo Stato una delega, affinché le due Province siano autorizzate a svolgere quella gestione straordinaria di tutti i lavori di miglioramento, ampliamento e rettifica che sono necessari.

Qui non ho affermato e nemmeno scritto di costruire nuove strade, superstrade, di fare cose impossibili e forse inopportune, ma di provvedere in modo deciso ed urgente a tutti quei lavori di miglioramento e rettifica, che potrebbero rendere adeguata alle esigenze la nostra rete stradale in tempi abbastanza brevi.

Naturalmente lo Stato dovrà stanziare i mezzi finanziari alle due Province, affinché vi possano provvedere, in quanto la competenza rimarrebbe pur sempre allo Stato, per cui i nostri enti autonomi possono agire soltanto su delega statale.

Quindi, tutto sommato, si potrebbe riuscire ad ottenere un doppio risultato, sono convinto che al posto dell'ANAS le nostre due Province potrebbero fare sicuramente gli stessi lavori in tempi più ravvicinati e forse anche con un risparmio di spesa. Per arrivare a questo traguardo proponiamo che lo Stato deleghi le due Province alle funzioni amministrative connesse a questa gestione straordinaria. Ho parlato di gestione straordinaria, cioè non ancora una manutenzione ordinaria delle strade statali, mi riferisco a quelli che sono i lavori normali, però questo non significa che io mi ritenga contrario anche alle gestioni ordinarie, soltanto che è meglio arrivarci passo dopo passo, chiedere tutto in un momento potrebbe risultare eccessivo ed esserci negato. Se

riuscissimo intanto ad ottenere la gestione straordinaria per i miglioramenti e gli ampliamenti credo sarebbe un grosso passo avanti e potrebbe costituire una premessa indispensabile e sufficiente per arrivare all'autonomia completa della gestione, sia ordinaria che straordinaria, delle strade nella Regione Trentino-Alto Adige.

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Franceschini.

FRANCESCHINI: Innanzitutto per esprimere parere favorevole a questo Voto nel suo insieme, proposto dal cons. Craffonara. Volevo precisare un punto del Voto riguardante la realizzazione di "circonvallazioni talora non proiettate nel futuro", noi vorremmo che questa frasetta non venisse interpretata che in futuro si costruiranno delle ampie circonvallazioni, mega superstrade; se "proiettate nel futuro" significa stendere fondi di asfalto, di bitume, pannelli antirumore, pendii con il verde e le siepi per noi vuol dire strade proiettate verso il futuro, se invece si intendono mega superstrade e ulteriore cementificazione ovviamente non saremmo d'accordo su questo tipo di proiezione futura, anche perché vediamo che le autostrade più moderne, in questi ultimi anni, si stanno adeguando alla tematica ambientale.

Voglio ricordare l'autostrada del Tarvisio che va verso l'Austria che è stata costruita con determinati criteri, tanto che per limitare i danni paesaggistici sono arrivati al punto di fare dei piccoli tunnel nelle scarpate per permettere il passaggio degli animali, dei caprioli, dei camosci, per non creare in zona uno sbarramento lungo tutto l'asse autostradale.

Per quanto riguarda il Voto specifico, che l'ANAS debba passare sotto le competenze della Regione o delle rispettive Province siamo perfettamente d'accordo, tema che ha già costituito oggetto di varie interrogazioni presentate nella passata legislatura in Consiglio provinciale e penso che tutte le forze politiche siano d'accordo che l'ANAS sparisca dal nostro territorio proprio per la totale inefficienza dimostrata nella gestione ordinaria e straordinaria dei propri tratti stradali. In moltissime occasioni infatti ci troviamo a dover presentare delle interrogazioni alla Giunta provinciale riguardanti manutenzioni non effettuate in merito a gallerie pericolose, illuminazione inadeguata, ed al manto stradale. Bisogna dar atto che le strade provinciali sono nella quasi loro totalità mantenute in perfetta efficienza e con criteri anche moderni.

Auspichiamo quanto meno che all'ANAS venga tolta

la gestione in parola, è competente per il territorio di Trento, Bolzano e Belluno, per cui a Belluno operi pure nella sua autonomia, ma per la nostra regione saremmo felici se l'ANAS non avesse più possibilità di intervento e subentrassero i competenti organi provinciali e regionali, onde garantire un'adeguata manutenzione.

L'ANAS, nell'inverno di due anni fa, ha lasciato isolati paesi interi, proprio perché non era dotata di attrezzature e quelle che aveva erano ridicole e obsolete, tanto è vero che era stato fatto un quiz su "Folgaria notizie" il periodico di quel comune, per individuare uno strano macchinario - era una vecchia fresa di tantissimi anni fa - che alla prima nevicata ha fatto pochi metri prima di bloccarsi. Oltre questi aspetti tragicomici l'ANAS ha dimostrato in più occasioni la sua inefficienza. Non parliamo poi degli espropri, che il Presidente Tretter conosce benissimo, di quanto l'ANAS sia inadempiente nel pagamento dell'indennità di esproprio a danno dei cittadini della bassa Valsugana; ho letto di un recente intervento del Presidente Tretter in sede romana in tal senso, ma ogni trattativa condotta con l'ANAS si conclude con tensioni o con promesse assai deboli sotto il profilo della credibilità.

Altro esempio, in ambito locale, riguarda la circonvallazione di Pergine Valsugana. Per una vertenza, concernente la demolizione illegittima di una casa, ci siamo trovati con una circonvallazione incompleta e dopo anni di polemiche e altro l'ANAS è risultata soccombente.

Noi proponiamo, per evitare qualsiasi equivoco, lo stralcio o una diversa interpretazione del comma riguardante la circonvallazione proiettata nel futuro, per il resto concordiamo perfettamente sul Voto e ci auguriamo che anche a livello provinciale si intervenga in tal senso. Grazie.

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Brugger.

