## CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-TIROLER ETSCHLAND

UFFICIO RESOCONTI CONSILIARI AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE

> SEDUTA 225. SITZUNG 13-10-1964

Presidente: PUPP

Vicepresidente: ROSA



## CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-TIROLER ETSCHLAND

UFFICIO RESOCONTI CONSILIARI AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE

> SEDUTA 225. SITZUNG 13-10-1964

Presidente: PUPP

Vicepresidente: ROSA

## **INDICE**

Mozione dei cons. reg. Nicolodi, Raffaelli, Nardin e Canestrini sull'aumento delle tariffe sulle autolinee della SASA di Bolzano e della Società Atesina di Trento

pag. 3

Disegno di legge n. 190:

« Secondo provvedimento di variazione al bilancio per l'esercizio finanziario 1964 » pag. 11

Disegno di legge n. 192:

« Garanzia della Regione sui mutui che la Società per azioni « Autostrada del Brennero » assumerà per il finanziamento dei lavori di costruzione dell'autostrada Brennero - Modena »

pag. 32

#### INHALTSANGABE

Beschlußantrag über die Fahrpreiserhöhung bei den Autobuslinien der SASA Bozen und der Atesina Trient (vorgelegt von den Regionalratsabgeordneten Nicolodi, Raffaelli, Nardin und Canestrini)

Seite 3

Gesetzentwurf Nr. 190:

« Zweite Abänderung zum Haushaltsvoranschlag für das Finanzjahr 1964 »

Seite 11

Gesetzentwurf Nr. 192:

« Bürgschaftsleistung der Region auf Darlehen der Brennerautobahn-AG zur Finanzierung des Baues der Autobahn Brenner - Modena »

Seite 32

Ore 10,20.

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale.

VINANTE (Segretario questore - P.S.I.): (fa l'appello nominale).

PRESIDENTE: Lettura del processo verbale della seduta 9-10-1964.

VINANTE (Segretario questore - P.S.I.): (legge il processo verbale).

PRESIDENTE: Osservazioni sul verbale? Nessuna? Il verbale è approvato.

Avverto che oggi facciamo seduta fino alle 12,30, quindi riprendiamo alle 15,30 e andiamo fino alle 18,30.

LUTTERI (D.C.): Signor Presidente. l'accordo era che si riprendeva alle 16; per le 15 ho convocato la Commissione legislativa alle finanze.

PRESIDENTE: Va bene, riprendiamo alle 16 e andremo fino alle 19.

Passiamo alla discussione della mozione dei cons. reg. Nicolodi, Raffaelli, Nardin e Canestrini sull'aumento delle tariffe sulle autolinee della SASA di Bolzano e della Società Atesina di Trento.

#### Leggo la mozione:

Il Consiglio regionale del Trentino - Alto Adige, in conseguenza della decisione recentemente presa dalla Giunta regionale relativa all'aumento delle tariffe sulle autolinee della SASA di Bolzano e della Soc. Atesina di Trento; ritiene ingiustificato tale provvedimento e non conforme alle necessità di evitare nell'attuale difficile momento un aggravio della situazione economico - sociale contenendo il rialzo dei prezzi soprattutto nei settori di spesa più popolari;

deplora vivamente la decisione della Giunta regionale

#### e delibera

- 1) di impegnare la Giunta a presentare con urgenza al Consiglio regionale una dettagliata relazione sulle ragioni che hanno indotto la Giunta a prendere una deliberazione così grave ed impopolare, che non ha tenuto conto in alcun modo delle conseguenze provocate dagli aumenti in questione, i cui oneri vanno a gravare esclusivamente sui lavoratori, sulle loro famiglie e sui ceti meno abbienti della regione, considerando solamente le richieste avanzate dalle società interessate;
- 2) visto l'art. 5, n. 6, dello Statuto Speciale di Autonomia, di impegnare la Giunta a porre con sollecitudine allo studio il pro-

blema della gestione dei servizi di trasporto nei principali centri del Trentino - Alto Adige a mezzo aziende speciali costituite dai Comuni interessati, dalle Province e dalla Regione.

