

CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

Atti Consiliari Sitzungsberichte des Regionalrates

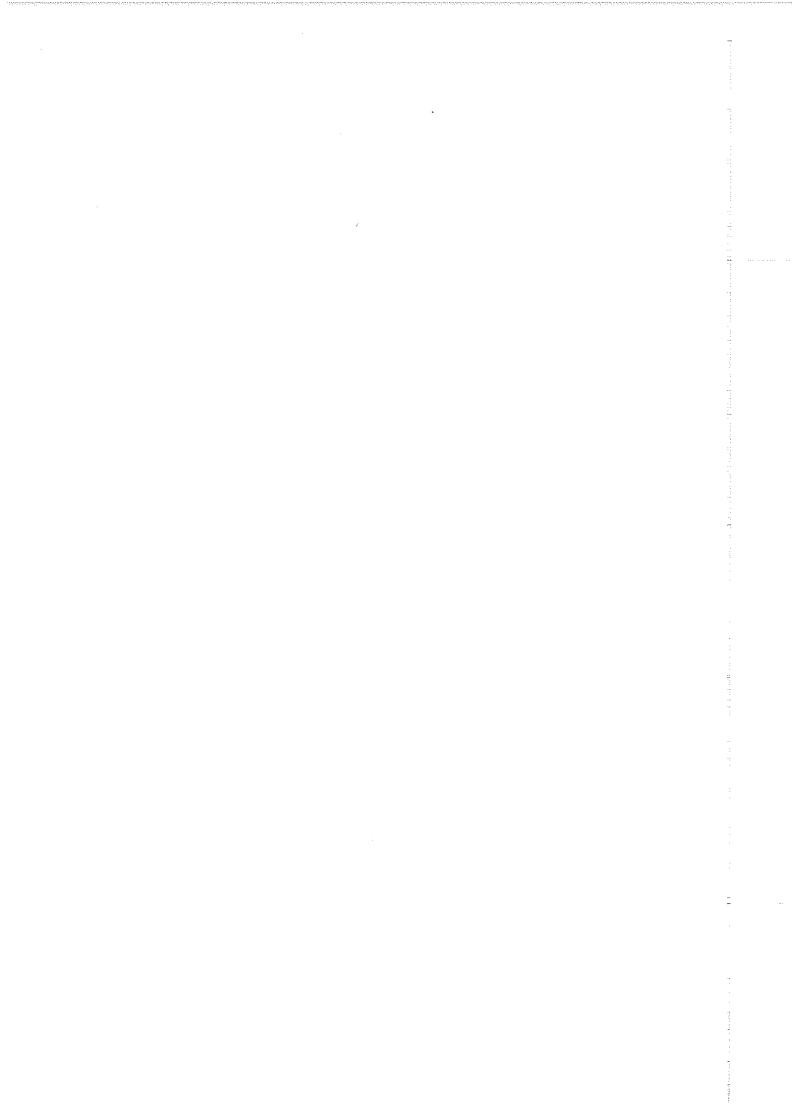
X Legislatura - X Gesetzgebungsperiode 1988 - 1993

SEDUTA 20 SITZUNG 9.11.1989



INDICE DEGLI ORATORI INTERVENUTI VERZEICHNIS DER REDNER

MARZARI Aldo (Gruppo Comunista Italiano)	pag.	3-33
BENEDIKTER Alfons (Gruppo Union für Südtirol)	n	6-24-28-37
BOATO Alessandro (Gruppo Lista Verde - Grüne Fraktion- Grupa Vërc)	l t	10-34
BOLZONELLO Marco (Gruppo Movimento Sociale Italiano- Destra Nazionale)	11	14-38
BOLOGNINI Giancarlo (Gruppo Democrazia Cristiana)	11	16-31-39
FRASNELLI Hubert (Gruppo Südtiroler Volkspartei)	H .	25-26-30-32
LEVEGHI Mauro (Gruppo Socialdemocratico Italiano)	***	31-38
DUCA Cataldo (Gruppo Socialista Italiano)	***	37
ANDREOLLI Tarcisio (Gruppo Democrazia Cristiana)	11	41



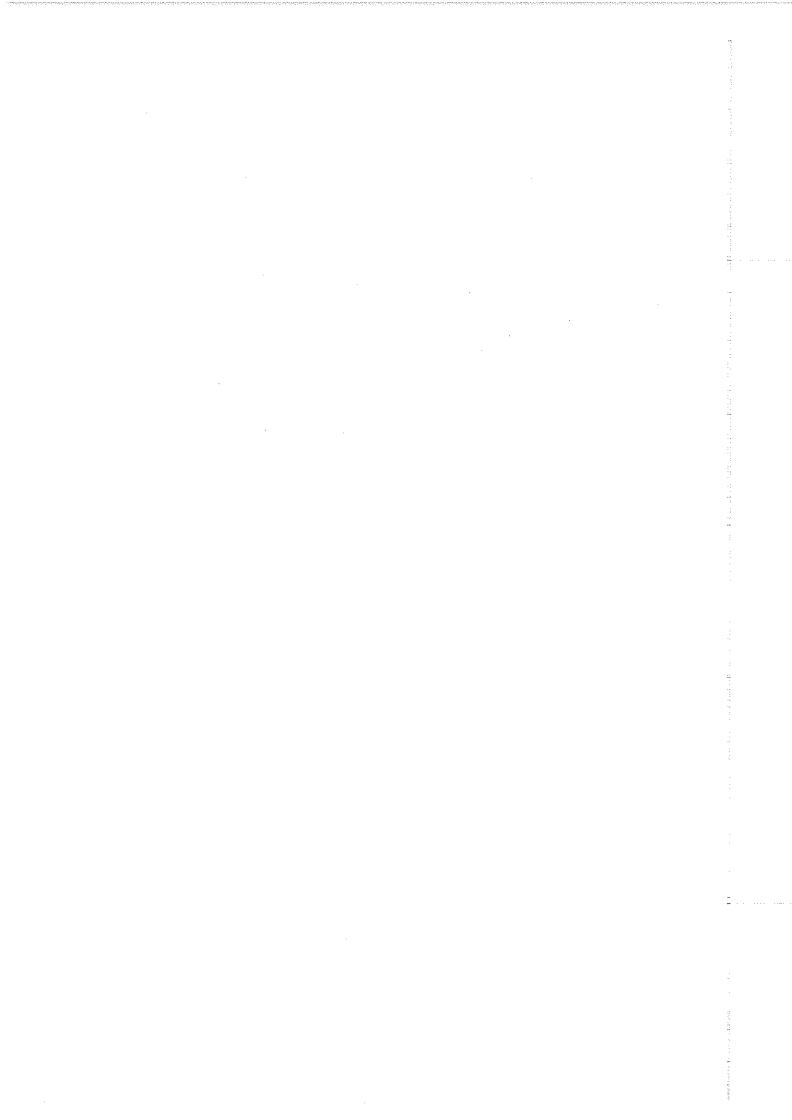
Voto n. 2, presentato dai Consiglieri regionali Langer, Berger, Boato, Franceschini e Tribus, riguardante iniziative contro il traffico di transito nell'arco alpino

Voto n. 8, presentato dai Consiglieri regionali Frasnelli, Peterlini, Kaserer, Kuβtatscher, Feichter, Achmüller e Oberhauser, riguardante iniziative contro il traffico di transito nell'arco alpino

Begehrensantraq Nr. 2, eingebracht von den Regionalratsabgeordneten Langer, Berger, Boato, Franceschini und Tribus, betreffend Initiativen zur Eindämmung Transitverkehrs im Alpenraum Begehrensantrag Nr. 8, eingebracht von den Regional-Frasnelli, ratsabgeordneten Peterlini, Kaserer, Kuβtatscher, Feichter, Achmüller und Oberhauser, betreffend Initiativen Eindämmung zur des Transitverkehrs im Alpenraum

paq. 3

Seite 3



Presidenza del Presidente Franco Tretter

Ore 10.05

PRESIDENTE: Prego procedere all'appello nominale.

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

PRESIDENTE: La seduta è aperta.

Hanno giustificato la loro assenza i consiglieri Angeli, Bauer, von Egen, Frick, Giacomuzzi, Giordani, Kofler, Malossini, Pahl, Rella, Saurer e Tononi.

Sono inoltre assenti i conss. Alber, Durnwalder e Grandi e Rella.

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

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

<u>PRESIDENTE</u>: Ci sono osservazioni in merito al processo verbale? Nessuna. Il processo verbale si intende approvato.

Comunicazioni:

La <u>Giunta regionale</u> ha presentato in data 26 ottobre 1989 il <u>disegno di legge n. 23</u>: Bilancio di previsione della Regione Trentino-Alto Adige per l'esercizio finanziario 1990.

Il Commissario del Governo ha restituito, munite del proprio visto, le seguenti leggi regionali:

- Modifiche alla legge regionale 6 aprile 1956, n. 5 e successive modificazioni, concernente la composizione e l'elezione degli organi delle amministrazioni comunali;
- Autorizzazione all'aumento del conferimento al fondo di dotazione del Mediocredito Trentino-Alto Adige;
- Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 1° agosto 1985, n. 3, concernente 'Reimpianto, ripristino e completamento del Libro fondiario.

In data 31 ottobre i presentatori hanno ritirato il voto n. 13.

I Consiglieri Taverna, Montali, Benussi, Holzmann e Bolzonello in data 6 novembre hanno presentato il <u>voto n.</u> 14, con il quale si chiedono nuovi interventi a sostegno delle maternità difficili e del diritto alla vita.

In data 7 novembre i Consiglieri Casagranda, Andreotti e Craffonara hanno presentato la <u>mozione n. 10</u>, concernente gli alloggi del "Villaggio italo-svizzero della Croce Rossa in Valfloriana".

Mitteilungen:

- 26. Oktober 1989 der Regionalausscuβ Αm hat Gesetzentwurf Nr. 23: "Haushaltsvoranschlag der Trentino-Südtirol für die Finanzgebarung 1990" eingebracht. Der Regierungskommissär hat folgende Regionalgesetze mit Sichtvermerk versehen dem Regionalrat und rückerstattet:
- Änderungen zum Regionalgesetz vom 6. April 1956, Nr. 5, in geltender Fassung, betreffend die "Zusammensetzung und Wahl der Gemeindeorgane";
- Ermächtigung zur Erhöhung des Anteiles am Dotationsfonds der Investitionsbank Trentino-Südtirol;
- Änderungen und Ergänzungen zum Regionalgesetz vom 1. August 1885, Nr. 3 betreffend "Wiederanlegung, Wiederherstelllung und Ergänzung des Grundbuches".
- Am 31. Oktober haben die Einbringer den Begehrensantrag Nr. 13 zurückgezogen.
- Am 6. November haben die Regionalratsabgeordneten Taverna, Montali, Benussi, Holzmann und Bolzonello den Begehrensantrag Nr. 14 betreffend neue Ma β nahmen zur Unterstützung schwieriger Schwangerschaften und das Recht aufs Leben eingebracht.
- Am 7. November haben die Regionalratsabgeordneten Casagranda, Andreotti und Craffonara den Beschlußantrag Nr. 10 betreffend die Wohnungen des "Italienischschweizerischen Dorfes des Roten Kreuzes in Valfloriana" eingebracht.

PRESIDENTE: Signori consiglieri, due gravi lutti hanno colpito la nostra comunità con la scomparsa degli regionali Valentino Pasqualin Nicolodi. Due personalità eminenti che noi accomuniamo oggi nel nostro ricordo, due uomini che hanno servito fedelmente la loro terra e che pur in momenti diversi e da diversi settori dello schieramento politico hanno efficacemente contribuito della al cammino nostra autonomia rafforzamento delle sue istituzioni.

Silvio Nicolodi ricoprì anche la carica di Presidente di questa assemblea legislativa, tenendone alto il prestigio, Valentino Pasqualin fu Vicepresidente del Consiglio regionale e assessore regionale e si è spento al suo posto di lavoro alla guida dell'amministrazione comunale di Bolzano, alla quale era stato recentemente chiamato.

Di loro voglio ricordare l'alto sentire democratico, l'amore per il proprio paese, il rispetto per tutte le opinioni, lo spirito di servizio. So bene che difficilmente le parole riescono a dare il senso di vite spese per il bene della comunità, ma sono altresì certo che l'esempio di coloro che oggi noi ricordiamo reverenti resterà tra di noi, resterà nelle nostre comunità a segnare momenti capaci di confortarci nel nostro cammino.

Con questi sentimenti porgiamo alle famiglie in lutto i sensi del nostro più profondo cordoglio.

Invito il Consiglio ad osservare qualche istante di raccoglimento alla loro memoria.

(Il Consiglio osserva un minuto di silenzio)

PRESIDENTE: Passiamo alla trattazione dell'ordine del giorno.

E' in discussione il testo unificato che sostituisce il <u>voto n. 2</u>, presentato dai Consiglieri regionali Langer, Berger, Boato, Franceschini e Tribus ed il <u>voto n. 8</u>, presentato dai consiglieri regionali Frasnelli, Peterlini, Kaserer, Ku β tatscher, Feichter, Achmüller e Oberhauser.

Per il gruppo PRI-PLI-PSDI è intervenuto il cons. Leveghi. Sono iscritti a parlare i consiglieri Marzari e Benedikter.

Prego cons. Marzari.

MARZARI: Grazie, signor Presidente. Desidero intervenire brevemente su questo voto così riformulato e coordinato, rispetto ai due testi originari, perché annettiamo al tema che esso affronta una grande importanza, che certo non è sfuggita al nostro gruppo quando si è fatto promotore, ancora due anni fa in sede di Consiglio provinciale, di una mozione tesa a far sì che la Provincia autonoma di Trento si facesse carico, per quanto di sua competenza, anche nei confronti del Governo nazionale, di una azione tesa a dare contenuti e realizzazione al progetto "Transport Master Plan". Ouindi il tentativo di una visione organica complessiva del problema dei trasporti in Europa, che riquarda il primo punto impegnativo del documento in discussione.