BRUGGER: Zu den Ausführungen zu diesem Begehrensantrag können wir ja nur positiv dazustehen, insofern es sich darum handelt, daß eine Verbesserung des jetzigen Zustandes der Staatsstraßen gewünscht wird. Selbstverständlich sind auch wir in jeder Hinsicht froh darüber, wenn der wirklich teilweise untragbare Zustand einiger Staatsstraßen nun endlich behoben wird. Ich brauche auch meinerseits nur ganz wenige Beispiele anzuführen, und zwar Beispiele von großen Straßenzügen, wie die Pustertaler Straße, wie Teile der Vinschgauer Straße, wie die Straße ins Passeiertal, ins Ahrntal; all jene, die diese Straßen frequentieren - im

Trentino wird das nicht viel anders sein - wissen, warum wir hier mit einem Begehrensantrag in diese Richtung gehen. Deshalb stehen wir diesem Teil des Begehrensantrages positiv gegenüber.

Auf der anderen Seite ist es eine alte Forderung der Südtiroler Volkspartei, daß nicht nur, wie es in diesem Beschlußantrag zu lesen ist, wir die Instandhaltungsarbeiten und somit die Führung der Staatsstraßen anstreben und zumindest einige dieser Straßen selbst in Instandhaltung haben wollen, sondern daß unsere Diskussion auch weitergeht, gerade weil eben auch wir feststellen, daß der Zustand der Staatsstraßen im Verhältnis zum Zustand der Landesstraßen eben sehr unterschiedlich ist und daß die Landesstraßen ordentlich instandgehalten werden; daß wir also einen Schritt weiter gehen und die Diskussion gerne auch in diese Richtung führen, daß nämlich einige dieser jetzt als Staatsstraßen eingestuft Straßen in Südtirol zum Land zurückkommen oder nicht nur zurückkommen, sondern von Staatsstraßen in Landesstraßen umgewandelt werden.

Wir sind selbstverständlich andererseits der Meinung, daß das Straßennetz der Staatsstraßen ausgebaut gehört und zwar dort, wo es objektiv zu eng ist. Wir haben als Südtiroler Volkspartei, auch was die Straßen überhaupt betrifft, für die Provinz Bozen ein Straßenkonzept in Ausarbeitung, das vom zuständigen Landesrat in ganz kurzer Zeit vorgestellt wird und wir haben dabei eine Hauptforderung, die, glaube ich, im Sinne des Umweltschutzes ist. Und zwar wollen wir keine neuen De-facto-Autobahnen und wir brauchen auch keine neuen Schnellstraßen durch unsere Landesteile, wenn ich jetzt von der Meran - Bozen absehe. Also nichts Neues in dieser Richtung. Wir bestätigen unsere Meinung, daß wir nicht noch mehr Transitverkehr haben wollen, als er heute schon in Südtirol und wahrscheinlich in der ganzen Region wohl bereits besteht.

Auf der anderen Seite machen wir uns aber keine Illusionen, daß dieser notwendige Ausbau in jeder Beziehung gerechtfertigt ist, daß es aber nicht geht, daß wir in einem "Zurück zum Natur-Denken" überhaupt keinen Ausbau mehr haben möchten, wie es verschiedentlich auch von Oppositionsparteien verlangt wird und somit Südtirol zu einem Reservat - auch was den Verkehr betrifft - zurückführen möchten. Das ist nicht unser Konzept, aber ein Konzept, bei dem wir die Funktion als Transitland nicht noch mehr verstärken wollen. Also sind wir für den notwendigen Ausbau der bestehenden Staatsstraßen, soweit es erforderlich ist. Selbstverständlich auch solange die

Delegierung der Straßen nicht an das Land erfolgt ist, sind wir für eine Aufstockung der Finanzmittel seitens der ANAS und selbstverständlich in jeder Beziehung auch für eine bessere Instandhaltung seitens der ANAS, solange wir nicht selbst dafür sorgen können.

Ich schließe ab, indem ich nochmals darauf hinweise, daß wir diesem Begehrensantrag dann zustimmen könnten, wenn die Frage der Delegierung an das Land, nicht nur der Instandhaltung von Straßen, sondern auch von Straßen vom Staat an das Land, wenn diese Delegierung im Begehrensantrag klarer formuliert wäre.

(Non possiamo che essere d'accordo con le delucidazioni in merito a questo voto, a condizione che si auspichi ad un miglioramento dello stato attuale delle strade statali. Chiaramente siamo anche soddisfatti sotto qualsiasi punto di vista se verrà finalmente migliorato lo stato in parte veramente insostenibile di alcune strade statali. Basta che anch'io faccia solo alcuni esempi, e precisamente quelli di grandi tratti di strade, come ad es. la strada della val Pusteria, parti della strada della val Venosta, come la strada della Pusteria, della val Aurina; tutti coloro che frequentano queste strade - in Trentino la situazione non sarà molto diversa - sanno perché ci muoviamo con un voto in questa direzione. Per questo siamo d'accordo con questa parte del voto.

D'altra parte è una vecchia richiesta della Südtiroler Volkspartei quella di mirare non solo, come si legge in questo voto, a lavori di manutenzione e quindi alla tenuta delle strade statali o per lo meno alla manutenzione di alcune di queste strade, ma vogliamo che la nostra discussione prosegua, proprio perché anche noi constatiamo che lo stato delle strade statali è molto diverso da quello delle strade provinciali e che le strade provinciali devono avere una buona manutenzione; dobbiamo fare quindi un passo in avanti e portare la discussione anche in questa direzione, affinché alcune di queste strade in Sudtirolo classificate ora come strade statali possano tornare ad essere di competenza della Provincia oppure non solo questo, ma anche che vengano trasformate da strade statali in strade provinciali.