Eravamo d'accordo di discuterla prima delle leggi. La parola a Nicolodi per l'illustrazione.

NICOLODI (P.S.I.): È la seconda o la terza volta che, nel corso di questa legislatura, ci troviamo ad affrontare il tema degli aumenti delle tariffe dei servizi urbani di trasporto. Mi pare sia diventata una consuetudine quella della SASA che ricorre alla Giunta regionale per chiedere un aumento delle tariffe. La Giunta regionale, nell'esaminare queste richieste, e nell'accoglierle, non sempre sente, come dovrebbe, il parere delle amministrazioni comunali, e quando le sente, non tiene in conto alcuno i pareri espressi. Anche in quest'ultima occasione mi risulta che la Giunta comunale di Merano ha espresso un parere decisamente negativo. Mi pare che, oltre al problema in sè, dobbiamo tenere presente anche un problema di fondo, quello che riguarda l'attuale situazione congiunturale, che viene aggravata da questi aumenti, specialmente a danno delle classi meno abbienti della nostra popolazione. Vorrei ricordare a questo proposito, l'esempio di altre amministrazioni: quella comunale di Bologna, ad esempio, ha assunto l'impegno a non effettuare alcun aumento fino alla fine del 1965, proprio per dare un contributo alla lotta contro la congiuntura. Devo anche rilevare che non ci sono noti, almeno dalla relazione, i motivi per i quali la Giunta regionale ha ritenuto di autorizzare questo aumento delle tariffe. I sindacati dei dipendenti della SASA hanno fatto i loro calcoli e sono giunti alla conclusione che il recente aumento di 10 lire sul prezzo di ogni corsa, è sufficiente, dato il numero dei biglietti venduti, a coprire tutte le spese che riguardano il personale dipendente, esse sole. Ora poiché, e cito le dichiarazioni degli industriali, le spese del personale incidono per l'80 per cento sul totale delle spese di gestione di un servizio pubblico, ecco che dobbiamo constatare come le altre 40 lire di ogni biglietto vadano soltanto per il 20 per cento in un autentico costo del servizio. La SASA registra, per ogni bigliettario — e ne ha 60 o 65 —, una vendita media di 8-900 biglietti al giorno. I conti sono piuttosto facili: si tratta di un incasso che può essere valutato quotidianamente intorno ai due milioni e 400 mila lire per la sola città di Bolzano. Le spese del personale comportano, si e no, una spesa quotidiana di 6-700 mila lire. Ma anche ammesso, e non concesso, che il trasporto urbano si presentasse in deficit, bisognerà anche tener conto del fatto che alla SASA è stata accordata la concessione per il servizio Bolzano - Merano — largamente remunerativo —, appunto perché questa concessione coprisse eventuali deficit di gestione nello svolgimento del servizio cittadino. Nè può essere dimenticato che la SASA, che ha iniziato la sua attività a Bolzano pochi anni fa con tre automezzi, possiede oggi un parco che supera i novanta autobus. Bisogna anche tener presente che mancano a Bolzano molte agevolazioni che, tuttavia, dovrebbero esistere: non c'è un servizio circolare, non esistono i biglietti multipli. Certamente sarebbe meglio, in questa occasione, avere avuto dalla Giunta regionale una completa relazione sulla situazione del servizio. Rimane comunque sicuro che il momento scelto per l'approvazione degli aumenti, non è stato il più opportuno.

Sul secondo punto della nostra mozione, siamo ansiosi di conoscere l'opinione della Re-

gione, per quel che riguarda l'assunzione, possibile, da parte di essa o di aziende speciali, dei servizi di trasporto. Speriamo di avere presto una risposta: che non avvenga quello che avvenne altre volte. Che, domani, nella ipotesi di una nazionalizzazione dei mezzi di trasporto, ed allora soltanto, la Regione si scoprisse depositaria di determinate competenze, così come avvenne in occasione della nazionalizzazione del settore elettrico.

PRESIDENTE: Chi chiede la parola per il suo gruppo?

La parola al Presidente della Giunta.