Problema che da noi è concepito importante, dal momento che anche nei mesi scorsi, nel pieno di un braccio ferro tra autotrasportatori e autorità addette al rilascio dei permessi di passaggio, aveva visto il nostro gruppo farsi carico di un messaggio preciso rivolto ai Province autonome, Presidenti delle due titolari competenze, sia pur parziali, in materia di trasporti, che proprio in quei giorni si sono incontrati tra di loro con i trasportatori, con il Governo austriaco, con il Governo nazionale e avevamo chiesto ai due Presidenti delle Giunte farsi carico del problema, sia all'interno delle' associazioni transfrontaliere o interregionali, sia confronti del Governo nazionale che nei confronti degli altri governi, per addivenire a scelte strategiche, volte a risolvere il problema, se possibile, in modo permanente.

Non chiedevamo delle soluzioni tampone, non abbiamo mai creduto che chiedere all'Austria qualche

migliaio di permessi in più possa risolvere il problema, così come non riteniamo che trattare con l'Austria, affinché, a partire dal 1° dicembre del prossimo mese, addolcisca la sua decisione, relativa al divieto transito di autoveicoli pesanti durante la notte, possa essere una soluzione. Forse si dovrà anche arrivare a tanto, ma mancando alcune scelte strategiche a lungo respiro, qualsiasi azione si rivelerà essere il classico pannicello caldo inadatto a risolvere il problema.

Ancora debbo ricordare ai colleghi che il nostro si è attivato, unitamente ad una delegazione parlamentare, proprio nelle settimane scorse, quando con la presenza del sen. Libertini una delegazione, comprensiva di una rappresentanza del nostro gruppo, si era incontrata con Giunte provinciali, a Bolzano con \mathtt{il} Presidente Durnwalder, a Trento con l'assessore ai trasporti e con le organizzazioni sindacali, ivi comprese le organizzazioni che rappresentano i trasportatori e da questi incontri ha tratto motivi per precisare anche la propria posizione in merito, peraltro consegnata alla sede parlamentare attraverso una mozione, concernente i trasporti nel loro complesso, ma anche specificatamente l'asse del Brennero che coinvolge in modo particolare la nostra comunità.

Fatte queste premesse, per ricordare che non scopriamo ora il problema, entro nel merito del testo in discussione.

Il collega Tribus ed altri hanno fornito una serie di dati, tesi a dimostrare come questa progressione a fattori immutati ci porterà molto rapidamente ad una saturazione delle vie di comunicazione e da questo esposto emerge la necessità di arrivare ad alcune scelte, volte a modificare anche in profondità i vettori che portano soprattutto le merci.

Il Voto rappresenta questa necessità, soprattutto al punto 7 dove, in modo molto telegrafico, impegna adottare ad provvedimenti che servono i. trasferire il trasporto di merci dalla strada alla rotaia, riferendosi soprattutto alle merci pericolose, ma credo che termini più generali si tratta di ottenere alleggerimento del traffico commerciale.

Noi siamo d'accordo sul primo punto, come pure sul secondo punto, a condizione che lo si interpreti come necessità di sottoporre eventuali nuovi percorsi ad una attenta valutazione del loro impatto; non credo che siamo oggi in condizione di dire che non vi potranno essere nuovi percorsi di transito, quindi la cosa va vista come un auspicio, ma certamente non credo che siamo nelle condizioni di prendere una posizione così netta.

Il terzo punto recita: "ad esaminare immediatamente la possibilità di introdurre anche in Italia il divieto di circolazione notturna ed i conseguenti

effetti". Credo che la provocazione che viene dall'Austria - vedremo poi quale potrà essere il suo esito e quindi il suo concreto insegnamento - sia giusta, ma ritengo che possa valere per alcune zone in particolare, dove il traffico notturno risulta fortemente nocivo alla salute delle popolazioni. Non credo che evitare il traffico notturno ambienti cui non crea problemi in in popolazioni possa essere un dato positivo, perché non ci sarebbe riduzione del volume di traffico e quindi di emissioni inquinanti, ma si concentrerebbero nelle ore diurne, per cui questa decisione può essere valida come indicazione, quale riconoscimento di un diritto ad un sonno il più indisturbato possibile e quindi va attuata con la necessaria flessibilità.

Riguardo al quarto punto credo di poter concordare, ferma restando la necessaria valutazione della soluzione che si intende attuare, poiché non sfugge a nessuno il fatto che il blocco del transito durante le ore notturne porta ad una concentrazione di veicoli in sosta, che abbisognano di servizi volti a far sì che si possa riscaldare le cabine senza ricorrere all'accensione dei motori.

Si è sentito nelle settimane scorse che, a fronte questa ormai imminente chiusura, l'allargamento dell'area dell'interporto di Trento può servire a tanto, svilendo gravemente la funzione dell'interporto, vista come scambio tra di quindi ferrovia e strada, soluzione strategica, ma guai a noi, se dovessimo cedere a un abbassamento di livello di questa struttura a mero parcheggio, perché a questo punto avremmo un concentrato notevole di automezzi pesanti in sosta in una zona che per la sua esposizione alle correnti e ai venti diventerebbe letale per la vivibilità della città di Trento.

Quindi quando noi affermiamo di "eliminare danni ecologici dovuti al traffico pesante e svantaggi economici divieto..." è necessario conoscere consequenti al modalità di superare questi come svantaqqi. necessitano servizi e soprattutto si deve dare non soltanto l'impressione, ma la prova all'Austria, che il nostro paese realizza strutture alternative, in grado di offrire una risposta al problema. Se da anni non si è in grado a produrre i carri ribassati, se dimostriamo di non saper andare avanti nella realizzazione di un raddoppio del tronco ferroviario tra Verona e Bologna è chiaro che la nostra credibilità si abbassa notevolmente e non possiamo pretendere che un paese vicino e amico come l'Austria possa dimostrarsi indulgente nel rendere flessibili le proprie decisioni. Quindi di questo siamo molto coscienti per cui riteniamo, che nei confronti del Governo occorre essere molto duri nel richiedere soluzioni in prospettiva.

Siamo d'accordo sul punto cinque, che significa

in sostanza una spinta alla ricerca e al trasferimento degli elementi di ricerca in prototipi e in realizzazioni concrete per poter diminuire la nocività degli scarichi da automezzi pesanti e autovetture.

Siamo d'accordo pure sul punto sei, a condizione presentatori chiariscano il punto che "affrontare urgentemente l'ammodernamento dell'esistente rete ferroviaria... se si intende il suo rafforzamento, siamo d'accordo, ma se tanto significasse semplicemente una maggiore velocità di percorso, allora avremmo dei dubbi. Per noi rafforzamento significa raddoppio della tratta Verona-Bologna e Brennero-Verona, quindi se tutto ciò è negli intendimenti dei presentatori, potremo esprimere voto favorevole, diversamente non potremmo condividere contenuto di questo punto, che a nostro avviso si porrebbe in contraddizione con l'obiettivo che il Voto si propone.

Sul punto sette siamo perfettamente d'accordo come detto prima, anzi tutto il trasporto merci, e a maggior ragione quello di sostanze pericolose, dovrebbe essere portato dalla gomma alla rotaia.

Sul punto finale concordiamo pure, dato abbiamo già presentato una mozione, peraltro approvata dal Consiglio provinciale di Trento, con cui è stato chiesto alla Società dell'Autobrennero di voler stendere tipi di asfalto fonoassorbenti ed applicare alcune barriere antirumore, soprattutto dove l'autostrada corre. vicinanze di ambienti abitativi.

Ho voluto essere prudente e pignolo in merito a certi punti per far evidenziare ai colleghi che questi auspici presuppongono un grande sforzo, volto a trovare una loro traduzione concreta, che non è sempre semplice, quindi il senso del mio intervento vuole essere un invito al realismo capace di coniugare giusti obiettivi, con la ricerca di soluzioni strategiche, che per i tempi medi e brevi possono anche prevedere qualche soluzione di compromesso.

PRESIDENTE: Ha chiesto di intervenire il cons. Benedikter.

BENEDIKTER: Ich möchte feststellen, daβ dieser Begehrensantrag, so wie er jetzt zusammengelegt worden ist, Wiederholung von Gemeinplätzen darstellt und Flickwerk ist, denn inzwischen hat nämlich die internationale Alpenkonferenz der Umweltminister in Berchtesgaden vom 9. bis 11. Oktober 1989 stattgefunden, die vorläufig mit einer Resolution geendet hat. Ich habe diese Resolution beschafft auch und habe den italienischen Text da. Diese Resolution ist 24 Seiten lang. Ich könnte sie verteilen. (Ich habe seiterzeit für die italienische Delegation den CIPRA-Entwurf Alpenschutzkonvention ins Italienische übersetzt, der etwa

60 Seiten hat). Also da sind in Berchtesgaden die Umwelt und Naturschutz zuständigen Minister und Vertreter der Regierungen: Bundesrepublik Deutschland, französische Republik, italienische Republik, sozialistische föderative Republik Jugoslawien, Fürstentum Lichtenstein, Republik Österreich, schweizerische Eidgenossenschaft und Kommission der Europäischen Gemeinschaften zusammengekommen. Also alles, was mit dem Alpenbogen zu tun hat und auch die Kommission, die ja wenigstens für die Mitglieder, die der Europäischen Gemeinschaft angehören, koordinierend auftreten kann. möchte nun Ich beantragen, daβ der Regionalrat zuerst von dieser Resolution Kenntnis nimmt, denn selbstverständlich Bestandteil der Resolution auch einige Seiten, die sich mit dem Verkehr befassen. Ich habe auch den italienischen Text, die offizielle Übersetzung ins Italienische, damit der Regionalrat, wenn er eine solche Resolution verfaβt, die zum Teil irgendwie überholt ist, damit er eben dem Rechnung trägt und etwa meinetwegen die Resolution Umweltministerkonferenz, Berchtesqaden, dieser bejaht, bekräftigt, und einige etwas konkretere Schlüsse zieht, die eben berücksichtigt werden sollten, denn in diesem Dokument sind diese Grundsätze angeführt, in 24 Seiten, grundsätzliche Richtlinien: Die Gruppe hoher Beamter wird beauftragt Durchführung zur der Resolution internationalen Alpenkonferenz der Umweltminister vom 9. bis 11. Oktober in Berchtesgaden mit Priorität bestimmte Aufgaben in Angriff zu nehmen. Da müßten auch wir als Regionalrat sagen: Bitte, Piorität sollten auch gewisse Anliegen haben, die wir - wir sind ja die Zentralregion des Alpenbogens - so empfinden und die vielleicht nicht alle da drinnen sind. Wir müβten hier angeben, was wir empfinden, was wirklich Priorität haben soll und nicht erst in 2 Jahren, sondern so bald als möglich. Also von interessierten Staaten und von der Europäischen Kommission, soweit zuständig, und dann auch von Österreich und Schweiz soll dieses Dokument beschlossen werden, und zwar völkerrechtlicher, internationaler Vertrag, der dann alle bindet und wo sich dann alle daran halten müssen, siehe Frage des Nachtfahrverbotes. Denn hier im Begehrensantrag sind zwei Absätze über das Nachtfahrverbot drinnen. Auf der einen Seite soll die Möglichkeit überprüft werden, auch in Italien das Nachtfahrverbot einzuführen. Auf der anderen Seite hei β t es, man soll die wirtschaftlichen Nachteile durch die Verhängung des Nachtfahrverbotes durch Österreich ausschalten. Das klingt nicht gerade wie eine Bejahung dessen, was Österreich unternommen hat. Ich möchte mich dazu auch noch in dem Sinne ausdrücken: Ich sage Gott sei Dank hat Österreich dieses Nachtfahrverbot behängt und ist dabei geblieben und hat gegen den Druck, sei es von EG, Bundesrepublik, Bayern usw., von verschiedener Seite, Stand

gehalten und bleibt beim Nachtfahrverbot. Denn nur durch diesen Schritt Österreichs kommt endlich etwas in Gange, was auch seit Jahren gewünscht wird, und zwar dort wo keine konkreten Schritt erfolgt sind, also daβ diese Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene irgendwie in Gang gesetzt wird; denn man sieht, da β jetzt schon viel mehr solche Lastzüge mit Containern die Brennerstrecke fahren, viel mehr als noch vor einem Monat, bevor die Blockade stattgefunden hat. Immerhin sieht man, daβ nicht wei β Gott was braucht, um diese Verlagerung wirklich in Gang zu setzen, sondern der Wille da sein mu β , gemeinsame Wille, denn bis der Brennerbasistunnel kommt, vergehen noch 10 bis 15 Jahre und man kann nicht sagen: Ja, und damit ist das Problem gelöst - wenn das 10 Jahre so weitergehen sollte. Deswegen sage ich: Gott sei Dank hat Österreich das Nachtfahrverbot verhängt und dabeigeblieben, damit endlich etwas international in Gang kommt. (Aber wie gesagt, ...sonst behalte ich mir vor, noch einmal das Wort zu ergreifen...).

möchte vorschlagen, Ich ich könnte hier den deutschen und den italienischen Text verteilen. Ich habe die offiziellen Texte dieser internationalen Alpenkonferenz der Umweltminister von Berchtesgaden, soda β eine à gebrachte Resolution ausgearbeitet werden könnte, die dem Rechnung trägt und wo wir vielleicht, um doch etwas : Nützliches zu machen und nicht nur Leerlauf zu feiern und um uns eben einzuschalten, sagen können, welche konkreten Dinge von diesen schönen, wunderbaren Vorsätzen, von diesen Richtlinien, in der nächsten Konferenz, die ja innerhalb eines Jahres stattfindet, die Priorität haben sollen und prioritär im Interesse der Bevölkerungen wir es Alpenraumes, so wie als Zentralregion dieses Gebietes fühlen, behandelt werden sollen.