D'altra parte noi siamo chiaramente dell'opinione che la rete stradale delle strade statali debba venir ampliata e precisamente lì, dove è obiettivamente stretta. Noi della Südtiroler Volkspartei stiamo elaborando, anche per quel che riguarda le strade, un piano per la Provincia di Bolzano, che verrà presentato tra breve dall'Assessore competente ed noi abbiamo a questo proposito un'importante

richiesta, che credo tenga conto della tutela dell'ambiente. A dir il vero non vogliamo in realtà nessuna nuova autostrada e non abbiamo neanche bisogno di nessuna nuova superstrada attraverso la nostra Provincia, a parte la Bolzano-Merano. Quindi niente di nuovo in questo senso. Ribadiamo il nostro proposito di non voler più traffico di transito di quanto già non ci sia in Sudtirolo e probabilmente in tutta la regione.

D'altra parte però non ci facciamo nessuna illusione sul fatto che questo ampliamento necessario sia giustificato sotto tutti gli aspetti, non siamo però d'accordo nel non voler più alcun ampliamento in nome di un "ritorno alla natura", come è stato richiesto più volte anche da partiti dell' opposizione e che quindi vogliamo fare del Sudtirolo - anche per quel che riguarda il traffico - una riserva. Questa non è il nostro programma, ma un programma, in base al quale non vogliamo rafforzare ancor più la funzione di paese di transito. Siamo quindi per il necessario ampliamento delle strade statali esistenti, per quanto sia necessario. Finché non vengano delegate le strade alla Provincia, siamo chiaramente anche per un aumento dei finanziamenti da parte dell'ANAS e per una migliore manutenzione sotto ogni aspetto da parte dell'ANAS, finché non potremmo provvedervi noi.

Concludo dicendo ancora una volta che potremmo dare la nostra approvazione a questo voto solo se la questione della delega alla Provincia, non solo della manutenzione delle strade, bensì anche delle strade statali alla Provincia, se questa delega appunto venga formulata più chiaramente nel voto.)

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Betta.

BETTA: Proprio in questo momento ci viene consegnato un emendamento, che era ipotizzato da colloqui di corridoio, per cui non intendo momentaneamente intervenire sullo stesso perché prassi vuole che venga illustrato dai presentatori, tanto più che una definizione abbisogna di una puntualizzazione. Quindi mi riservo di intervenire ad illustrazione avvenuta.

Ci si trova in una situazione imbarazzante, in quanto i firmatari dell'ordine del giorno sono sei, i cons. Craffonara, Betta, Peterlini, Leveghi, Ricci e Duca e presenti siamo solo in due, quindi sarà difficile impegnare gli assenti e prendere delle decisioni. Volevo solo chiarire ai presentatori dell'emendamento quanto segue: In merito all'intervento del cons. Franceschini, rispondo che l'interpretazione autentica del mio pensiero

su questo Voto è sicuramente non portata alla costruzione sistematica di nuove strade e autostrade, infatti il comma 2 del Voto recita: "All'imponente progressivo sviluppo del traffico veicolare, verificatosi negli ultimi quarant'anni, non ha fatto seguito un adeguato rinnovamento ed un necessario ammodernamento delle strade statali" e questo non vuol dire il crearne di nuove, il fare una rete viaria che copra la nostra regione, che è già coperta a sufficienza, pur non in modo efficace.

Aveva ragione il cons. Craffonara quando affermava che i turisti che provengono da Milano o Monaco ed escono in uno dei caselli della provincia di Bolzano o di Trento si trovano indubbiamente ad avere dei tempi di percorso che se non sono pari sono indubbiamente superiori per raggiungere la Val Gardena, la Val Badia o le Valli di Fiemme e Fassa, la qual cosa non è accettabile.

Soprattutto non è accettabile che certi tratti di strada statale siano non solo mancanti di manutenzione, ma anche pericolosi e vediamo che di tanto in tanto succedono dei grossi incidenti anche mortali, sempre negli stessi tratti e negli stessi luoghi, vedi Valsugana ed altre zone.

Per cui quando affermiamo che bisogna proiettarsi nel futuro negli ampliamenti di carreggiata, nella realizzazione di circonvallazioni ecc., non vuol dire fare strade a sei o otto corsie, ma di sistemare in maniera ragionata e adeguata ai tempi quei tratti di strada che sono pericolosi e su questo credo che tutti siano d'accordo.

Non è lo scopo del Voto o nelle intenzioni dei firmatari di mettere il carro davanti ai buoi, chiediamo solo che, constatata l'urgenza e vista la situazione attuale, alle Province venga data la possibilità di intervenire con lavori di manutenzione su queste strade statali.

Non è il caso di citare esempi, ma ricordo di una strada provinciale che da Cavalese conduceva al Passo di Lavazè, per raggiungere poi la Val d'Ega, finché era provinciale era ben curata, ora che è statale, a parte il degrado, abbisogna di una sistemazione dopo ogni abbondante nevicata, intervento per il quale l'ANAS si fa sempre attendere. Cito questo esempio perché è a mia diretta conoscenza, ma ritengo ci siano molti altri casi in cui vigono le stesse condizioni.

Auspichiamo che la Regione e le Province ottengano questa delega da parte dello Stato per sostituirsi all'ANAS, la qual cosa innesta gioco forza un discorso di occupazione, dovendo le Province, pur con mezzi statali, avvalersi di altro personale, un elemento questo

positivo, che credo non debba essere sottovalutato.

Ribadendo l'assoluta estraneità dall'arrivare a progettare chissà quali nuove strade, riconfermo che questa proiezione nel futuro è intesa come indubbio miglioramento dell'attuale rete viaria con nessuna preoccupazione sotto il profilo ambientale.

Per concludere, dichiaro parere favorevole a questo Voto, anche se purtroppo so quale fine fanno i Voti di Regioni e Province una volta raggiunto il mare magnum romano, spesso si perdono o non hanno seguito, ma questo atto è perlomeno una dimostrazione di buona volontà. Dovrà essere un impegno per le Giunte regionali e provinciali di fare presente in sede appropriata che esistono queste volontà da parte dei Consigli che le hanno espresse, e sollecitare affinché questi argomenti siano trattati con una certa priorità.