DALVIT (Presidente G.R. - D.C.): L'Assessore competente è assente, al momento. Anzi, arriva ora. Egli potrà riferire più dettagliatamente sul primo punto della mozione, sulle ragioni, cioè, che hanno indotto la Giunta regionale ad accettare alcune richieste di modificazione delle tariffe urbane, sui motivi, insomma, che hanno giustificato la deliberazione. Per parte mia, vorrei aggiungere due cose soltanto.

In primo luogo, se bene ho afferrato quanto è stato affermato dal cons. Nicolodi, egli ha espresso l'avviso che non si possano scoprire le competenze regionali in materia di trasporti soltanto al momento di una, per ora ipotetica, loro nazionalizzazione: così come sarebbe avvenuto, sempre se ho bene inteso, per il settore idroelettrico. Le due cose sono completamente diverse e non consentono raffronti. Le competenze regionali in materia idroelettrica sono ben altra cosa delle competenze regionali in materia di trasporti; e mi pare che possa dispensarmi da una più vasta illustrazione. Voglio anche toccare alcune considerazioni sugli aspetti più generali, sui riflessi di natura economica del provvedimento. Io affer-

mo che i ritocchi alle tariffe accordati sono giustificati da motivi obiettivi di natura economica. La Regione, ha in questa materia, la possibilità di scegliere fra due operazioni. La prima sarebbe la delega ai Comuni interessati delle facoltà riguardanti la determinazione delle tariffe dei trasporti urbani. Lo Stato lo ha già fatto con propria legge, anche se, per quel che mi risulta, molto poche sono state le amministrazioni locali che hanno ritenuto di sostituirsi, in questo compito, al Ministero dei trasporti. L'altra possibilità è la municipalizzazione dei servizi. Quando il cons. Nicolodi ha chiesto quale sia l'atteggiamento della Giunta comunale o delle Giunte comunali della Regione di fronte all'aumento dei trasporti urbani, mi sovviene delle grandi amministrazioni urbane che hanno aziende proprie per questo servizio: Milano, Roma e così via; le quali, però, pagano sul bilancio comunale i deficit, e non sono lievi, delle aziende stesse. Il ragionamento del consigliere socialista Nicolodi sarebbe più valido se il prosindaco socialista di Trento, Lorenzi, rispondendo proprio ieri ad una interrogazione di parte liberale sulle tariffe degli autobus urbani, non avesse dato notizia ufficiale del rifiuto dell'amministrazione cittadina di prendere in considerazione la richiesta dell'Atesina di un contributo diretto a sanare almeno parzialmente il bilancio, gravemente deficitario, del servizio cittadino. Ed ha aggiunto che, di fronte alla situazione, il Comune ha dovuto consentire all'aumento delle tariffe. Ora, delle due una: o ci si lamenta dello scarso servizio, degli eventuali licenziamenti o della riduzione di orario, oppure, se queste lagnanze si vogliono eliminare, si ha il coraggio di assumere gli oneri relativi ad un servizio a carico della collettività che di questo servizio usufruisce.

PRESIDENTE: La parola all'Assessore Salvadori.

SALVADORI (Assessore lavori pubblici e trasporti - D.C.): La società S.A.S.A., concessionaria dei servizi urbani di Bolzano e Merano e la Società Atesina, concessionaria dei servizi urbani di Trento, hanno fatto domanda in data 10 aprile e, rispettivamente, 8 giugno di aumentare le tariffe dei servizi urbani per i seguenti motivi:

- l'aumento delle tariffe autorizzate nel 1962 non ha eliminato il disavanzo di esercizio in dipendenza degli imprevisti nuovi oneri per le spese del personale e precisamente:
  - aumento di 17 punti di contingenza nel 1962-1963
  - 25% di aumento delle retribuzioni per effetto del nuovo contratto di lavoro del personale in vigore dal novembre 1963
- diminuzione del traffico per il progressivo sviluppo della motorizzazione civile.

La Soc. S.A.S.A. ha denunciato un disavanzo di esercizio nel 1962 di L. 63.815.000 e nel 1963 di L. 68.120.000.