(Mi preme sottolineare che questo voto, com'é stato formulato nel presente testo coordinato, non rappresenta altro che una ripetizione di luoghi comuni e un patchwork di cose ormai superate, in quanto nel frattempo ha avuto luogo dal 9 all'11 ottobre 1989 a Berchtesgaden la l'Ambiente Conferenza internazionale dei Ministri per dell'arco alpino che si é conclusa provvisoriamente con la di una risoluzione. Mi sono procurato suddetta risoluzione ed ho qui anche la versione italiana. Essa consta di 24 pagine e se qualcuno lo desidera, potrei farla distribuire.(A suo tempo tradussi delegazione per la modello per una convenzione alpina italiana anche il predisposto dalla CIPRA). Dunque, a Berchtesgaden si sono riuniti i Ministri per l'Ambiente e i rappresentanti dei Governi della RFT, Francia, Italia, Jugoslavia, Svizzera e la Commissione della Lichtenstein, Austria, Comunitá Europea; quindi tutti i rappresentanti dell'arco

alpino e la commissione che rappresenta gli stati membri della Comunitá Europea e ne coordina le scelte politiche in questo settore. Chiedo pertanto che il Consiglio regionale prenda innanzi tutto visione di questa risoluzione, poiché questa vi sono contenute anche alcune pagine trattano specificatamente il problema del traffico. Ho qui anche la versione italiana, la traduzione ufficiale in italiano. In questo suo voto che ha predisposto e che é ormai giá stato parzialmente superato proprio da questo documento, il Consiglio regionale portrebbe prendere atto dei contenuti della risoluzione di Berchtesgaden approvata da tutti i Minsitri per l'Ambiente dell'arco alpino potrebbe arrivare a delle cosí conclusioni un po'piú concrete. Infatti in questo documento sono elencati in 24 pagine i principi fondamentali, ovvero le direttive di massima che impegnano un gruppo di alti funzionari attuare la risoluzione predisposta dalla Conferenza internazionale dei Ministri per l'Ambiente dell'arco alpino che si é tenuta a Berchtesgaden dal 9 all'11 ottobre 1989, dando prioritá a determinati obiettivi. Ed in questo senso anche il Consiglio regionale potrebbe dire: diamo prioritá anche noi anche a questi obiettivi poiché forse non sono tutti stati specificati nel nostro voto; anche perché siamo la regione centrale dell'arco alpino e pertanto dobbiamo attuare questi obiettivi quanto prima (e non fra 2 anni, ma il prima possibile). Pertanto tutti gli stati interessati, l'Austria e la Svizzera е la Commissione nell'ambito delle sue competenze, dovrebbero considerare questo documento quale accordo di diritto internazionale vincolante per tutti gli stati, anche per ció che concerne la questione del divieto di transito notturno.

Qui nel voto sono stati inseriti due commi concernenti il divieto di transito notturno: da un lato si chiede di esaminare la possibilitá di introdurre anche in Italia il divieto di circolazione notturna; dall'altra poi si vogliono eliminare ulteriori danni ecologici dovuti al traffico pesante e gli svantaggi economici conseguenti al divieto di circolazione notturna imposti dall'Austria. E questa ultima parte non mi sembra proprio un'approvazione per il passo intrapreso dall'Austria. In questo senso vorrei aggiungere: meno male che l'Austria ha imposto il divieto di transito notturno ed ha perseguito coerentemente questa linea adottando questo provvedimento malgrado le pressioni provenienti dalla CE, dalla RFT, dalla Baviera e altre parti. Poiché solo attraverso questa misura adottata dall'Austria si sta dando l'avvio tanto al auspicato ripensamento dell'intero settore e sono stati avviati passi concreti per trasferire il traffico pesante dalla strada alla rotaia; giá adesso possiamo constatare che lungo la tratta del Brennero passano molti piú trenicontainer, molti di più rispetto ad un mese fa quando ci fu

il blocco al Brennero. Dopotutto non ci é voluto chissá cosa per arrivare al trasferimento del traffico pesante dalla gomma alla rotaia, ma solamente la volontá comune di voler fare qualcosa; perché fino all'ultimazione del traforo del Brennero ci vorranno ancora 10 - 15 anni e non si puó continuare a dire che, pur rimanendo la situazione tale e quale é adesso, il problema sará presto risolto definitivamente. Per questo io affermo che é una fortuna che l'Austria abbia imposto il divieto di transito notturno e non si sia fatta smuovere da questa sua decisione; almeno cosí si é dato l'avvio ad un ripensamento a livello internazionale. (Come ho giá detto, o inseriamo queste cose nel presente voto, o io mi riservo di riprendere ancora una volta la parola).

Propongo dunque di volere distribuire qui tedesco e quello italiano. Ho qui la versione testo ufficiale in tedesco ed italiano della risoluzione dei Ministri per l'Ambiente riunitisi a Berchtesgaden. In tal modo si potrebbe elaborare un documento aggiornato che tenga conto di questa risoluzione e dove noi - per fare parole inutili utile, senza perdere di qualcosa intervenendo fattivamente - potremmo specificare quali cose concrete di questi auspici belli e utili noi intendiamo realizzare entro la prossima conferenza che si terrá entro un anno e a quali direttive vogliamo dare la prioritá, ovvero quali interessi - che noi, quale regione centrale dell'arco alpino, riteniamo i piú opportuni - dovranno prioritá nell'interesse trattati con popolazioni di questo territorio.)

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Boato.

BOATO: Il 1° dicembre di quest'anno, cioè fra pochi giorni, saremo di fronte ad un'emergenza che potrà produrre disagi e tensioni sociali maggiori di quelle del primo blocco del Brennero. Il 1° dicembre si attua la decisione dello "stop" al transito notturno degli autotreni attraverso il valico del Brennero, divieto sottoscritto anche da tutti gli ocologisti e dai Verdi presenti nelle istituzioni italiane, e abbiamo di fronte un Governo che sta cercando sotterfugi per risolvere "all'italiana" quello che è invece un problema di fondo e che non può essere rinviato al '92, perché il futuro è qià iniziato.

L'Austria e la Svizzera risultano essere paesi di transito di un traffico insopportabile, a cui già la Svizzera ha detto un no definitivo non solo al transito notturno, ma in generale anche agli automezzi oltre un certo limite di peso; speriamo che l'Austria si allinei e noi dovremo essere concordi con questa decisione, in quanto, in mancanza di un governo del traffico, purtroppo l'unico modo per affrontare problemi di fondo sembra essere

la produzione di tensioni che possono avere ripercussioni politiche gravi, per far decidere qualche cosa di grosso agli Schimberni, ai Bernini ed al Governo nel suo insieme, che non sia comunque il rinvio del problema, che riguarda il traforo del Brennero mediante la realizzazione di una enorme galleria lunga 54 km attraverso le Alpi atta a raggiungere Innsbruck, la qual cosa rimanderebbe di 15 anni il problema, mentre una soluzione potrebbe essere attuata nel giro di due, tre anni, ammodernando seriamente ferrovia del Brennero, perché con un costo estremamente inferiore ed in tempi ristretti, come vuole l'emergenza, potremmo ottenere lo stesso risultato, che è quello di triplicare la portata della ferrovia del Brennero, da 4.500 tonnellate annue alle 12 mila e tanto equivale al transito del Gottardo, che è in tal senso il valico più consistente dell'arco alpino.

Tutto questo non risolverà un problema di fondo, in quanto non vi sarà un piano intereuropeo all'interno della CEE in stretto rapporto con l'Austria, che per ora non vi fa parte, per un rovesciamento dei rapporti fra traffico su gomma e quello su rotaia, ma sicuramente sarà una risposta abbastanza efficace a breve scadenza, mentre la tanto agognata galleria del Brennero non sarebbe una ad un beneficio immediato, dato che questo progetto si trascinerà per 15 anni a favore di chi ha interesse ai grossi appalti - in questo senso gli appalti autostradali possono essere simili a quelli delle gallerie ferroviarie - che risolvono problemi economici per stessi, ma rimandano problemi ancora più gravi in termini infrastrutturali e sociali, cioè urbanistico-ecologici e politico-sociali, quindi anche di politica del traffico, ad una collettività che non può ottenere risposte da queste operazioni.

La tratta Verona-Brennero purtroppo, che bisogno di ammodernamento, ma non della follia dei 54 km di collegamento in galleria, che una volta costruita presenterà il problema della triplicazione del traffico, fra 15 o 20 anni si presume che il traffico poiché complessivo sia addirittura quadruplicato, quindi ferrovia risponderebbe di nuovo ad una frazione irrilevante della domanda complessiva. Noi dobbiamo intervenire su questa domanda complessiva tramite il livello governativo e intergovernativo europeo, non potendo operare come Regione, ma dobbiamo rispondere anche alla domanda a breve termine, perché il passaggio parziale del traffico dalla strada alla ferrovia è possibile attuare anche a breve termine.

Per la nostra regione credo che questa sia, nonostante la dichiarazione giustamente citata dal cons. Benedikter riguardante la conferenza di Wertersgarden, la soluzione del problema nel breve-medio termine, se accompagnata da altri provvedimenti, il primo dei quali non

quello di sdoqanare e mi rivolgo ai colleghi consiglieri del Sudtirolo - e di creare un addensamento notturno di autotreni, con pratiche di sdoganamento da svolgere da mezzanotte alle 5, come si va sussurrando, la qual cosa è una follia che farà impazzire le popolazioni di Sterzing, delle zone circostanti del tratto da Bolzano al Brennero, come pure le zone legate a Trento nord che dovrebbe diventare un immenso parcheggio per Tir, riproponendo un problema quasi peggiore di quello del transito, perché di inverno con lo sdoganamento avremo movimenti continui locali in attesa del transito delle ore 5 di mattina.

Risulta che l'Austria, ma qui faccio un appello a tutti, perché apriamo gli occhi e le orecchie, ha in un certo senso compensato a priori le carenze dell'Italia e anche della Germania, mettendo a disposizione 700 treni navetta che, dato il numero degli autotreni che dovrebbero transitare al Brennero verso nord e da nord a sud, grosso modo un migliaio per notte, il che risolverebbe il problema almeno in una fase transitoria.

Noi dovremmo, come Governo italiano e come governo regionale e delle due Province, perché quello che conta è il governo delle due Province in questo caso, la Regione può fare solo un auspicio e così il Consiglio regionale, per cui a livello provinciale dovremmo spingere l'acceleratore verso una scelta radicale, limitatamente a questo periodo di emergenza, perché i Tir non abbiano da svolgere questa operazione nella nostra regione, senza scaricare a Verona la problematica per salvare noi stessi, per cui è giusto che Vipiteno si opponga a questa soluzione che si sta ventilando e che verrà decisa magari il 30 novembre, cioè l'ultimo giorno utile, per costringere chi di dovere di far caricare i TIR su treni navetta già a Verona per scaricarli al di là della frontiera austriaca e così viaggeranno anche di notte.

Sono problemi difficili, che si possono risolvere anche in questo caso con un mese di lavoro, perché si tratta di affrontare con le ferrovie dello Stato, autorità massima da questo punto di vista, un problema in tempo utile, siamo già in ritardo, ma non lo potremo fare il 20 novembre quando le liste verdi dell'arco alpino ritroveranno in conferenza stampa a Verona, denunciando ancora una volta l'irresponsabilità governativa e di tutte autorità pubbliche, di fronte ad una decisione sacrosanta presa dall'Austria per la salvezza di tutti, dell'ambiente e della salute.

Non possiamo minimizzare questa decisione, che fra l'altro non potrà essere revocata, perché anche il Governo austriaco deve fare i conti con il proprio elettorato e anche noi saremo chiamati a rendere conto al nostro elettorato, avremo senz'altro una sollevazione,

soprattutto nel Sudtirolo, di cui ci accorgeremo purtroppo a giochi già fatti.

Avremo il piacere di avere a Trento e a Bolzano il Bernini, ministro grandi i responsabili delle associazioni dei trasporti е dei sindacati, potremo trattare, ma le discussioni non saranno assolutamente in grado di arrivare ad una decisione serena, poiché ci sarà la rivolta dei piccoli proprietari di automezzi, di cui ho il massimo rispetto, ma che sono a valle di una politica a tutt'oggi, dopo lo scontro sociale che è già avvenuto e le decisioni gravi, ma importanti che ha assunto l'Austria, dopo le promesse di raddoppio della ferrovia Verona-Bologna, di una irresponsabilità tale, che vede sindacati e amministrazioni regionali e membri del Governo trattare gli а Taranto con autotrasportatori potenziamento ulteriore del traffico su gomma, in quanto ricattati da questa categoria che comunque non criminalizzata.

Vorrei fra l'altro che questa fosse in condizioni di non morire e di non far morire la gente sulle strade, va quindi affrontato anche il problema della loro salute, che essere pagata con una parziale ristrutturazione economica, peraltro non facile, comunque ma l'allargamento, per potenza corporativa o di ricatto l'Italsider a Taranto è stata bloccata da uno sciopero degli autotrasportatori - delle agevolazioni al traffico su gomma. Non stiamo giocando un Voto in Consiglio regionale, problema capitale dell'economia, oltre dell'ambiente del Mercato Comune Europeo e in questo senso bisogna dire no anche alle richieste fatte dalla CEE, perché lo strapotere economico di un certo tipo di economia e di grandi imprese che riguardano soprattutto in questo caso la Francia, l'Olanda, il Belgio e la Germania, spinge Svizzera a sbloccare il limite, necessario per gli autotreni di 280 quintali, fatto già scattare e portarlo a 400 quintali, onde riproporre l'attraversamento del sistema alpino, la qual cosa coinvolgerebbe l'insieme delle nostre comunità nazionali.

La questione del Brennero rischia di essere risolta con i soliti sotterfugi, i camionisti devieranno, percorreranno perfino il Passo del Tonale e altre vie per raggiungere il Gottardo, per cui siamo alla follia.

Concludo l'essenza richiamando della dichiarazione di Wertersgarden, che rispecchia dichiarazioni di molti di noi e non soltanto del gruppo Verde; una politica del traffico vuole treni che funzionino in misura maggiore di oggi e metropolitane di superficie, di cui stiamo parlando a Trento da anni, ma non ne vediamo neppure il progetto. Metropolitane di superficie vuol dire far funzionare a tempo pieno le ferrovie e quindi renderle anche attive, perlomeno nei tratti regionali da Rovereto,

Ala, Mezzocorona, il treno anche come metropolitana di superficie vuol dire metterlo in attivo e scaricare una parte del traffico automobilistico.