Mi riservo di valutare l'emendamento non appena i presentatori lo avranno illustrato, perché non interpreto forse correttamente il comma che recita: "Intende promuovere lo spostamento del traffico oggi costretto ad aggirare le linee naturali di attraversamento dell'arco stesso", chiederei quali sono le linee naturali dell'arco alpino; per quanto riguarda invece il comma: "nel presupposto che il Consiglio regionale non intende promuovere un maggior traffico", consiglieri una formulazione un po' diversa.

Per le competenze che sono del Consiglio regionale non credo che lo stesso possa proporre o non proporre, di promuovere maggiori o minori traffici, possiamo solo limitarci a conoscere le nostre idee e volontà.

Concludo il mio intervento rimanendo in attesa dell'illustrazione dell'emendamento. Grazie.

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Frasnelli sull'ordine dei lavori.

FRASNELLI: Sehr geehrter Herr Präsident! Werte Kolleginnen und Kollegen! Ich habe jetzt zum einen den Begehrensantrag vor mir liegen, wie wohl auch die Ausführungen des Kollegen Betta zur Kenntnis genommen und dann auch den Abänderungsantrag des Regionalratsabgeordneten Alfons Benedikter erhalten. Ich bin nun der Meinung, wenn man die beiden Dinge aufmerksam und sorgfältig durchliest, daß es notwendig ist, eine Neuformulierung des einleitenden Teiles vorzunehmen. Zwar deshalb, weil auf der einen Seite im dritten Absatz etwa steht: "Die gesamtstaatliche Straßenverwaltung ANAS hat nämlich, vom ständigen Mangel an

finanziellen Mitteln bedrückt, oft nicht genug einschneidende Streckenregulierungen...usw.", d.h., hier werden bestimmte Dinge gefaßt, die echt im Gegensatz zu dem sind, was Benedikter vorschlägt, wie wohl ich insgesamt meine, daß der einleitende Teil die gesamte Problematik der Umweltverträglichkeit und die Problematik des Transitverkehrs zu wenig berücksichtigt. Ich meine nun, daß es sinnvoll wäre, beide Momente in den einleitenden Teil aufzunehmen, nämlich die Notwendigkeit vernünftiger Modernisierungen und auf der anderen Seite auch den Aspekt der Umweltverträglichkeit. Da der Kollege Betta ohnehin zum Ausdruck gebracht hat, daß er sich nur sehr schwer imstande sieht, Abänderungsanträge anzunehmen oder darüber zu befinden, da er, was weiß ich, als einziger oder nur einer von zwei Unterzeichnern anwesend ist, während vier nicht anwesend sind, wäre auch dieses Problem aus der Welt; dann schlage ich also vor, daß wir eine Überarbeitung vornehmen. Ich würde mich gerne selbst zur Verfügung stellen, hier mitzuarbeiten und daß wir dann das nächste Mal die überarbeitete Fassung, wo dann beide Gesichtspunkte ausreichend berücksichtigt sind, hier im Regionalrat zur Verabschiedung bringen. Danke, Herr Präsident!

(Egregio signor Presidente! Illustri colleghe e colleghi! Ho ora davanti a me l'emendamento, ho preso anche atto delle dichiarazioni del collega Betta, e ho poi anche ricevuto l'emendamento del Consigliere regionale Alfons Benedikter. Sono ora dell'opinione che sia necessario, se si leggono le due cose attentamente e scrupolosamente, formulare nuovamente le premesse. E precisamente per il fatto che da una parte nel terzo capoverso c'è scritto: "L'ANAS troppo spesso ha infatti dovuto procedere, afflitta sempre da carenze di fondi, a rettifiche di tracciato spesso non radicali...ecc. non abbastanza efficaci", cioè a questo proposito vengono formulate delle cose, che sono veramente in contrasto con quanto proposto da Benedikter, come del resto sono dell'opinione che le premesse prendano troppo poco in considerazione l'intera problematica dell'impatto ambientale e quella del traffico di transito. Ora penso che sarebbe sensato includere entrambi i punti di vista nelle premesse, ossia la necessità di adeguati ammodernamenti e dall'altra anche l'aspetto dell'impatto ambientale. Dato che il collega Betta ha comunque detto che si vede solo difficilmente in condizione d'accettare degli emendamenti o di decidere in proposito, in quanto (che ne so) è presente come unico o solo come uno di due firmatari, mentre quattro sono assenti, anche questo problema sarebbe risolto ed a questo punto propongo di rielaborare il testo.

Io sono disposto ad una reciproca collaborazione, affinché possiamo presentare la prossima volta qui in Consiglio regionale la versione rielaborata, in cui vengono tenuti sufficientemente in considerazione entrambi i punti di vista, perché venga approvata. Grazie, signor Presidente!)

PRESIDENTE: Vi è una richiesta di sospensione del Voto n. 4. Chiedo al primo firmatario se vi è la sua disponibilità.
Prego cons. Craffonara.

CRAFFONARA: Non c'è dubbio che questo è un Voto che, per il tema che pone, amerebbe avere il massimo consenso possibile, quindi se questo può portare a un miglioramento del Voto stesso siamo sicuramente disponibili a questa sospensione e ne parliamo alla prossima seduta.

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Rella sull'ordine dei lavori.

RELLA: Sì, sull'ordine dei lavori, signor Presidente, nel senso che credo non si possa - se il cons. Craffonara è d'accordo lui è il presentatore è lui che decide - rinunciare a fare, in quanto non firmatari di questo Voto, alcune affermazioni che possono servire ad aggiustarlo.

Avevo chiesto la parola prima della richiesta del cons. Frasnelli e per questa ragione mi permetto di insistere nella richiesta di poter dire alcune cose brevissime proprio perché diventi fruttuoso il lavoro di aggiustamento, se lei consente signor Presidente.