La società Atesina ha denunciato un disavanzo di esercizio nel 1962 di L. 31.800.000 e nel 1963 di L. 32.480.000 malgrado l'esiguità degli stanziamenti per l'ammortamento del materiale rotabile.

Il numero dei passeggeri trasportati è sceso per il 1962-1963 per i servizi urbani di Bolzano e Merano

da 11.540.000 a 10.930.000

per i servizi urbani di Trento

da 6.450.000 a 6.340.000

Le spese per il personale, in rapporto alle spese di esercizio sono aumentate, e ammontano (in milioni)

Soc. S.A.S.A.	1961	1962	1963
— totale spese di esercizio	380	419	469
— totale spese personale	226	265	320
Soc. ATESINA			
— totale spese esercizio	222	234	278

— totale spese personale 129 152 183

gravando complessivamente, con i successivi aumenti del 1964 del costo del personale per il 74% dell'intera spesa di esercizio.

La reale gravità della situazione economica delle due Aziende è comprovata inoltre dalla situazione generale delle Aziende similari che, malgrado i massicci interventi finanziari delle rispettive Amministrazioni comunali, presentano degli esercizi paurosamente deficitari e hanno già provveduto ad aumentare le tariffe sulla base di L. 50 per le corse urbane.

Da un'indagine svolta nelle seguenti città, risulta già applicata la tariffa di L. 50:

Torino - Genova - Milano - Verona - Bologna - Vicenza - Padova e Belluno.

È all'esame presso le rispettive Amministrazioni l'aumento da L. 40 a L. 50 per le città di Trieste, Treviso e Udine.

L'istruttoria relativa alle domande avanzate dalle due Società, oltre a riferirsi all'esame delle risultanze contabili e ai dati statistici delle singole gestioni, si completò con i contatti presi direttamente con le Amministrazioni comunali di Trento e Bolzano che esclusero la possibilità di intervenire finanziariamente e ammisero, pertanto, la necessità di aumentare le tariffe per assicurare un'efficiente gestione dei servizi.

Le originarie proposte di aumento formulate dalla Società S.A.S.A. e dalla Società Atesina, a seguito trattative intervenute, furono contenute e modificate come segue:

— aumento del biglietto di corsa urbana da

- L. 40 a L. 50 ma soppressione delle maggiorazioni per corse notturne (L. 10) e corse festive (L. 5)
- istituzione di una tessera valida per 12 viaggi feriali sulla rete urbana a L. 500
- modificazioni tariffarie per le zone suburbane il cui aumento risulta di L. 10 con la soppressione anche per queste delle maggiorazioni per le corse notturne e festive;
- adeguamento al nuovo biglietto di corsa semplice degli abbonamenti sia ordinari che ridotti per le varie categorie di utenti;
  - introduzione graduale del sistema ad «Agente unico» che pur escludendo licenziamenti del personale attualmente di ruolo, eviterà nuove assunzioni per i posti che si renderanno vacanti per quiescenza, decesso, dimissioni o per periodiche intensificazioni di servizio nell'interesse generale dell'utente.

I relativi provvedimenti di autorizzazione entreranno in vigore nella città di Trento il 20 agosto e in quella di Bolzano il 24 agosto con l'applicazione di quanto contenuto nei rispettivi decreti n. 2094 dd. 18-8-64 per la città di Trento e n. 2095/A dd. 18-8-64 per la città di Bolzano.

Per parte mia devo dire che ieri c'è stata analoga discussione in Consiglio provinciale a Trento e non mi è parso di capire che la Provincia intendesse in modo alcuno inserirsi, oltre quanto non sia già inserita, attraverso l'Attesina, nella gestione dei servizi urbani; e la Regione sicuramente, in questo momento, non pensa di venirsi ad inserire in società che gestiscono i servizi urbani delle principali città, perché oltre a tutto questo creerebbe in un momento difficile sul piano generale per i trasporti, a mettere in crisi talune linee periferiche, che collegano il capoluogo di provincia con i

comuni delle periferie, soprattutto di alta montagna.

Se si intervenisse a favore di un servizio di trasporto urbano, non so come non si dovrebbe immediatamente por mano al problema di tutti i servizi periferici.