La risoluzione del traffico urbano, perché le città non possono più essere attraversate dalle automobili, a Trento e a Bolzano, sono state raggiunte situazioni limite, per cui le automobili non devono girare intorno al centro storico, ma fermarsi prima, in autosilos periferici, per evitare il raddoppio delle autovetture nei centri durante la giornata, provocato da chi viene a lavorare a Trento e a Bolzano dalle valli o addirittura dalla collina che fa parte della periferia della città. Occorrono per questo, come già detto, non solo gli autosilos periferici, ma anche un servizio di autobus degno di questo nome, e quello di Trento non può essere classificato un servizio pubblico.

La terza e ultima questione riguarda i motori e combustibili non inquinanti; è giunto il momento che i nostri industriali imparino il loro mestiere, badino pure ai loro guadagni senza comunque giocare sull'ambiente e la salute pubblica.

<u>PRESIDENTE</u>: Qualcun altro intende prendere la parola sul testo unificato? Prego, cons. Bolzonello.

<u>BOLZONELLO</u>: Considerato il tema estremamente importante, ritengo sia giusto che pure il gruppo del MSI prenda posizione in merito a questo Voto.

Il tema è importante ed è venuto alla ribalta solamente in sequito al divieto unilaterale dall'Austria, che a questo punto condizionerebbe tutto il traffico della Comunità europea. Si tratta di una decisione unilaterale, assunta senza consultazioni preventive e senza conto di quelle che le sono esigenze movimentazione delle merci all'interno della Comunità europea.

Questa decisione, а nostro avviso, andava sicuramente ponderata in più maniera approfondita, attraverso degli studi con tutti i paesi interessati al transito di questi mezzi di trasporto ed evidentemente con destinatari delle merci. Riteniamo che la decisione dell'Austria sia in parte propagandistica, perché da una parte vieta il transito notturno agli autotreni rumorosi ed inquinanti, mentre dall'altra favorisce l'elargizione di contributi alle imprese di autotrasporto. Non dimentichiamo l'Austria è ilpaese che ha più aziende autotrasporto in popolazione, rapporto alla rimborsa interamente gli oneri sociali e i pedaggi autostradali, ed in difformità a quelle che sono le normative vigenti nei paesi comunitari, consente la circolazione anche in altri paesi di veicoli che in paesi comunitari non

omologati; questo per una questione di concorrenza con i mezzi che circolano e omologati in paesi comunitari.

Per questi motivi la decisione ·

dall'Austria ci pare un po' avventata.

La cosa fondamentale e di facile realizzazione è quella di un maggiore e severo controllo, che del resto è previsto anche dal codice della strada, dalla normativa europea, dalle norme emanate dal competente Ministero dei trasporti italiano per quanto riquarda 1e revisioni periodiche a cui sottoporre questi mezzi di trasporto. Ribadisco, necessario è un severo controllo sulla rumorosità e l'inquinamento prodotto ed a tal proposito esistono strumenti, quali il fonometro o l'opacimetro, che sono di facile e veloce installazione ad ogni valico stradale, al fine di consentire un controllo immediato e l'eventuale sequestro cautelativo del veicolo, qualora non rispondesse alle caratteristiche disposte dalla normativa.

Μi pare un controsenso proibire iltransito notturno, quando iltraffico per volume, quantità immissione va a riversarsi sull'asse viaria durante il giorno; non è che vietando il transito di notte questi autotreni si fermano e poi seguono altre strade o si mettono a volare, non dimentichiamolo, durante il giorno ci sarà un incolonnamento assurdo di migliaia di mezzi che si fermano durante la notte e che quindi sono costretti a circolare di giorno per consegnare le merci.

Ne consegue che non possiamo concordare con parte

di questo Voto.

Per quanto concerne il secondo punto dispositivo: "ostacolare nuovi percorsi di transito", intendo far presente che la Giunta provinciale di Bolzano non fa altro che prevedere la costruzione di gallerie a destra e sinistra o di strade nuove. Signori, se dobbiamo fare un discorso globale, evidentemente va affrontato in tutti i termini e non solamente ad hoc per ogni singolo problema.

Un altro aspetto difficilmente conciliabile quello relativo alla viabilità notturna. Me lo diranno i presentatori del Voto come intendono supplire e affievolire gli svantaggi economici che avrebbero non solamente gli autotrasportatori, ma tutte le popolazioni per il divieto di circolazione notturna. In particolare debbo rilevare che non sarà solo la categoria degli autotrasportatori ad avere un danno economico, ma questo svantaggio si ripercuoterà sul costo di tutte le merci che arriveranno al dettaglio. Proibire il transito notturno vuol costringere dire l'autotrasportatore ad effettuare uno o due viaggi a medio raggio in meno alla settimana, con conseguente aumento del costo del trasporto, che andrà a incidere sul costo finale del prodotto.

Il punto seguente ci trova sicuramente concordi e direi che forse è l'unico qualificato di questo Voto, che per il resto è abbastanza semplicistico.

Quando si parla di favorire l'impiego di camion, userei il termine autocarri, con dispositivi antiinquinanti. Sarebbe più corretta questa definizione, a cui le case costruttrici come la Staier, la Mercedes, l'Iveco, sono in grado di far fronte. E' giusto che vi sia un impegno nella normativa europea che preveda che questi autocarri pesanti debbano essere dotati di idonei strumenti per l'abbattimento delle emissioni inquinanti, quindi siamo d'accordo su questo punto.

La strada da seguire è quella di costringere i Ministeri competenti, i Governi ad emanare rispettare queste norme che vengono emanate, perché tutti sappiamo come si svolgono le revisioni degli autocarri in . Italia, la verifica delle emissioni nocive viene fatta ad "occhio", nel senso che il funzionario non ha uno strumento per controllare queste sostanze, ma verifica ad una tantum se l'autocarro rientra nella normativa. Siamo ad un livello di terzo mondo, per cui la strada da seguire è quella di costringere l'autorità competente ad un controllo severo, su strada, per non parlare poi alle stazioni autodoganali, · dove veramente bisogna controllare l'omologazione di questi veicoli alle norme vigenti.

E' un po' difficile concordare con questo Voto, pur comprendendone lo spirito, che è quello di una salvaguardia della popolazione del territorio che vive ai lati dei grandi assi viari, ma siamo convinti che l'istituzione di un semplice divieto non sia la strada giusta per la risoluzione del problema.

PRESIDENTE: Qualcun altro prende la parola? Prego, cons.
Bolognini.

BOLOGNINI: Presidente, non ho intenzione di soffermarmi su alcuni dei temi che sono stati affrontati in relazione al documento presentato, perché si è arrivati a parlare di problemi del traffico automobilistico nelle zone urbane e metropolitane; tutti argomenti rilevantissimi e meritevoli di attenzione, ma non credo si possa quest'oggi aumentare il peso, peraltro già notevole, dell'attenzione politica che stiamo esprimendo nei confronti di un problema di assoluto rilievo, quale quello legato alla decisione della vicina Repubblica austriaca di proibire dal 1° dicembre p.v. il transito di Tir, con determinate caratteristiche, dalle 10 di sera alle 5 del mattino.

Credo valga la pena fare alcune considerazioni per ridarci un pochino i termini del problema, perché sono rimasto sorpreso quando ho sentito il collega Boato parlare di 700 treni navetta, forse è un errore, intendeva dire 700 carri al giorno, perché 700 treni navetta rappresentano decisamente un numero al di fuori di qualsiasi logica. Ritengo sia stato un errore, anche 700 carri al giorno sono una cifra iperbolica, fuori da tutte le logiche possibili e quindi credo che per dare un attimo di costruttività...

(interruzione)

BOLOGNINI: Arriviamo dopo con i numeri, basta un attimo di calma e forse riusciamo a capirci bene, con 700 carri al giorno siamo ancora molto fuori da quelle che sono le possibilità attuali della nostra ferrovia, questo è il problema.

Credo che questi numeri vadano ricalcolati con un po' di ordine, perché altrimenti corriamo il rischio di perderci dietro valutazioni non sufficientemente realistiche.

Personalmente ho difeso la posizione dei colleghi del nord Tirolo e degli altri Länder austriaci in occasione dell'incontro dell'Arge svoltosi Alp Garmischpartenkirchen il mese scorso, per una serie di motivazioni. In primo luogo non ritenevo che la quasi aggressione a cui vennero sottoposti dai colleghi della fosse molto giustificabile . 0 addirittura politicamente apprezzabile. Non credo che in presenza di problemi reali come questi, di rilevante importanza per le nostre popolazioni e per la vita dell'intera comunità economia europea, lo sciogliere con facilità rapporti di solidarietà, rapporti di conoscenza e anche comprensione : reciproca fra le regioni dell'arco alpino non rappresenti un buon risultato, ritengo sia esattamente il contrario. in relazione al problema del divieto Soprattutto transito notturno, allentare vincoli di corresponsabilità fra le regioni dell'arco alpino interessate soprattutto all'asse del Brennero, significa, a mio avviso, aumentare le difficoltà all'interno di un quadro già abbastanza complicato e non certamente migliorarne le condizioni; nei prossimi tempi dovremo per forza di cose costruire assieme nuove realtà, per migliorare la situazione attuale.

Ritengo che vadano comprese le motivazioni che stanno alla base della decisione assunta dalla vicina Repubblica austriaca, in particolare dal nord Tirolo, proprio in ragione del fatto che questo ormai eccessivo carico di traffico pesante sull'autostrada e sulle nostre strade rappresenta continuo danno ambientale, un decisamente intollerabile. può Nessuno far finta ignorare una realtà, che è alla portata di tutti: circa 20 milioni di tonnellate annue di merci transitano attraverso il valico del Brennero, 15 milioni circa sono trasferite su strada e questo rappresenta un carico di traffico pesante, con conseguenze per l'ambiente circostante e per

popolazioni interessate decisamente non tollerabile.

Da questo punto di vista l'Austria da tempo aveva fatto presente, sia alle autorità governative ferroviarie italiane sia a quelle germaniche, la sua profonda insoddisfazione per questo stato di cose e la sua ferma richiesta di interventi migliorativi del sistema ferroviario lungo l'asse del Brennero, sia in territorio italiano che in territorio germanico, in quanto questi interventi sommati agli interventi migliorativi programmati dalle ferrovie austriache avrebbero potuto produrre una inversione di tendenza assolutamente necessaria, evitare la prosecuzione di questi danni arrecati all'ambiente naturale circostante l'autostrada del Brennero e la strada statale, ma soprattutto alle popolazioni che vivono lungo questa arteria. Motivazioni queste che credo debbono essere assolutamente condivise anche in quest'aula, in quanto le nostre stesse popolazioni sono sottoposte quotidianamente allo stesso peso di inquinamento che il traffico pesante produce nella valle dell'Inn o comunque nella tratta tra Brennero e Kiefersfelden.

Credo che discorsi di questo genere siano molto comprensibili е rappresentino motivazioni logiche nel cercare di non apprezzare un clima di aggressione nei confronti dei rappresentanti austriaci, per le decisioni a cui sono arrivati; credo ancora che, dopo lunghi tempi di nell'attuare concrete risposte alle richieste inoltrate, dopo aver bruciato i tempi annunciando questa introduzione di divieto di transito notturno, l'iniziativa possa certamente rappresentare un programma per tutti in primo luogo, per la vicina Repubblica austriaca, ma credo che questo risultato debba essere assunto con realismo, senza stracciarsi troppo le vesti addosso. Era attesa da tempo una soluzione di questo tipo e purtroppo l'inerzia in materia non paga; rimanendo inerti si arriva ad un certo momento a sbattere la faccia contro il muro, che si è inesorabilmente costruito davanti.

Certamente alla decisione assunta dalla vicina Repubblica austriaca si può attribuire il merito di aver creato un cosiddetto scandalo, perché finalmente si cominci ad affrontare questi problemi dalle radici per avviare in maniera е concreta tempestiva le soluzioni idonee. Certamente а questo provvedimento austriaco attribuire ilmerito di aver sollevato finalmente clamore necessario, affinché si cominci a parlare di questi problemi in maniera concreta. Certamente l'atteggiamento austriaco può essere considerato la manifestazione di uno stato di malessere acuto, che non può essere ulteriormente procrastinato nel tempo; sicuramente a questo provvedimento austriaco non si può applaudire, è un errore, in quanto non migliora la situazione, non risolve i problemi, aggrava le condizioni generali nei rapporti fra i paesi, ma questo

errore può e deve essere compreso soprattutto da parte di chi ha alle spalle tempi di attesa eccessivamente lunghi rispetto alle decisioni operative, che potevano e dovevano essere assunte.

Mi spiego meglio. Esistevano da tempo impegni fra le tre reti ferroviarie: austriaca, italiana e germanica, per cui, prima entro la fine degli anni '80, poi all'inizio degli anni '90 ed infine la data fu rimandata al 1993, gli interventi di ammodernamento e di potenziamento della linea ferroviaria del Brennero dovevano essere completati, permettendo il transito attraverso il valico del Brennero di circa 220 treni al giorno, rispetto i 95-100 attuali. Orbene, questi interventi sono in ritardo sul versante italiano, al punto tale che le operazioni di ampliamento, ammodernamento e realizzazione di nuove gallerie saranno completate solo entro il 1995; la stessa rete ferroviaria austriaca è in ritardo, per cui anche la cosiddetta tangenziale di Innsbruck prima del 1995 non sarà completata senza quel tipo di infrastruttura diventa illusorio parlare del raggiungimento di una quota di 200-220 treni al giorno in transito attraverso il Brennero. Non basta far arrivare questi treni al Brennero da una parte dall'altra, bisognerebbe che i treni defluissero coerentemente e che la rete ferroviaria germanica fosse nelle condizioni, in presenza di interventi molto meno di quelli che l'ente ferrovie italiane deve rilevanti realizzare sul versante della valle d'Isarco, di defluire questi 220 treni al giorno verso Monaco o comunque da Monaco verso il Brennero.