PRESIDENTE: Cons. Rella, ho chiesto ai proponenti se erano d'accordo di sospendere la trattazione del Voto, anche perché dopo l'intervento del cons. Frasnelli e la disponibilità dei proponenti mi pare che si doveva aprire un certo tipo di discorso per arrivare ad un dispositivo che prevedesse una serie di emendamenti, che sono stati presentati alla Presidenza.

Dal momento che il primo firmatario mi chiede di sospendere non posso concederle la parola. Cons. Rella, la richiesta di parola sull'ordine dei lavori ha priorità, per cui ho dato la parola al cons. Frasnelli sull'ordine dei lavori ed ho sospeso la trattazione.

La parola al cons. Betta sull'ordine dei lavori.

BETTA: Come firmatario, ritengo corretta l'interpretazione che lei dà del Regolamento e del modo di procedere, ma credo che anche il collega Craffonara intendeva accettare questa sospensione per arrivare alla prossima seduta con

una migliore definizione di questo Voto e questo forse poteva richiedere di sentire la spiegazione dell'emendamento da parte dei presentatori, in modo che il lavoro della prossima settimana potesse essere facilitato.

Quindi veda lei Presidente se vuol dare ordine prioritario al Regolamento, inteso in senso stretto, o se per la gestione migliore dei lavori non sia il caso di dare la parola, se lo ritengono, ai presentatori dell'emendamento per poi arrivare alla sospensione e proseguire con il prossimo punto dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE: La ringrazio cons. Betta. Lei è uno dei firmatari e penso che la proposta che fa alla Presidenza sia accettabile, continuare il dibattito e alla fine sospendere per rimettere questo punto all'ordine del giorno della prossima seduta.

Continuiamo il dibattito sul Voto n. 3. La parola al cons. Rella.

RELLA: Grazie, signor Presidente. Come prima osservazione faccio un apprezzamento al fatto che il Consiglio regionale finalmente, avendo coscienza dei problemi che interessano ambedue le Province, comincia a discutere di questioni che sono di competenza esclusiva delle Province, posto che la questione della viabilità compete esclusivamente alle Province autonome di Bolzano e di Trento.

Mi fa piacere che qui si cominci a discutere, attraverso un Voto, di un affidamento di competenze amministrative aggiuntive alle Province. E' un fatto nuovo di cui voglio sottolineare la positività, poiché in questo ambito si riesce a cogliere anche la dimensione sovraprovinciale di certi problemi, quali quelli della viabilità.

Secondo aspetto. Anch'io convergo con l'osservazione del cons. Frasnelli che tra l'emendamento e il testo vi sono alcune contraddizioni che debbono trovare aggiustamento, non c'è compatibilità tra la sottolineatura del secondo capoverso della premessa, laddove si dice: "All'imponente progressivo sviluppo del traffico veicolare - a cui si attribuisce un concetto di raccordo con lo sviluppo naturale delle cose - non ha fatto seguito un adeguato rinnovamento ed un necessario ammodernamento delle strade statali", quindi c'è una contraddizione.

Credo ci sia anche un problema di aggiustamento comunque del dispositivo che è bene sia riscritto se vogliamo trovare le condizioni ottimali, perché il Parlamento possa scrivere qualcosa di chiaro.

Sono anche disposto a votare a favore di questo

Voto, però voglio ricordare che il Consiglio provinciale di Trento ha approvato, nella propria autonomia, circa un anno e mezzo fa, una mozione con la quale è stata impegnata la Giunta a trattare col Governo la restituzione delle strade alla Provincia, cioè l'acquisizione in capo alla Provincia di tutte le strade statali in proprietà, escluse quelle di interesse internazionale, che per quel che riguarda la Provincia di Trento possono essere considerate tali la strada statale dell'Abetone e del Brennero, la 12 e la strada della Valsugana, le altre possono essere considerate strade di interesse interregionale e non internazionale. Abbiamo fatto quell'atto nella considerazione che l'ANAS è un baraccone vergognoso, che si trova a ottobre o a maggio con l'esaurimento della disponibilità di carburante, per cui lascia le macchine in garage, perché nessuno ne rifinanzia l'acquisto; si trova con una produttività che è abbondantemente al di sotto di quelle provinciali e che può essere quantificata nel 50%. La responsabilità non è dell'ing. Ortolani, c'è evidentemente una responsabilità governativa che è responsabilità anche politica di una concezione del modo di essere, di fare e di organizzare le cose, che compete al Governo della Repubblica.

Sta di fatto che è abissale la differenza qualitativa della gestione delle strade provinciali rispetto a quelle statali e che nonostante le convenzioni stipulate con l'ANAS per l'integrazione di fondi sui progetti considerati prioritari, rispettivamente dalle Province di Bolzano e di Trento, non c'è stata un'accelerazione significativa ed adeguata delle realizzazioni. E vero che i tempi di progettazione ed approvazione in capo all'ANAS sono eterni, sono più lunghi di quelli di altri adempimenti ministeriali, probabilmente per il concorso pressante di altre regioni, probabilmente per l'incertezza comportamentale del Ministero rispetto alla direzione nazionale dell'ANAS, spesso è successo che quando era d'accordo la direzione nazionale ANAS non era d'accordo il Ministero ai lavori pubblici e così via.

In ogni caso, secondo noi, la strada più giusta e più corretta - ecco perché Presidente del Consiglio ero interessato ad intervenire prima della sospensione - è quella di procedere in direzione della richiesta di acquisizione delle strade. Il Governo ha risposto negativamente al primo approccio fatto dalla Provincia di Trento, adducendo ragioni militari, cioè affermando che tutte le strade statali rivestono importanza dal punto di vista militare, della difesa, per cui non possono essere trasferite alle Province. Però sta di fatto che queste strade erano provinciali ancora dopo la II^a guerra

mondiale, quindi non possono essere adottate oggi ragioni di tipo militare per opporsi alla restituzione di queste strade alle Province, evidentemente accanto ad una dovuta integrazione finanziaria.