Il Presidente ha ricordato che si tratta di una competenza che risale, specialmente per i servizi urbani, ai Comuni: io voglio aggiungere che la delega ai Comuni delle competenze in questo campo era già stata studiata e che il mio Assessorato aveva approntato, fin dal 1962, un disegno di legge in questo senso; disegno di legge al quale i Comuni si dichiararono recisamente contrari. Devo anche aggiungere, a conclusione, che le amministrazioni comunali, indipendentemente da quella non compiuta iniziativa legislativa, hanno la possibilità, in qualsiasi momento, di intervenire municipalizzando il servizio urbano che è di pubblica utilità.

### PRESIDENTE: La parola al cons. Nardin.

NARDIN (P.C.I.): Occorrerebbero ben più di venti minuti per rispondere alle argomentazioni che ci sono state esposte dal Presidente e dall'Assessore competente per giustificare il consenso della Giunta agli aumenti. Vorrei anzitutto rilevare come questa decisione abbia carattere nettamente negativo rispetto alla situazione economico-sociale del nostro tempo, anche perché si tratta, nel caso specifico, di uno di quegli aumenti che sono caratteristici in quanto, oltre ad incidere sul tenore di vita delle classi meno abbienti, costituiscono un incentivo inarrestabile alla spirale inflazionistica anche di molti altri prezzi. Ed è provvedimento che è giunto in un momento economico di particolare difficoltà. Bisognava assolutamente evitare questo aumento; e bisognerebbe mutare il sistema per cui basta una lettera della SASA o dell'Atesina perché la Giunta regionale autorizzi gli aumenti delle tariffe. Il sistema che la Giunta regionale usa in queste circostanze ha già suscitato molte lamentele, soprattutto perché le decisioni sono adottate senza tener conto alcuno dei pareri della Giunta comunale. Il sistema, prospettato dal Presidente, della delega di questi poteri alle Giunte comunali, sarebbe un discorso senz'altro accettabile; penso anzi che bisognerà arrivarci. Ma farlo oggi è soltanto una beffa.

SALVADORI (Assessore lavori pubblici e trasporti - D.C.): Noi l'avevamo fatto nel 1962 ed i Comuni non hanno voluto . . .

NARDIN (P.C.I.): Oggi, ripeto, è una beffa. Io chiedo: che cosa costava chiedere la applicazione di tariffe differenziate, a favore dei lavoratori, per determinate ore del giorno? Si tratta di servizi pubblici ed alcune categorie hanno il diritto ad ottenere una forte agevolazione. Si dice che si registra una diminuzione di passeggeri, attribuendone la causa allo sviluppo della motorizzazione, ma io ritengo che la causa vada invece cercata proprio nell'aumento delle tariffe che scoraggia i possibili utenti, o li consiglia ad utilizzare i servizi nei limiti dello stretto indispensabile. E vedrete che con questo nuovo aumento, si verificherà una ulteriore riduzione del numero dei passeggeri. Non è giustificabile l'affermazione che gli aumenti sono richiesti per far fronte alle esigenze del personale dipendente. Dal 1956 al 1964 le tariffe dei biglietti autobus sono raddoppiate; nello stesso periodo gli stipendi ed i salari hanno avuto un aumento medio del 20-25 per cento. Tutto propone, oggi, la necessità di affrontare il tema dei trasporti urbani in una maniera diversa. È impossibile, anche per le nostre province, continuare a far gestire i servizi pubblici da società private.

Qui non si tratta più soltanto di un comune: la grande maggioranza dei servizi riguarda ormai più comuni, date anche le caratteristiche della nostra urbanistica. Deve intervenire la Regione, a promuovere l'istituzione di aziende speciali per la gestione delle comunicazioni, non soltanto sotto il profilo economico, ma anche avuto riguardo al carattere di servizio pubblico di cui la cittadinanza ha diritto, ed eventuali deficit di gestione siano ancorati, logicamente, ai bilanci dei Comuni o del Comune che ne ha beneficio.

PRESIDENTE: La parola al cons. Corsini.