La rete ferroviaria germanica è più in ritardo rispetto alle altre, prima del 1997, nonostante la relativa esiguità di interventi che deve adottare, stante le relazioni svolte a Garmisch dal responsabile della ferrovia germanica, non sarà nelle condizioni di poter mettere a disposizione un tratto ferroviario tra Monaco e Kufstein capace di ospitare questi famosi 220 treni al girono.

La situazione quindi oggi è in questi termini, i 100 treni al giorno che attualmente possono transitare attraverso il Brennero, possono essere portati per intese raggiunte fra le tre reti ferroviarie a circa 130 treni giornalieri. Forzando tutte le realtà tecniche esistenti, oggi sull'attuale linea ferroviaria del Brennero è pensabile di poter arrivare a 140, massimo 150 treni al giorno, dopo di che sul versante italiano non è possibile far transitare un treno in più attraverso la strozzatura del valico del Brennero; infatti il valico del Brennero presenta una strozzatura naturale, che non è transitabile nell'arco delle 24 ore da un numero superiore di treni.

L'aver rinunciato a suo tempo ad un polmone di compensazione, ad un'area di servizio in quel di Campo di Trens per motivazioni ben note, impedisce all'attuale ferrovia del Brennero di poter raggiungere i 220 treni e di non andare oltre 140-150 treni al giorno. Il problema peraltro può essere risolto con un adeguamento strutturale radicale delle stazioni di Brennero e di Fortezza, problemi nei confronti dei quali non si sta parlando molto e su cui invece io continuo ad insistere soprattutto nei confronti dell'ente ferrovie, perché si cominci ad affrontare queste tematiche in tempi ravvicinatissimi, perché altrimenti il traguardo dei 220 treni al giorno lungo l'asse del Brennero è utopico.

assenza degli Ιn interventi ristrutturativi radicali alle stazioni di Brennero e di Fortezza, questi potrebbero ospitare, all'interno della gamma, quella qualità di mezzi capaci di trasportare su carri ultrabassi tutti i tipi di Tir in circolazione sulle nostre strade, in relazione alle note penalizzazioni che le gallerie esistenti sulla linea ferroviaria del Brennero impongono. I lavori di ristrutturazione di queste gallerie stanno fervendo, in ritardo è in particolare la galleria di Vipiteno e su questo ritardo è pesato anche l'atteggiamento commissario delle ferrovie Schimberni con il rallentamento dell'afflusso finanziario, sia raddoppio della Bologna-Verona, sia per il completamento degli interventi di realizzazione di nuove gallerie.

All'interno di questi 131 treni, concordati fra le tre reti ferroviarie, esistono anche gli 8 treni navetta che da Kiefersfelden possono recarsi al Brennero tutti i dal prossimo 1° dicembre. Non siamo quindi giorni in presenza di 700 treni o 700 carri al giorno, siamo in presenza di 8 treni al giorno che potrebbero fare servizio fra Kiefersfelden e Brennero, nell'area fermandosi servizio che le ferrovie austriache stanno completando in quella 8 treni zona; navetta al giorno significa trasporto di 16 Tir per treno, significa 130 Tir al giorno, che con questo sistema possono essere trasportati fra Kiefersfelden e Brenner am See. Rimangono le 14 coppie di treni che andranno da Kiefersfelden a Monaco e che hanno la possibilità di trasportare anch'esse da 16 a 18 Tir al completo oppure qualora venissero circa 26 cassoni, trasportati i cassoni e non i Tir al completo.

Quindi siamo in presenza di numeri assolutamente incomparabili sia con i 700 treni al giorno che con i 700 carri al giorno, siamo in presenza di realtà molto più modeste e sono le realtà con cui dobbiamo fare i conti per evitare che il valico del Brennero diventi una strozzatura clamorosa, pesante sulla storia e sullo sviluppo dell'Europa e non un'apertura per permettere un colloquio, anche di natura economica, fra comunità che stanno da una parte e dall'altra dell'arco alpino.

In relazione a questi problemi, tanto per entrare nel merito dei documenti presentati, credo quindi che chiedere di dare particolare rilievo a questo servizioshuttle fra Kiefersfelden e Brennero sia una richiesta
assolutamente pleonastica; quando dico questo è perché il
numero di 8 treni nell'arco delle 24 ore risulta da un
verbale datato 10 ottobre 1989, firmato dai rappresentanti
di tutte tre le reti ferroviarie, austriaca, germanica e
italiana. Il documento è a disposizione dei colleghi che ne
volessero prendere visione, ma non credo che meriti
ulteriori sottolineature. Questi sono i numeri, queste sono
le condizioni, con questi numeri e con queste condizioni
dovremo fare i conti nei prossimi tempi.

la situazione è di circa 4.500 Tir che quotidianamente transitano attraverso il Brennero, dobbiamo cominciare a preoccuparci in tempo utile - cosa fra l'altro già avvenuta - della sorte di circa 600-700 Tir, transitano di notte, fra le 10 di sera e le 5 di mattina, che in qualche modo debbono essere fatti transitare o di notte o di giorno. Riconosco ai colleghi del gruppo Verde una notevole coerenza nel porre questi problemi, in quanto affrontano questi problemi collegandoli al discorso sulle ricadute e sulle strutture di tipo economico e produttivo che vengono coinvolte da discorsi di questo genere. Voi sostenete che occorre ridimensionare l'intera struttura economico-produttiva della nostra società, voi sostenete che bisogna localizzare in aree più piccole la capacità di scambio tra produzione e consumo, sostenente un tipo di discorso che ha una sua logica logica, che completamente ai colleghi del SVP, quando firmano documenti di questo genere.

In materia bisogna essere coerenti, non si può pretendere che sparisca all'improvviso, come un tocco di bacchetta magica, il trasporto merci su strada e venga potenziato su ferrovia, quando le infrastrutture non sono adeguatamente dimensionate in materia; non si pretendere che questo accada senza produrre danni reali e non si può soprattutto pretendere che nel tempo non venga posta un'ulteriore attenzione nei confronti di problemi, in particolare in una società come la nostra, dove non siamo più di fronte a realtà produttive vecchio stile, come l'industria che portava all'interno delle sue mura perimetrali la gomma, il ferro, il carbone e poi produceva tutto e riapriva il portone dello stabilimento per far uscire i prodotti finiti; oggi no, siamo presenza di una moltitudine di punti di produzione e di assemblaggio, siamo in presenza di una struttura economica produttiva, distributiva e commerciale della nostra società estremamente complessa, che pesa in primo luogo sull'enorme e crescente richiesta di trasporto.

Tutto questo significa una serie di ragionamenti e una serie di valutazioni, che indubbiamente esulano dal contesto limitato entro cui ci stiamo muovendo, ma di cui con coerenza i colleghi del gruppo verde si pongono il problema, sia pure con modalità dal mio punto di vista discutibili. Certamente debbo peraltro prendere atto del fatto che altri colleghi invece da questo tipo di consapevolezza non vengono lontanamente sfiorati.

Allora si ritorna inesorabilmente al dunque e si ritorna al fatto che essendo ovvio che i 700 Tir notturni in qualche modo il valico del Brennero lo attraverseranno e da questo punto di vista credo che, oltre a smetterla di plaudire alle decisioni della Repubblica austriaca, si deve smetterla di plaudire anche alle decisioni della Svizzera, perché è a causa delle decisioni svizzere che è aumentata la quantità di traffico merci lungo l'asse del Brennero, il peggioramento che si è avuto a casa nostra è stato anche in ragione di quel tipo di provvedimento, ma se ragionassimo all'interno dell'arco alpino, all'interno della comunità economica europea, all'interno di questa società con la tecnica dello scarica barile, credo che le conclusioni inesorabili a cui si arriverebbe alla fine di questa logica sarebbero povere, deludenti e certamente non in linea con le aspettative della nostra gente e nemmeno in linea con una moderna politica ambientalista, che certamente può e deve avere altre prospettive ed altri traguardi. Questo sarebbe un ambientalismo di secondo livello, di secondo ordine, certamente povero di intelligenza e credo che con i colleghi della lista verde invece in materia si possano intessere altre valutazioni, altri rapporti ed altri confronti molto più nobili e difendibili.

Se questi 700 Tir notturni, che in qualche modo dal Brennero dovranno passare, rappresentano il problema attuale, allora dobbiamo porci anche il problema, collega Boato, del luogo in cui li facciamo fermare, perché se non li facciamo fermare da qualche parte questi 700 Tir cercheranno di arrivare al Brennero il più presto possibile per essere i primi, alle 5 di mattina, a valicare il confine e a precipitarsi lungo la valle dell'Inn per arrivare in Germania.

Non mi pare che fra i titoli richiesti per praticare la professione dell'autotrasportatore camionista sia richiesta una laurea ad Oxford. Non penso si possa contare, in base alla formulazione che voi stessi fatto con molta tranquillità, sulla capacità di autocontrollo e di autolimitazione nè da parte delle aziende ďi autotrasporto interessate all'attività settore, nè da parte dei conduttori dei Tir stessi; credo contare solo sulla loro capacità di autocontrollo rappresenterebbe forse un errore marchiano di cui poi si pagherebbero le conseguenze. Quindi in qualche modo bisogna porsi il problema di evitare che qualche centinaio di Tir rimanga fermo dalle 10 di sera fino alle 5 di mattina al valico del Brennero, stando in colonna fino a Fortezza,

perché gli abitanti del Wipptal sarebbero scocciati da una soluzione di questo genere, che decisamente non li privilegia.

Il fatto di cercare di individuare alcune aree lungo l'autostrada del Brennero, all'interno delle quali far sostare parte in una zona, parte in un'altra area, questi Tir, che non saranno 600-700, perché indubbiamente, di fronte al fatto che con il 1° dicembre scatterà inesorabilmente questo provvedimento, che determinerà un adeguamento fisiologico nell'organizzazione degli orari di partenza e di arrivo di questi autotrasportatori, caleranno a 500-400, che si troveranno a metà del guado nel periodo notturno.

Di conseguenza se 200 potessero fermarsi a Vipiteno e altri 200-300 potessero essere ospitati a Spini di Gardolo, realizzando operazioni doganali da parte austriaca in territorio italiano alla Sadobre, potremmo presumere di poter far partire questi Tir la mattina, a prescindere dalle operazioni doganali, con una specie di corsia preferenziale, senza creare un tappo drammatico al Brennero.

Collega Boato, le autorità doganali austriache sono nelle condizioni di sdoganare circa 60 Tir all'ora e se lungo l'autostrada del Brennero mi si fermano 300 Tir, sono necessarie 5 ore di attività di sdoganamento, prima di riuscire a far filtrare i 300 Tir bloccati al di qua della frontiera del Brennero; nel frattempo però arrivano tutti i Tir, che, non essendo, per fortuna, passati di notte, debbono transitare di giorno e si mettono in coda a quelli che sono fermi in attesa di valicare il Brennero, con conseguenze che sono abbastanza ovvie ed evidenti.

Quindi direi che a questo punto di applausi si deve cominciare a smettere di parlare. Siamo in presenza di un problema reale e pesante per le nostre popolazioni che va affrontato con serietà, attenzione, documentazione e numeri alla mano. Le parole non sono più sufficienti, occorre certamente richiamare i responsabili delle reti ferroviarie dei tre passi ad una maggiore tempestività nell'affrontare questi problemi necessario richiamare anche la nostra responsabilità degli amministratori degli enti locali interessati a questo linea ferroviaria ad una attenta presenza a dei problemi dell'ente ferrovie, perché qli interventi che si devono realizzare su questo territorio non vengano rallentanti per motivazioni di varia natura.

Bisogna essere estremamente consapevoli e razionali e occorre tener presente che la soluzione forte di questo problema si può profilare, collega Boato, nel futuro, solo attraverso il quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero, perché solo con il raggiungimento di una capacità di trasferimento di 400 treni al giorno,

condizioni saremo nelle di far fronte alla rilevante quantità e qualità di traffici commerciali, che debbono poter passare attraverso l'arco alpino, ambiente naturale ed antropico prezioso che va tutelato e salvaguardato, ma che non può diventare una saracinesca che spacca in due l'Europa, perché questo diventerebbe intollerabile per le popolazioni dell'arco alpino. tecnica, La politica, l'intelligenza degli uomini debbono sopperire in materia, perché le soluzioni che esistono sulla vadano a realizzarsi nei tempi più brevi possibili in modo da accontentare le esigenze delle nostre popolazioni ed a corrispondere in maniera concreta alle attese dei paesi interessati.

Debbo dire, e concludo Presidente, che questo Voto è perlomeno irrituale nella parte introduttiva, perché esprime voti affinché il Parlamento impegni il Governo, mi pare di aver letto che ai sensi dell'art. 35 si deve invece far voti al Governo affinché presenti alle Camere, quindi sarebbe addirittura impresentabile questo Voto, ma forse si può rapidamente procedere ad una qualche modifica formale, che salvi anche la sostanza.

Non avrei altro da aggiungere per il momento, se non la richiesta che in sede di votazione questo documento venga votato per commi separati, anche perché, proprio con riferimento all'affermazione del collega Frasnelli occasione dell'intervento di giovedì scorso, il comma: "ad esaminare immediatamente la possibilità di introdurre anche in Italia il divieto di circolazione notturna conseguenti effetti", illustrato e motivato nella maniera come è stato illustrato e motivato, non corrisponde più alla lettera e allo spirito del documento scritto, che era stato concordato all'interno della Giunta provinciale di Bolzano qualche tempo fa, perché quel documento aveva alle sue spalle un'intesa, la quale presupponeva la richiesta di valutare quali potevano essere 1e consequenze dell'eventuale introduzione di questo divieto di transito notturno anche all'interno del territorio nazionale e non il plauso sic et simpliciter per un'introduzione che viene considerata la salvezza delle nostre popolazioni, fatto da cui dissento e nei confronti del quale mi sono permesso di assumere un mio atteggiamento ben preciso.