Questa è la strada che va intrapresa, secondo noi, può esserci una seconda soluzione, che è quella prevista dal Voto, così come formulato, e cioè quella di trovare un'intesa che si concreti nella delega gestionale, ma credo che la strada che dobbiamo battere è quella dell'acquisizione in proprietà delle strade, perché sulle strade in proprietà facciamo gli interventi che riteniamo necessari, non di manutenzione ordinaria o straordinaria, proprio di realizzazione, di sostituzione, di modifica, di chiusura e apertura di altre, di razionalizzazione del traffico tra quello su ruota e quello su rotaia, alcune ipotesi di trasferimento, di carichi stradali a favore del trasporto su ferrovia sono quelli che dovranno caratterizzare il futuro di queste nostre realtà e anche operazioni di carattere ambientale interessate. Questo lo possiamo fare se abbiamo la competenza totale sulla viabilità.

Voglio aggiungere che il mio partito auspica che si arrivi a riorganizzare l'intero servizio della viabilità su rotaia, su strada statale, provinciale, comunale in ambiti omogenei e con l'organizzazione del personale che abbia una direzione unica e una sua integrazione tra l'uso dei mezzi e così via.

Ricordo il caso di tre anni fa, la mia famiglia ha vissuto, con un bimbo di un anno, isolata per cinque giorni senza acqua, senza luce, senza riscaldamento perché l'ENEL non riusciva ad intervenire per inadempienze vergognose e colpevoli dell'ANAS che non esercitava l'intervento e siamo arrivati al colmo della disfunzione quando con le macchine del comune e della Provincia autonoma di Trento abbiamo dovuto liberare le macchine dell'ANAS bloccate dall'eccesso di precipitazioni atmosferiche. Ecco dove si dimostra la necessità di una regia unica nella gestione dei problemi della viabilità, tra le competenze per bacini omogenei di servizio della viabilità stradale statale, provinciale e comunale e magari anche quella su rotaia per trovare una armonizzazione.

Ecco per quale ragione, esprimendo il parere favorevole allo spirito dell'iniziativa, ricordando peraltro quanto già approvato dal Consiglio della Provincia autonoma di Trento, riteniamo sia un passo in avanti l'acquisizione alla Provincia autonoma delle strade statali, che non siano di interesse internazionale - voto unanime in Consiglio provinciale - sarebbe bene secondo noi

ritornare in quella direzione, quindi modificare il dispositivo e probabilmente riaggiustare la premessa e sviluppare il concetto a favore di una gestione unitaria dell'intero sistema, dell'intero problema del traffico, che riguarda realizzazioni, attrezzature, personale, modalità di funzionamento, eventuali soppressioni e così via.

In questo indirizzo potrebbe trovare collocazione l'emendamento, che credo debba essere comunque rivisto nella sua formulazione, non solo per adeguarci al Voto, ma anche perché è difficilmente comprensibile il fatto dello spostamento, cioè da una parte il concetto è chiarissimo di evitare che qui diventi un imbuto per il traffico internazionale che venga a gravare sulla realtà, però poi quando si afferma: "promuovere lo spostamento del traffico oggi costretto ad aggirare le linee naturali di attraversamento" non è più comprensibile, cioè se il concetto è che non si passi più per il Brennero ma si vada per Tarvisio la cosa non può trovarci d'accordo, ma credo non sia quello l'intendimento e quindi ecco per quale ragione dovrebbe essere rivisto. Grazie.

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Ferretti.

FERRETTI: Signor Presidente, signori colleghi, ci pare che questo Voto possa rappresentare un contributo ad un chiarimento di una situazione, quella della viabilità regionale, nel senso di statale, provinciale e comunale, in maniera tale da permettere alle due Province di condurre un ragionamento globale e fondamentale sulla maggior parte della viabilità, rispettivamente delle Province di Bolzano e di Trento, essendo a noi tutti noto che la Regione non ha alcuna competenza in materia, tuttavia il Voto è tra gli atti che possiamo assumere e quindi sostanzialmente ne condividiamo la portata.

Tant'è che nell'accordo di legislatura per la Provincia autonoma di Bolzano abbiamo messo un impegno, attraverso il quale lavoreremo per ottenere la delega, collega Rella, non il trasferimento, per la gestione in toto dalla fase di progettazione alla fase di manutenzione e amministrazione delle strade statali non fondamentali, cioè non la strada statale n. 12, non la n. 38, non quella della Pusteria e probabilmente non la strada statale del Passo del Rombo, parlo dell'Alto Adige ovviamente, ma sì alla strada statale invece della Val Sarentino, della Val d'Ega, del Lavazè. Questo perché riteniamo che sia la forma più corretta e veloce, quella prevista dallo Statuto. Altre forme richiedono sdemanializzazioni, donazioni, contrattazioni di acquisto e vendita, ma sarebbero

difficilissime da raggiungere stante l'emendamento presentato dai cons. Benedikter, Frasnelli e Kußtatscher, perché questo emendamento può non voler dire quello che lei cons. Rella ha detto, che forse non vuole dire, ma può anche volerlo dire e poiché il primo firmatario ultimamente si è tinto di verde, allora potrebbe voler dire addirittura che mettendo le mani sulle strade dello Stato, vedi strada statale n. 12 o 38, si provocherebbero chissà quali stravolgimenti di traffico.

Noi non siamo d'accordo con questo emendamento e qualora venisse accettato non votiamo il Voto. Siamo invece d'accordo con il contenuto, cioè nel senso di una razionalizzazione, nel senso che l'Alto Adige come il Trentino si trova sì verso il centro dell'Europa, ma non è l'Europa, non è l'Italia e deve vivere all'interno di un contesto, il quale chiede e pretende che svolga il suo ruolo anche di transito, quindi siamo - ad esempio per il percorso della superstrada Merano-Bolzano - per un ragionamento sulla viabilità che coinvolga tutti i suoi segmenti, quelli via strada, quelli via ferrovia e anche quelli via aerea, su cui troppo poco si ragiona a livello delle due Province.

Quindi in questo ambito condividiamo il Voto, anche se la dizione non è sempre la più felice, perché consentirebbe un coordinamento nell'uso delle attrezzature, una centralizzazione e un coordinamento nella progettazione, nella gestione e nella manutenzione e probabilmente permetterebbe di risolvere, almeno per l'Alto Adige, un paio di problemi che sono veramente essenziali e che a volte hanno messo in crisi intere vallate, penso alla strada statale della Val Badia, alla strada statale della Val Gardena, che, causa una non buona manutenzione, una progettazione che non è aggiornata, le varianti mai realizzate, costringe queste due valli in determinati periodi dell'anno a rimanere per giorni interi chiuse e ad impedire il flusso del traffico ed anche lo svolgimento delle attività proprie; immaginatevi quello che accade in Val Badia e in Val Gardena quando rimangono chiuse o il traffico rimane impedito per la caduta di valanghe, slavine o per le neviccate abbondanti e per la scarsa disponibilità di attrezzature da impiegare sulle strade statali!

In questo senso siamo favorevoli a questo Voto, siamo anche d'accordo che venga rifatto in maniera tale che assuma quella forma che lo renda poi anche agibile a livello parlamentare, però noi avvertiamo che su questo emendamento siamo contrari, perché conoscendo il primo firmatario crediamo che poi l'interpretazione non sarebbe quella che adesso abbiamo dato, ma bensì diversa. Quindi,

al fine di non correre rischi di interpretazioni capziose o cavillose, ribadiamo fin da adesso il nostro no.

PRESIDENTE: A che titolo cons. Benedikter vuole intervenire? Lei non può parlare, perché l'art. 116 del Regolamento prevede che solo un consigliere per gruppo può prendere la parola. Non possiamo entrare nel merito dell'emendamento perché innanzitutto deve essere accolto dai proponenti del Voto.

Stamattina abbiamo concordato di esaurire la discussione, mi pare che l'ultimo prenotato sia il cons. Tonelli, poi sospendiamo e ne riparleremo la prossima seduta.

Cons. Benedikter, in cosa consiste il fatto personale?

BENEDIKTER: Ferretti hat unter anderem behauptet, auf italienisch "si è tinto di verde recentemente..." oder so was ähnliches, und dazu nehme ich Stellung.

Ich möchte sagen, daß das eine Lüge ist. Ich sage dazu nur, daß ich seit eh und je, seit 1948, immer diese Einstellung habe und dazu erwähne ich nur, daß im italienischen Memorandum an die Vereinten Nationen vom Oktober 1960 Italien, die italienische Regierung, sagt: Die Provinz Bozen hat doch ihre Autonomie ausüben können. Sie hat ein Landschaftschutzgesetz - und das Landschaftschutzgesetz habe ich als damals zuständiger Assessor eingebracht - von 1957 durchgesetzt, das garantiert, daß Südtirol zum Unterschied vom gesamten übrigen Italien die Landschaft und den Naturhaushalt besser erhalten kann als das übrige Italien. Der Schuldige an diesem Landschaftschutzgesetz war ich und das war 1957. Also Ferretti weiß genau, daß das, was er gesagt hat, nicht stimmt.

(Ferretti ha affermato tra l'altro, in italiano "si è tinto di verde recentemente..." o qualcosa di simile ed a questo proposito prendo posizione.

Io desidero dire che questo è una bugia. A questo proposito dico solo che io ho avuto da sempre, sin dal 1948, questa posizione ed a questo proposito ricordo solo che nel memorandum italiano alle Nazioni Unite dell'ottobre 1960 l'Italia, il governo italiano, dice: la provincia di Bolzano ha pur potuto esercitare la sua autonomia. Ha fatto sì che venisse attuata una legge per la tutela del paesaggio del 1957, - e questa legge per la tutela del paesaggio l'ho presentata io allora quale Assessore competente - una legge che garantisce che il Sudtirolo può salvaguardare il paesaggio e la natura meglio di tutte le

altre province d'Italia. Promotore di questa legge per la tutela del paesaggio ero io e si era nel 1957. Quindi Ferretti sa bene che quel che ha detto non è vero.)

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Tonelli.

TONELLI: Le introduzioni delle mozioni e dei Voti sono importanti, sono le parti che spiegano il significato che si dà al dispositivo. Se leggiamo il dispositivo in maniera asettica, cioè se lo estrapoliamo dal documento per me va benissimo, cioè che le Province di Trento e Bolzano diventino gestrici ai fini dell'ammodernamento e della razionalizzazione delle strade statali nella nostra regione, ma tutta la premessa, che è quella che spiega perché dovrebbero diventare gestrici non mi va bene affatto, perché non è basata sul discorso della razionalizzazione, dell'ammodernamento e dell'ambiente, ma semplicemente sulla necessità di rispondere in maniera più celere e più adeguata alle esigenze del traffico.

Con questa logica non sono d'accordo, in quanto significherebbe far gestire le strade statali alle Province per rendere le strade statali atte alle esigenze del traffico.

E' contrario a quanto dovrebbe essere l'intervento dell'ente pubblico, che è quello, non di seguire le esigenze del traffico, ma di agire sul traffico, di verificare se la domanda di strade è una domanda alla quale bisogna necessariamente dare una risposta diretta o di tipo alternativo.

Ricordo anche alla DC e al PSI, che sono firmatari di questo Voto, che il programma della Giunta provinciale di Trento afferma che rispetto alle esigenze del traffico la risposta non sta soltanto nelle strade, ma sta anche in tutta una serie di altre questioni, novità assoluta la ferrovia, tutta una serie di questioni che da anni da questi banchi erano completamente inascoltate e che negli ultimi mesi invece sono diventate anche programma della Giunta provinciale di Trento, almeno per quanto riguarda la parte che io conosco.