PRESIDENTE: Qualcun altro chiede la parola? A che titolo vuole intervenire cons. Benedikter? Lei sa che in base all'art. 116 può parlare una sola volta per un massimo di 20 minuti, ed è già intervenuto. Qualcun altro? Cons. Benedikter sul Regolamento.

BENEDIKTER: Zur Geschäftsordnung! Da steht geschrieben, da β ein Abgeordneter pro Gruppe sprechen kann und zwar für eine Zeit von nicht mehr als 20 Minuten. Es steht aber nicht,

 ${\rm d}a\beta$ er diese Zeit nicht in zwei- oder dreimal benützen kann. Das steht nirgends geschrieben. Ich habe so den Eindruck, ${\rm d}a\beta$ mir gegenüber die Geschäftsordnung in einer ganz besonderen Weise ausgelegt wird. Da steht nirgends geschrieben, ${\rm d}a\beta$ die 20 Minuten nicht auch in zwei- oder dreimal verwendet werden können.

(Sul Regolamento interno! Qui sta scritto che puó parlare un Consigliere per gruppo e cioé per non piú di 20 minuti. Non sta scritto peró che questi non possa usufruire di questo tempo in due o tre volte. Questo non sta scritto da nessuna parte. Ho l'impressione che il Regolamento venga interpretato nei miei confronti in modo del tutto particolare. Non sta scritto da nessuna parte che i 20 minuti non possano essere usufruiti anche in due o tre volte.)

PRESIDENTE: Cons. Benedikter, non è che non voglia darle la parola, lei avrà modo di riprenderla, perché come ho detto prima è stato presentato dai proponenti un emendamento. Un consigliere può intervenire in base all'art. 116 una volta soltanto per un massimo di 20 minuti. Lei deve pazientare, lasciando intervenire gli altri consiglieri, successivamente eventualmente potrà il continuare intervento in sede di discussione sull'emendamento. Ha chiesto la parola il cons. Frasnelli.

FRASNELLI: Über den Fortgang der Arbeiten, Herr Präsident! Und zwar ist ein Abänderungsantrag eingereicht worden - wie Sie gesehen haben - und ist auch zur Verteilung gelangt, den ich hiermit nochmal ankündigen möchte, und ich möchte fragen, ob ich ihn kurz erläutern darf?

(Sull'ordine dei lavori, signor Presidente! E' stato presentato un emendamento - come Lei ha visto - ed é stato anche distribuito. Ora io desidero chiedere se posso illustrarlo brevemente.)

<u>PRESIDENTE</u>: Le darò la possibilità di illustrare l'emendamento, dopo che avrò chiesto se altri intendono intervenire in discussione generale.

Altri intendono prendere la parola? Nessuno.

E' stato presentato un emendamento ai Voti n. 2 e n. 8 a firma dei conss. Frasnelli, Feichter, Kuβtatscher, Kaserer, Tribus e Zendron, che recita: al sesto comma, dopo le parole "sulle rotaie" vanno aggiunte le seguenti parole:

"(di particolare importanza è l'estensione anche per la regione del Trentino-Alto Adige del servizio-shuttle tra Kiefersfelden e Brennero che entrerà in funzione dal 1° dicembre 1989)".

Intende illustrarlo cons. Frasnelli? Prego.

FRASNELLI: Herr Präsident! Ich habe das Einbringen dieses Abänderungsantrages als notwendig erachtet und sehe darin Pleonastisches, am Brenner weil derzeit Nordtiroler Seite Taq und Nacht gearbeitet wird, um ab 1. Dezember 1989, dem Taq des Inkrafttretens des Nachtfahrverbotes, in der Zeit des Nachtfahrverbotes, also während der Nacht, durch die Österreichischen Bundesbahnen ein neuer Shuttle-Dienst zwischen Kiefersfelden und Brenner funktionieren soll. Auf Südtiroler Seite ist keine Bewegung spürbar. Man merkt überhaupt nichts, daeta man sich anstellen ähnliches zu tun, d.h. ab 1. Dezember wird am würde, Brenner aufgeladen, wird in der Nacht am Brenner abgeladen und die LKW werden auf Südtiroler Seite ihren Weg auf der Straße und nicht auf der Schiene fortsetzen. Im Rahmen der Maβnahmen, die Österreich zur Verbesserung des Transportes auf der Schiene ab 1. Dezember ergreifen will, wird durch diesen Dienst ermöglicht, daß runde 400 LKW der 600 oder 700, die insgesamt in der Nacht den Brennerpa β überqueren werden, auf die Schiene verladen werden. Also mehr als die Hälfte der auffahrenden LKW wird zumindest auf Nordtiroler Seite über Schiene transportiert werden können.

Die Einbringer sind daher der Meinung, daß es im Rahmen der Forderungen der Modernisierung des bestehenden Eisenbahnnetzes - und die Modernisierung bedeutet natürlich auch den Ausbau (dies sei in Richtung des Kollegen Marzari gesagt) - aus unserer Sicht notwendig ist, ganz spezifisch auf dieses Phänomen des Shuttle-Dienstes hinzuweisen und die Notwendigkeit zu unterstreichen, da β der Regionalrat den Begehrensantrag an die zuständigen Stellen weiterleiten möge – das wird schon vom Präsidium vorgenommen werden, daβ die richtige Diktion dann gegeben ist: an oder über die Regierung ans Parlament oder umgekehrt, das ist ja hier eine vorgegebene Formulierung - ich habe mir eben gedacht, $da\beta$ es notwendig ist, dies aufzunehmen, weil es aus unserer Sicht unbedingt notwendig ist, diesen Dienst nicht nur am Brenner zu beenden oder beginnen zu lassen, sondern auch für das Territorium der Region Trentino-Südtirol einzurichten, und da wir richt egoistisch denken, nicht nur für die Region Trentino-Südtirol, sondern darüberhinaus in Richtung Süden.

Dies ist der Grund, warum wir diesen Abänderungsantrag eingebracht haben und wir ersuchen, da β er Zustimmung erfahren möge.

Ausführungen Ich möchte meine Kollege Bolognini Feststellung schlieβen: Wenn der vereinheitlichten Text insqesamt aufmerksam jetzt durchgelesen hat und sich den vereinheitlichten Text, der analog in Südtirol bereits zur Verabschiedung gelangt ist, in Erinnerung ruft, dann wird er feststellen, daeta unter Punkt 3 die völlig identische Formulierung niedergelegt ist, wie wir sie zusammen - DC, PSI und SVP - in Südtirol erreicht haben, nämlich wo steht: "umgehend die Möglichkeit zu prüfen, auch in Italien das Nachtfahrverbot einzuführen und entsprechende Folgemaßnahmen in Erwägung zu ziehen." Der Text ist identisch und daher sollten die Bedenken, die Kollege Bolognini jetzt spezifisch zu diesem Passus geäußert hat, ausgeräumt sein. Danke, Herr Präsident!

(Signor Presidente! Ho ritenuto fosse necessario presentare questo emendamento e non vedo nulla pleonastico in questo, in quanto al Brennero sul versante nordtirolese si lavori attualmente giorno e notte, affinché dicembre 1989, giorno dell'entrata in vigore del divieto di transito notturno, possa entrare in funzione grazie alle Ferrovie austriache un nuovo servizio-shuttle tra Kiefersfelden ed il Brennero durante il periodo del divieto di transito, ossia durante la notte. Sul versante sudtirolese non si nota alcun movimento; non si nota assolutamente nulla che faccia pensare che si voglia fare qualcosa di simile anche da noi. Quindi dal 1° dicembre al Brennero si caricherá, poi la notte si scaricherá e gli autotreni proseguiranno il loro cammino attraverso l'Alto Adige non per ferrovia, ma sulla strada. Nel quadro dei provvedimenti che l'Austria desidera prendere dal dicembre per migliorare il trasporto su rotaia c'é dunque anche questo servizio, grazie al quale sará possibile trasportare per ferrovia circa 400 autotreni dei 600 o 700 che complessivamente passano di notte per il Brennero. Quindi piú della metá degli autotreni in transito potrá essere trasportata su rotaia per lo meno sul versante nordtirolese.

I presentatori sono per questo dell'opinione che nel quadro delle richieste di modernizzazione della rete ferroviaria esistente - е modernizzazione significa naturalmente anche ampliamento (ed a questo proposito mi rivolgo collega al Marzari) - sia necessario specificatamente menzione di questo servizio-shuttle е sottolineare la necessitá che il Consiglio regionale inoltri il voto agli organi competenti - ed in questo senso la Presidenza fará sí che venga inserita la formulazione giusta: al Governo o tramite il Governo al Parlamento, o viceversa, questa é una questione formale. Ho pensato che sia necessario inserire ció, perché noi riteniamo assolutamente indispensabile questo che servizio termini o inizi al Brennero, ma che venga istituito anche nella regione Trentino-Alto Adige e non solo in questa, ma anche verso Sud, proprio perché noi non la pensiamo in modo egoistico.

Questo é il motivo per cui abbiamo presentato questo emendamento, che auspichiamo riscontri il consenso del Consiglio regionale.

Desidero terminare le mie dichiarazioni con la seguente constatazione: se il collega Bolognini ha ora letto attentamente il testo coordinato, si ricorderá del testo analogo giá approvato in Consiglio provinciale a Bolzano e potrá allora constatare che il punto 3 é stato formulato in maniera assolutamnete identica rispetto a quello che noi - DC, PSI e SVP - abbiamo presentato in Alto Adige, ovvero: "esaminare immediatmente la possibilitá d'introdurre anche in Italia il divieto di circolazione notturna ed i conseguenti effetti." Il testo é identico e per questo non si devono avere le perplessitá che il collega Bolognini ha or ora espresso specificatamente nel suo intervento. Grazie, signor Presidente!)

<u>PRESIDENTE</u>: Sull'emendamento ha chiesto la parola il cons. Benedikter. Ne ha facoltà.

BENEDIKTER: In Zusammenhang mit diesem Änderungsantrag und mit dem Antrag, den Shuttle-Verkehr auch auf die Region Trentino-Südtirol auszudehnen, wollte ich eben sagen, da β gerade wir - wir sind das Parlament der Region Trentino-Südtirol, also der zentralen Region südlich Alpenhauptkammes, die mitten drinnen lebt - beantragen müssen, daβ vielleicht das einzige konkrete Problem, das vor dem 1. Dezember irgendwie gelöst werden mueta und das den Parkplatz im Raum Sterzing betrifft, einer Lösung zugeführt werde. Es ist schon eine Volksbewegung da: Unterschriften im Raum Sterzing sind gegen einen weiteren Parkplatz für vielleicht 300 LKWs usw.gesammelt worden. Ich dieses Parlament sollte statt wiederholen von Grundsatzrichtlinien, die in Berchtesgaden längst sind, beschlossen worden doch wenigstens mit ihrem politischen Gewicht diese konkrete Frage lösen und sagen: so soll sie gelöst werden, nämlich nicht dadurch, daetazusätzliche Parkplätze im Raum nahe am Brenner geschaffen werden und selbstverständlich auch daß nicht zugelassen werde, $da\beta$ die LKWs, wenn sie trotzdem heraufkommen, um um 5 Uhr in der Früh bereit zu sein vom Brenner abzufahren, nicht irgendwo auf irgendwelchen Straßen, Staatsstraßen, Landesstraßen und auf allen möglichen großen oder kleinen Parkplätzen parken dürfen. Ich glaube es wäre gut, wenn der Regionalrat sich für eine Lösung zu dieser Frage aussprechen würde. Da täte er einen konkreten Dienst und die Leute könnten sagen: Ja, man hat sich im letzten Augenblick bemüht, doch eine Lösung aufzuzeigen, die ihr Gewicht haben könnte, sei es im Rahmen der Zuständigkeiten Provinzen geht es (denn da ja nicht nur Freienfeld/Sadobre, sondern es geht auch um Gardolo), sei es im Rahmen der Zuständigkeiten des Staates, der für die Staatsstraßenverwaltung als solche und für die Staatsstraßen zuständig ist.

Daher möchte ich noch einmal sagen - und das hängt mit diesen Shuttle-Dienst zusammen - daeta wenn wir auf einen Seite die Ausdehnung des Shuttle-Dienstes verlangen, auf der anderen Seite aber auch alles müssten, was von hier aus, von diesem Regionalparlament aus, möglich ist, um eine Lösung aufzuzeigen, die Massenprotest Sterzing im Raum gegen die Unterbringung von 300 LKWs Rechnung trägt, damit wenn sie untergebracht werden können, auch ausweichen können auf alle möglichen Straßen, Staatstraßen, Landesstraßen usw., denn dann ist ja dieselbe Wirkung da, bzw. da β sie den Raum noch mehr verpesten.

Ich möchte beantragen, da $\hat{\beta}$ wir doch – meinetwegen kurz – unterbrechen, um darüber eine Lösung gemeinsam aufzeigen zu können. Danke!

(In riferimento a questo emendamento, ovvero alla richiesta di volere estendere il servizio-shuttle anche alla Regione Trentino-Alto Adige, volevo aggiungere che proprio noi - quali rappresentanti del "Parlamento" della Regione Trentino-Alto Adige, quindi della regione centrale a sud dell'arco alpino - dovremmo chiedere che si trovi realmente anche una soluzione all'unico problema concreto che attende di essere risolto entro il 1 dicembre, ovvero quello delle aree di parcheggio nella zona di Vipiteno. E'giá in movimento un'iniziativa popolare in tal senso: sono state raccolte 3.000 firme nell'area di Vipiteno contro la costruzione di un ulteriore parcheggio per altri 300 autotreni circa. Io credo che invece di ripetere in continuazione cose che sono ormai superate risoluzione di Berchtesqaden, questo Consiglio, attraverso peso politico che possiede, dovrebbe risolvere concretamente almeno siffatta questione e dire: dovrebbe essere risolto il problema; non attraverso la creazione di nuove aree di parcheggio nei pressi del valico del Brennero e nemmeno permettendo che i Tir che arrivano il piú vicino possibile al Brennero per poter partire poi l'indomani mattina alle 5, possano sostare sulle nostre strade, sulle strade statali o provinciali o nei piccoli e grandi parcheggi. Ritengo che sarebbe opportuno che il Consiglio regionale assumesse una sua posizione in merito. In tal modo renderebbe un utile servizio alla gente che potrebbe poi dire : all'ultimo momento ci si é adoperati trovare una soluzione che potrebbe avere un specifico peso politico, sia nell'ambito delle competenze provinciali (poiché non si tratta solo della Sadobre/Campo di Trens, ma anche di Gardolo), che nell'ambito di quelle statali, in cui rientra anche la gestione e amministrazione delle strade statali.