Per cui auspico che, nella settimana di pausa, da qui alla prossima discussione, il senso della premessa al dispositivo cambi fortemente.

Se ho sentito bene l'emendamento Benedikter a me sembra che invece vada esattamente nella direzione che io auspico, nel senso che, se interveniamo per adattare le strade statali alle esigenze del traffico, dobbiamo tenere conto delle linee orografiche naturali delle Alpi, quindi è evidente il riferimento al tentativo di impedire gli

attraversamenti perpendicolari alle linee di valle; ritengo che chiunque debba pensare in maniera seria al rapporto fra l'utilizzazione dell'ambiente e del traffico.

Per cui mi riservo di valutare meglio l'emendamento, però per quello che ho sentito sono d'accordo, come sono favorevole al dispositivo del Voto, ma sono contrario alla parte introduttiva che, se rimanesse così, non avrebbe il mio voto favorevole.

PRESIDENTE: Altri? Se nessuno prende la parola sospendiamo la trattazione del Voto per dar modo ai proponenti di valutare alcune richieste emendative.

Passiamo al punto n. 4 dell'ordine del giorno:

Mozione n. 3, presentata dai consiglieri regionali Marzari, Viola, Chiodi e Rella, concernente il ribasso degli armamenti nei Paesi della NATO.

La mozione è stata posta all'ordine del giorno del Consiglio, la Presidenza però è dell'avviso che la materia trattata sia estranea alle competenze degli organi regionali e pongo pertanto la questione dell'ammissibilità ai sensi dell'art. 118 del Regolamento interno del Consiglio.

Ricordo che ai sensi del precitato articolo in questo caso si procede con la lettura della mozione ed il Consiglio decide, senza discussione, per alzata di mano.

Qualcuno dei proponenti vuol leggere la mozione? Prego, cons. Marzari.

MARZARI: "Il dibattito in corso circa l'ammodernamento dei missili a corto raggio in Europa mette in luce una interessante articolazione di posizioni nel "campo" occidentale, sintomo di un recupero di autonomia dentro l'alleanza militare atlantica motivata dall'esigenza di recuperare coerenza tra la dichiarata volontà di pace e la risposta da dare alle proposte sovietiche di stabilire un equilibrio al ribasso degli arsenali militari sul continente come atto contingente non contraddittorio con l'obiettivo di un'Europa "casa comune".

Di fronte ad una vasta opinione che non comprende l'insistenza sullo sviluppo dei sistemi d'arma e non solo per i riflessi sui bilanci pubblici, ma per motivi ben più di fondo; di fronte ad un orientamento positivo - contrario cioè a decidere tale innovazione senza aver esperito un negoziato con il Patto di Varsavia - non nascosto dalla Repubblica Federale Tedesca in aperta polemica con le posizioni acritiche dell'Inghilterra;

Valutata l'esigenza di incoraggiare anche il Governo italiano a convergere su posizioni volte ad evitare

scelte che possano riaprire rincorse al riarmo, atomico in particolare, e dare nuovo impulso ai negoziati sulla riduzione di ogni tipo di armi e di schieramenti bellici;

Considerata l'inopportunità di dare corso ai preparativi per il trasferimento nell'area di Crotone (Calabria) degli aerei da combattimento F-16, "sfrattati" dalla Spagna, proprio in relazione al non venir meno di un clima favorevole alla trattativa, clima semmai cresciuto in consapevolezza ed anche passato attraverso verifiche interne attese come controprova dagli scettici e dai nemici della distensione (vedi conferma della politica di Mosca);

Considerato altresì che lo schieramento previsto di detti aerei non appare idoneo ad accrescere la distensione nel Mediterraneo, area già estremamente delicata per la suscettibilità dimostrata da alcuni Paesi rivieraschi e per il perdurare del conflitto mediorientale;

Tutto ciò premesso;

- rispondendo all'appello che i "Beati i costruttori di pace" hanno fatto risuonare nell'arena di Verona il 30 aprile u.s.

IL CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO-ALTO ADIGE

IMPEGNA

la propria Presidenza:

- 1) ad invitare il Governo ad assumere in ogni sede un atteggiamento coerente con la volontà di pace del popolo ed in particolare ad opporsi all'ammodernamento dei missili a corto raggio in Europa e ad appoggiare l'apertura di negoziati a breve termine con il Patto di Varsavia;
- 2) ad impegnare il Governo a battere la strada della trattativa - collaterale al negoziato in corso a Vienna - per trovare una soluzione bilanciata al ribasso degli armamenti convenzionali e nucleari tale da non rendere necessario il rischieramento degli F-16 in alcun Paese della NATO;
- 3) a chiedere al Governo il massimo impegno perché si possa presto tenere una Conferenza per la sicurezza nel Mediterraneo, senza pregiudiziali esclusioni tra i partecipanti."

PRESIDENTE: Dopo la lettura della mozione da parte del cons. Marzari, il Consiglio decide, senza discussione, per alzata di mano.

Chi ritiene inammissibile la mozione è pregato di

alzare la mano.

Chi è favorevole all'ammissibilità?

Con 19 voti contrari, 7 favorevoli e 1 astensione
la mozione è dichiarata inammissibile.

Prego, cons. Tonelli.

TONELLI: Chiedo la ripetizione della votazione con verifica
del numero legale.

PRESIDENTE Chiedo al Consiglio di ripetere la votazione.

Chi ritiene inammissibile questa Mozione è
pregato di alzare la mano.

Chi la ritiene ammissibile è pregato di alzare la
mano. Chi si astiene?

24 voti favorevoli all'inammissibilità, 7
favorevoli all'ammissibilità e 1 astenuto; constato la
mancanza del numero legale, per cui dichiaro chiusa la
seduta a termini di Regolamento.

(ore 12.53)