Per questo mi preme ribadire in merito a questo servizio-shuttle che, chiedendo qui l'estensione di questo

servizio, si dovrebbe peró anche fare quanto in nostro potere (come Consiglio regionale) per indicare una soluzione che tenga conto anche della protesta popolare sorta nell'area di Vipeteno contro la sistemazione di ulteriori 300 Tir; inoltre che questi autotreni non possano sostare comunque sulle nostre strade, sia statali che provinciali, se non esiste per essi altra sistemazione, perché altrimenti sortiamo lo stesso effetto, ovvero un inquinamento ancora maggiore dell'ambiente.

Chiedo pertanto di interrompere brevemente la seduta per potere trovare insieme una soluzione a tale problema. Grazie!)

PRESIDENTE: La parola al cons. Frasnelli.

<u>FRASNELLI:</u> Was den Antrag auf Unterbrechung der Sitzung anlangt, wie sie von Benedikter zum Ausdruck gebracht worden ist, möchte ich wie folgt persönlich Stellung nehmen: Ich habe an sich nichts gegen eine Unterbrechung, möchte aber jetzt schon den Kollegen Benedikter darauf $\mathtt{da}eta$ Institut des hinweisen, das Begehrensantrages Regionalrates ja deshalb gemäβ Geschäftsordnung gegeben weil wir unmittelbaren Dinge, die nicht im Kompetenzbereich der autonomen Länder oder auch der Region gegenüber der staatlichen Regierung, staatlichen Parlamentes, geltend gemacht werden können. Das Thema, das der Kollege Benedikter angesprochen hat, und ich persönlich habe die Bedenken, daβ nächtlichen Auffahren in Südtirol nun besonderen Anreiz bietet, ist Sache unserer Raumordnung, nicht Sache des italienischen Parlamentes oder der staatlichen Regierung und aus diesem Grunde hätte ich Bedenken, diese Dinge jetzt in den Begehrensantrag aufzunehmen. Danke!

(Per ció che concerne la richiesta interruzione della seduta, avanzata dal collega Benedikter, vorrei prendere posizione personalmente in merito : Non ho nulla in contrario ad un'interruzione, ma vorrei far notare al collega Benedikter che l'istituto del Voto in Consiglio regionale é stato introdotto nel regolamento proprio per deliberare nelle materie non rientranti nella competenza delle Province o della Regione, rendendo in tal modo possibile un nostro intervento presso il Governo e il Parlamento. L'argomento sollevato dal cons. Benedikter, e sul quale anch'io ho delle notevoli perplessitá, ovvero che (e parcheggio) si incentivi in tal modo il transito notturno sulle nostre strade, rientra tuttavia pur sempre nell'ambito dell'ordinamento territoriale dell'Alto Adige e quindi non é materia che riguardi il Parlamento italiano o il Governo. Per questo motivi avrei delle perplessitá ad inserire questa cosa nel presente voto. Grazie!)

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola sull'emendamento il cons.
Leveghi.

<u>LEVEGHI</u>: A nome del nostro gruppo, anche se in sede di dichiarazione di voto emergerà qualche differenziazione, in considerazione del fatto che il nostro gruppo a termini di Regolamento è misto, credo di poter dichiarare che in linea di massima siamo d'accordo con l'emendamento, come peraltro siamo favorevoli in merito al Voto nel suo insieme.

Mi associo però anch'io alla richiesta sollevata dal cons. Bolognini di procedere con la votazione per commi separati, dato che in particolare il comma riguardante la richiesta di estensione del divieto di transito notturno territorio italiano non Ci trova assolutamente pericolosa consenzienti, ritenendo tale richiesta demagogica. Se si pensa che la stessa abbia un significato politico, siamo assolutamente contrari, se viene inserita tanto per presentarla, convinti che comunque non succederà nulla, è aria fritta e quindi non siamo disposti a votare dell'aria fritta, ma anche se si vuole caratterizzare quest'aria fritta, dandole un significato politico, siamo assolutamente contrari.

Quindi chiediamo che venga effettuata la votazione per commi separati.

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Bolognini.

<u>BOLOGNINI</u>: Sull'emendamento. Non contesto il fatto che un servizio-shuttle tra Kiefersfelden e Brennero potrebbe essere rilevante per il nostro territorio, lo è di sicuro nei termini in cui scarica a Brenner am See un certo numero di Tir, che poi si avviano in discesa lungo la strada.

Potrebbe essere rilevante al positivo, qualora fossimo nelle condizioni di poter continuare questo tipo di servizio al di qua del Brennero, sino al quadrante Europa-Verona, perché prima di raggiungere tale meta non varrebbe la pena allestire fermate intermedie. Il problema però secondo me è quello della verità, dobbiamo dire alla nostra gente la verità, è vero che si raccolgono firme, ma è vero anche che si raccontano alla gente delle bugie e ogni tanto raccogliendo firme e scaldando poi le attenzioni delle persone su ipotesi irreali, si ottiene il risultato dell'insoddisfazione permanente e fisiologica della nostra gente, per cui ritengo che questo rischio vada evitato.

Agli abitanti di Vipiteno bisogna dire con franchezza che se non riusciremo ad individuare un qualche correttivo della situazione, si troveranno centinaia di Tir fermi in quella zona, questa è la verità dei fatti. Nessuno ha mai detto che è necessario ampliare l'area di servizio della Sadobre, si è detto che l'area di servizio della

Sadobre oggi è dimensionata per circa 200 Tir e quindi in presenza di un'emergenza prolungata nel tempo, quale quella si sta profilando, è opportuno che venga utilizzata per ospitare almeno quei 200 Tir, che vogliono raggiungere la zona di notte per essere i primi a transitare il mattino successivo, onde evitare che si fermino lungo la strada.

In ragione di questi numeri, il servizio-shuttle tra Kiefersfelden e Brennero può attestarsi sull'entità di 8 treni nell'arco di 24 ore, in relazione ai 131 treni concordati fra le tre reti ferroviarie, il che vuol dire che in Austria non passeranno altri 8 treni navetta per trasportare Tir, qualora in Italia o in Germania vi fosse la possibilità di farli passare. Su queste cose, signori bisogna ragionare e bisogna capire qual meccanismo, altrimenti si corre il rischio di votare e di approvare dei documenti che sono esattamente in contrasto con quello che si vorrebbe affermare e difendere. L'accordo trilaterale fra le tre reti ferroviarie, oggi come oggi, anno di disgrazia 1989, di tal dei tali, poche ore prima dicembre, riguarda il transito di 131 treni giorno, non 2.000 e otto tracce verranno occupate territorio austriaco da questo servizio-shuttle Kiefersfelden e Brennero. Il che equivale a dire che se noi vogliamo utilizzare appieno questi 131 treni per caricare Tir, dobbiamo considerare che in Italia ne abbiamo 131 menoquindi ritengo che questo emendamento vagliato ed esaminato attentamente, perché affermare che questi 8 treni possono trasportare 400 Tir al giorno è falso, in quanto sì e no portandone da 16 a 18 a testa, dopo un veloce calcolo aritmetico constatiamo che siamo notevolmente al di sotto dei 400 e comunque quegli 8 treni 8 treni navetta per impedirebbero il passaggio di trasporto di Tir dall'Italia verso la Germania, perché siamo nell'ambito di 131 treni al giorno e stiamo sfiorando di tollerabilità dell'attuale massimo ferroviaria del Brennero, per le ragioni che ho annunciato poc'anzi.

Quindi per quanto mi riguarda, mi asterrò su questo emendamento, perché non è che di per se stesso rappresenti una cosa assolutamente illogica e irrazionale, ma richiederebbe un inserimento in un contesto logico e razionale di un discorso, che purtroppo all'interno di questo documento sembra un pochino traballante.

PRESIDENTE: Altri intendono prendere la parola
sull'emendamento? Cons. Frasnelli a che titolo?

<u>FRASNELLI</u>: Ich möchte das Wort aufgrund der Tatsache ergreifen, da β Bolognini angeregt hat, den Abänderungsantrag zurückzuziehen.

Ich spreche mich dagegen aus, weil der

Abänderungsantrag lediglich eines Ausdruck bringt: zum Österreich wird diesen Shuttle-Dienst einführen. Das ist gebaut. geklärt Infrastrukturen wird und an den Einbringer sind der Meinung, daeta der Shuttle-Dienst nicht am Brenner Halt machen soll, sondern weitergeführt werden soll. Dies und nichts anderes verlangt Abänderungsantrag.

Deswegen bleiben wir beim Abänderungsantrag.

Danke, Herr Präsident!

(Desidero prendere la parola in merito alla proposta di Bolognini di voler ritirare l'emendamento.

Io mi dichiaro contrario, in quanto l'emendamento l'Austria introdurrá solamente questo: servizio-shuttle. Questo é chiaro ed ora si stanno costruendo le infrastrutture relative. I presentatori sono dell'opinione che il servizio-shuttle non debba fermarsi al Brennero, ma debba proseguire oltre. Questo e nient'altro chiede l'emendamento.

Per questo motivo non ritiriamo l'emendamento. Grazie, signor Presidente!)

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Marzari.

MARZARI: Anche noi prima avevamo messo al corrente i colleghi sulla distanza che può separare gli auspici dalla possibilità di realizzare presto le cose che chiediamo.

Detto questo, se ragioniamo sulle indicazioni di prospettiva, dobbiamo essere consequenti, per cui ritengo da parte nostra accogliere questo sia doveroso emendamento, in quanto anche in questa provincia abbiamo sentito parlare - e sono abbastanza meravigliato che nessuno del governo provinciale abbia sentito il dovere di intervenire in questo dibattito, non creando certamente tale aspetto invasione di competenze - di un binario, per ora provvisorio che dalla ferrovia del Brennero dovrebbe entrare in quello che diventerà l'interporto di Gardolo, al fine di consentire almeno le prime operazioni di trasbordo dalla gomma alla rotaia, proprio in funzione di rendere possibile la realizzazione anche sul tratto italiano di quell'operazione navetta, che pare essere ad uno stadio più avanzato di realizzazione al di là dal Brennero. A tal proposito ritengo si debba peraltro considerare che a quanto non sarà effettuato dal quadrante Europa, potrà supplire l'interporto di Gardolo e se si smentisce questo, conseguenza, affermando bisogna agire di signori, l'interporto di Gardolo non è un interporto e che quindi come tale va cancellato, ma bisogna anche rilevare la grave responsabilità di quanti assumono la facoltà si tramutarlo in una sorta di parcheggio.

Quindi noi siamo favorevoli all'emendamento, che

contiene l'auspicio che anche nella nostra realtà si adotti lo stesso sistema previsto al di là del Brennero, posto che il modo di trasferire le merci su rotaia attraverso la navetta, anziché su gomma rappresenta senz'altro un passo positivo.

In secondo luogo siamo anche d'accordo sul punto 3, perché non prevede di attuare immediatamente il divieto di circolazione in Italia, ma di esaminare immediatamente la possibilità di tale iniziativa. Del resto evitiamo la limitazione al Brennero, in quanto dobbiamo coscienti che lungo la dorsale Adriatica, in Abruzzo, esistono delle comunità che da tempo chiedono, quale problematica, soluzione alla di evitare il traffico notturno, quindi per quale motivo non dovremmo essere d'accordo sul fatto che il Governo esamini questa possibilità, che diventa sempre più urgente?

Se ragionassimo sulle soluzioni tecniche, bisognerebbe convocare altre professionalità e questa non sarebbe la sede adatta; se invece ragioniamo sugli auspici e tali sono, perché così sono formulati, è necessario essere conseguenti, o siamo d'accordo o non lo siamo, perché diversamente aggiungiamo demagogia a demagogia e questo evidentemente non è corretto.

Quindi credo di essermi espresso a favore dell'emendamento, avendolo inquadrato in una certa prospettiva e anche chiarendo la posizione sul punto 3, che sembra affrontare uno degli aspetti piuttosto contestati.

PRESIDENTE: Altri sull'emendamento? Ha chiesto la parola il cons. Boato.

alle dichiarazioni merito dell'assessore trasporti della Provincia di Bolzano, Bolognini, che ha svolto una sua riflessione molto realistica e pessimistica sullo stato delle cose, e sul lato pessimistico concordiamo noi, debbo rilevare che stiamo costituendo comitato d'emergenza per affrontare tali questioni. Considerato che in questo momento non si riscontra, secondo i suoi dati, la possibilità di sopperire con la ferrovia alle carenze di programmazione generale e al passaggio di 700-800 Tir giornalieri, per cui una soluzione in tal senso molto contenuta, considerato inoltre che affrontando la problematica come fossimo lontani un anno dalla scadenza, mentre è fissata fra 21 giorni, vorrei chiedere all'assessore competente quale sia il sistema informativo computerizzato che il Ministero dei trasporti italiano, in collaborazione con l'assessorato ai trasporti Trento e Bolzano e con il Ministero dei trasporti austriaco, tedesco e bavarese, hanno messo a punto per diluire nel tempo la soluzione della questione.

Faccio presente che una nuova regolamentazione

del transito dalla frontiera è una cosa tassativa e non va scaricata solo alla responsabilità dell'Austria, in quanto ormai interessa anche il Governo italiano, in rapporto con tutto il sistema ultradecentrato e ultradisarticolato del trasporto su strada italiano; è comunque necessario tener presente che esistono a tal proposito delle associazioni, delle organizzazioni e dei sindacati.

A meno che non si dia per scontata l'eversione economica sociale contro decisioni governative internazionali ormai acquisite, da parte di questo settore economico, che ha deciso di non accettare alternativa e anzi di prevedere la propria autoespansione, nel senso proprio del termine e anche nel senso fiqurato, in rapporto alla rete autostradale, come peraltro si evince interventi emersi in altre regioni d'Italia; vorrei essere informato sulle caratteristiche e sul periodo in cui funzionante un sistema informativo computerizzato, al fine di poter organizzare il traffico dall'origine, quanto risulti per governabile nell'ambito di un'economia di mercato, come la nostra. Questa iniziativa è indispensabile, se non si vuole rendere delle Alpi una barriera insuperabile, necessario fare i conti con i valichi esistenti attraverso le Alpi, verificando la loro capacità di transito e la disponibilità della popolazione che vive lungo le strade interessate dal maggior traffico ad accettare determinate situazioni. La popolazione interessata infatti ormai da tempo si è organizzata contro questo modo di procedere, per cui ritengo doveroso assumere da parte nostra e da parte dell'assessore ai trasporti della Provincia di Bolzano una posizione drastica. Non glielo dico offensivamente, provocatoriamente, perché il suo intervento si è rivelato quanto meno dialettico, ha strizzato l'occhio ai Verdi che stanno adoperando per migliorare la situazione attraverso mille difficoltà, in quanto l'informazione da parte del Governo è alquanto carente.

Riprendo l'aspetto fondamentale. Dov'è il programma di emergenza del Governo, in rapporto alle nostre responsabilità di amministratori locali? E' necessario, affinché non si riscontri un intasamento di autotreni durante la notte, che sarebbe deleterio per l'inquinamento e provocherebbe lo scontro sociale fra le popolazioni, in particolare del Sudtirolo, dell'Alta valle Isarco e gli autotrasportatori, che sono poco sensibilizzati.

Noi non sappiamo quale sia il piano del Governo italiano in relazione al 1° dicembre, poiché non è stato comunicato alle autorità autonome locali.

PRESIDENTE: Altri sull'emendamento? Nessuno. Lo pongo in votazione. Comunico che su questa votazione è stata richiesta la verifica del numero legale.

Chi è favorevole alzi la mano. Contrari? Astenuti? Con 21 voti favorevoli, 11 contrari non è stata raggiunta la maggioranza richiesta, quindi, a termini di Regolamento, sospendo la seduta per un'ora.

(ore 12.11)

(ore 13.13)

PRESIDENTE: I lavori riprendono.

Siamo in votazione dell'emendamento ai voti n. 2 e n. 8. E' stata presentata alla Presidenza una richiesta di votazione per appello nominale, a firma dei conss. $Ku\beta$ tatscher, Kaserer, Peterlini e Feichter.

Prego il cons. Morelli di iniziare l'appello nominale, comunico che è stato estratto a sorte il nominativo del cons. Leita.

MORELLI: Leita (no), Leveghi (non presente), Lorenzini (non Mayr (non presente), Malossini (non presente), Marzari (sì), Meraner (ja), Micheli (non presente), Montali (astenuto), Morandini (astenuto), Morelli (astenuto), Negherbon (astenuto), Nicolini (non presente), Oberhauser (ja), Pahl (non presente), Peterlini (ja), Rella (non presente), Ricci (astenuto), Robol (astenuto), Romano (astenuto), Saurer (non presente), Sfondrini (non presente), Taverna (astenuto), Tonelli (sì), Tononi (non presente), Tretter (sì), Tribus (ja), Valentin (ja), Viola (sì), Zendron (sì), Achmüller (ja), Alber (non presente), Andreolli (astenuto), Andreotti (non presente), Angeli (non presente), Bacca (astenuto), Balzarini (astenuto), Bauer (non presente), Bazzanella (non presente), Benedikter (ja), Benussi (non presente), Berger (sl), Betta (astenuto), (sì), Bolognini Bolzonello (astenuto), (astenuto), Brugger (non presente), Casagranda (sì), Chiodi-Winkler (sì), Craffonara (astenuto), Degaudenz (astenuto), Duca (astenuto), Durnwalder (non presente), von Egen (non presente), Feichter (ja), Ferretti (non presente), Franceschini (sì), Franzelin-Werth (non presente), Frasnelli (ja), Frick (non presente), Giacomuzzi (non presente), Giordani (non presente), Grandi (non presente), Holzmann (astenuto), Hosp (non presente), Jori (non presente), Kaserer (ja), Klotz (ja), Kofler (non presente), Kuβtatscher (ja).

PRESIDENTE: Comunico l'esito della votazione:

votanti 41
voti favorevoli 22
voti contrari 1
astensioni 18

Il Consiglio approva l'emendamento.

La Giunta vuol prendere la parola? No. I firmatari intendono replicare? Nemmeno.

Qualcuno intende intervenire in dichiarazione di voto? Prego, cons. Benedikter.

BENEDIKTER: Es wird ja nach Absätzen abgestimmt, soviel ich wei β . Also möchte ich erklären, da β wir uns, "Union für Südtirol", ersten, beim dritten und vierten Absatz enthalten und im übrigen dafür stimmen. Zwar weil es sich um Dinge handelt, die überholt sind, hauptsächlich durch die jüngste Alpenkonferenz der Umweltminister und deren Resolution vom 11. Oktober 1989, in deren Zusammenhang ich eben vorgeschlagen hatte, sie durch einen konkreten Vorschlag zu ersetzen, und zwar was noch in diesem Monat hinsichtlich der Parkmöglichkeiten der LKW entschieden werden soll, die am nächsten Morgen über den Brenner fahren wollen, und um zu verhindern, da β diese LKW, sei es zusätzlich in Freienfeld/Sadobre, sei es überall auf den Staatsstraßen oder auf den Landesstraßen, nahe an der können Grenze parken und dadurch nur noch Luftverschmutzung verursachen.

(Si vota per commi, a quanto mi consta. Desidero quindi dichiarare che noi del gruppo "Union für Südtirol" ci asterremo dal voto per quel che riguarda il primo, il terzo ed il quarto comma e che voteremo a favore degli altri. E questo perché si tratta di cose superate, scprattutto dalla risoluzione dell'11 ottobre 1989 della recente Conferenza Alpina dei Ministri per l'Ambiente. In merito io avevo appunto proposto di sostituire queste cose con una proposta concreta sulla quale fra l'altro si dovrá decidere entro questo mese, ovvero sulla possibilitá di aree di parcheggio per quegli autotreni che vogliono passare l'indomani presto attraverso il Brennero, al fine di evitare che questi stessi autotreni possano parcheggiare nei pressi della frontiera, sia a Campo di Trens/Sadobre che sulle strade statali o provinciali causando in questo modo un inquinamento atmosferico ancora maggiore.)

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Duca.

<u>DUCA</u>: Chiedo di porre in votazione il Voto per commi separati, in modo da poter esprimere una valutazione articolata.

Complessivamente riteniamo di poter esprimere una valutazione positiva, però non possiamo assolutamente accettare i contenuti del secondo e terzo comma e abbiamo anche qualche perplessità sull'incidenza pratica del quarto comma. Per questo motivo crediamo sia opportuno procedere con una votazione per punti distinti, in quanto riteniamo

di dover votare contro o astenerci in merito ai summenzionati commi.

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola il cons. Leveghi.

LEVECHI: Innanzitutto per dichiarare che il collega Betta del nostro gruppo si asterrà dalla votazione del documento, allineandosi in tal modo con le posizioni espresse dal collega Bolognini.

Per quanto riguarda la mia posizione e quella del Craffonara, comunico che siamo favorevoli confronti di Voto. Chiedo peraltro anch'io questo votazione per commi distinti, non potendo condividere il terzo comma, che consideriamo assolutamente pericoloso. Non lo condividiamo politicamente perché riteniamo che questa non sia la strada da percorrere per risolvere il problema transito delle merci, quanto meno non è la strada perché non vi sono condizioni strutturali e tecniche per poterla attuare. Questa strada seguita da altri paesi, in particolare dall'Austria, è una forzatura rispetto ai paesi che si trovano in ritardo alla ristrutturazione complessiva del sistema dei trasporti; la possiamo comprendere, ma non riteniamo che simile forzatura debba essere dall'Italia, in quanto contribuirebbe solamente aumentare il caos all'interno dei trasporti e del traffico sulla grande viabilità statale ed autostradale.

Quindi voteremo sicuramente contro questo punto e per questo motivo chiediamo la votazione per punti, mentre lo spirito complessivo del Voto, così come è stato espresso, tenuto conto anche delle valutazioni che ho espresso la settimana scorsa, ci trova consenzienti.

PRESIDENTE: Altri in dichiarazione di voto? Prego, cons. Bolzonello.

BOLZONELLO: Non voteremo questo Voto, concordiamo comunque sul quinto comma, perché tecnicamente è l'unico punto attuabile in tempi brevi. Per il resto riteniamo questo Voto alquanto demagogico, per cui non siamo disposti ad approvarlo.

<u>PRESIDENTE</u>: Altri in dichiarazione di voto? Nessuno. E' stata avanzata la richiesta da parte dei conss. Bolognini, Leveghi, Duca ed altri di votare questo Voto per punti.

Do lettura del primo punto del nuovo testo coordinato, che sostituisce il testo dei voti n. 2 e n. 8:

IL CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE

esprime '

voti

affinché il Palamento impegni il Governo:

- a voler intervenire in ogni sede idonea - da quelle nazionali a quelle comunitarie ed internazionali - per arrivare ad un piano-trasporti europeo con particolare attenzione dell'area alpina, che parta dalla necessità di adeguare i volumi di traffico ai limiti di sopportazione delle popolazioni e degli ecosistemi "attraversati", e non viceversa;

Pongo in votazione questo primo punto.

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

<u>BOLOGNINI</u>: Ho fatto rilevare prima che sarebbe opportuno, ai sensi dell'art. 35, sostituire le parole "affinché il Parlamento impegni il Governo" con la dizione "fa voti al Governo affinché presenti alle Camere".

<u>PRESIDENTE</u>: Cons. Bolognini, poiché non possiamo inoltrare Voti al Governo, ma al Parlamento, la pregherei di formalizzare correttamente la sua richiesta.

Il Voto così com'è va bene, per cui la sua richiesta decade.

Rileggo il primo punto:

IL CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE

esprime

voti

ai sensi dell'art. 35 dello Statuto, affinché il Parlamento impegni il Governo:

- a voler intervenire in ogni sede idonea - da quelle nazionali a quelle comunitarie ed internazionali - per arrivare ad un piano-trasporti europeo con particolare attenzione dell'area alpina, che parta dalla necessità di adeguare i volumi di traffico ai limiti di sopportazione delle popolazioni e degli ecosistemi "attraversati", e non viceversa;

Pongo in votazione il primo punto. Chi è d'accordo è pregato di alzare la mano. Contrari? Astenuti? Il primo punto del dispositivo è approvato a maggioranza con 4 astenuti.

Secondo punto:

- a ostacolare nuovi percorsi di transito;

Lo pongo in votazione. Il secondo punto è approvato a maggioranza con 4 voti contrari e 12 astenuti.
Rifacciamo la verifica della votazione: hanno votato a favore 20 consiglieri, hanno votato contro 17, astenuto 1. Il secondo punto del dispositivo è approvato.
Terzo punto:

- ad esaminare immediatamente la possibilità di introdurre anche in Italia il divieto di circolazione notturna ed i conseguenti effetti;

Lo pongo in votazione. Il terzo punto è approvato con 18 voti favorevoli, 13 contrari e 8 astenuti. Quarto punto:

 ad eliminare ulteriori danni ecologici dovuti al traffico pesante e svantaggi economici conseguenti al divieto di circolazione notturna imposti dall'Austria;

Lo pongo in votazione. Il quarto punto è approvato con 19 voti favorevoli, 20 astenuti.
Quinto punto:

- a favorire l'impiego di camion con dispositivi antiinquinanti per le emissioni e i rumori, che corrispondono
al meglio dell'attuale livello tecnico, e ad impegnarsi,
affinché l'intero parco autoveicoli (autovetture e
camion) passi urgentemente a un sistema propulsivo con
basso potere inquinante con particolare riferimento alla
tecnica di trattamento e scarico dei fumi risultanti
dalla combustione;

Lo pongo in votazione. Il quinto punto è approvato all'unanimità.
Sesto punto:

- ad affrontare urgentemente l'ammodernamento dell'esistente rete ferroviaria, incentivando il trasporto con container e treni navetta per ferrovia e il miglioramento della gestione dell'ente Ferrovie, in modo da trasferire il trasporto transalpino di merci e persone dalla strada sulle rotaie;

Lo pongo in votazione. Il sesto punto è approvato a maggioranza con 5 astensioni.

Punto sette:

- a trasferire il trasporto merci pericolose dalla strada sulle rotaie;

Lo pongo in votazione. Il punto sette è approvato a maggioranza con 4 astensioni.

Punto otto:

a prendere a breve termine varie misure per un'efficiente difesa contro il rumore: asfalto fonoassorbente, riduzione della velocità 0 meglio controlli sulla velocità in particolare nel caso dei camion, barriere antirumore oppure terrapieni e rinverdimenti, anche per le ferrovie.

Lo pongo in votazione. Il punto otto è approvato a maggioranza con 1 voto contrario e 4 astenuti.

Ha Chiesto la parola il Presidente della Giunta sull'ordine dei lavori.

ANDREOLLI: Volevo avanzare a lei ed al Consiglio la richiesta di anticipare il punto n. 12 dell'ordine del giorno, che tratta la variazione al bilancio di previsione. Questo per una questione di ordine tecnico, in quanto se il provvedimento venisse approvato troppo in là nel tempo, non potrebbe diventare operativo, poiché l'esercizio finanziario 1989 scade il 31 dicembre.

PRESIDENTE: La Giunta chiede di anticipare il punto 12 dell'ordine del giorno. Considerata l'importanza di questo punto dell'ordine del giorno, se non vi sono obiezioni, ritengo di chiudere i lavori e riconvocare il Consiglio il giorno 16, ad ore 10.00 iniziando con il punto 12, riguardante le variazioni al bilancio.

La seduta è tolta.

(ore 13.47)