CORSINI (P.L.I.): Questo identico tema è stato discusso ieri in Consiglio provinciale a Trento, e non lo avrei riproposto al Consiglio regionale, se non me ne avesse dato occasione l'Assessore con le sue dichiarazioni, secondo le quali sono garantiti agli studenti i benefici del trasporto gratuito. Mi pare d'aver avuto assicurazione che questo avviene anche per la città. Ebbene, io son padre di studenti, li ho interrogati, ho consultato anche altri ragazzi, alunni di istituti medi, e nessuno, dico nessuno, è a conoscenza di questi benefici. Vorrei che l'Assessore ce li precisasse, così che siano portati a sufficiente conoscenza dei possibili beneficiari, magari attraverso le segreterie delle scuole. Per quanto riguarda operai ed impiegati, si è detto che esiste una forma di abbonamento che consente il 40 per cento di risparmio: però vorrei osservare che questa forma riguarda gli abbonamenti settimanali a due corse giornaliere, che se non vengono compiute decadono, annullando, in pratica, il vantaggio concesso. La Regione, che può dire la sua

parola in materia di tariffe quando autorizza gli aumenti — e stendiamo un pietoso velo sul come sono andate le cose, recentemente, a Trento — dovrebbe pretendere che fosse applicata una tariffa differenziata prima delle 8.30, quando gli utenti del servizio pubblico sono esclusivamente studenti o lavoratori, o quasi. Oppure far sì che i biglietti rilasciati prima di quell'ora a prezzo normale, siano validi anche come biglietti di ritorno; questo costituirebbe una autentica agevolazione, e sicura. Le difficoltà delle società, che sono state qui ricordate, sono vere. Ma sarebbe interessante, quando la Regione autorizza un aumento, avere in esame i bilanci analitici delle società richiedenti, per vedere se, alle volte, non avvenga quel che un detto popolare definisce « tegnir da la spina e molar dal borom »: che, cioè, di fronte alla consistenza ed alle effettive esigenze delle società, non avvenga che si sperperino denari in amministratori non necessari. Concludendo, voterò a favore della prima parte della mozione, se la votazione sarà articolata; sulla seconda parte mi astengo.

PRESIDENTE: La parola al cons. Paris.

PARIS (P.S.I.): Quello che stiamo trattando è certamente un argomento molto spinoso che investe un settore in cui non è interessata soltanto la popolazione delle città; basterà vi ricordi l'azione che le ferrovie dello Stato stanno conducendo per l'eliminazione di quei tronchi che sono definiti « rami secchi » e sui quali le spese superano di più che tre volte gli incassi, eliminazione che, tuttavia, tutti sanno come cozzi contro formidabili resistenze. È quindi, un problema che riguarda anche i trasporti extraurbani di fronte ad uno sviluppo delle esigenze della società che comporta la necessità di una totale trasformazione. La crisi è

più acuta, indubbiamente, nel settore dei trasporti urbani: non si può pretendere soltanto l'adeguamento delle paghe e degli stipendi, senza una contropartita da parte degli utenti del servizio. Quanto è avvenuto a Trento ed a Bolzano è grave perché incide su altri costi, come ha ricordato il cons. Nardin, pesa su famiglie di media potenzialità economica. Però è vero che ci sono le facilitazioni di trasporto - concesse dallo Stato con l'integrazione delle Province — per gli studenti che affluiscono in città. Facilitazioni che sono malamente concesse: vengono corrisposte alle famiglie, ed avviene ben spesso che lo studente profitti dell'autoservizio soltanto per due, tre, quattro mesi all'anno, durante la cattiva stagione; e che per il resto preferisca andare a piedi o servirsi della bicicletta. I contributi dovrebbero essere corrisposti alle società che organizzano il servizio e sono costrette a far viaggiare le autocorriere anche per un solo viaggiatore o magari vuote. Per quanto riguarda particolarmente Trento — e ieri sera il vicesindaco Lorenzi ha risposto in questo senso ad una interpellanza del consigliere liberale Crespi — il trasporto gratuito degli studenti avviene dai sobborghi al centro cittadino. Facilitazioni ci sono da anni; e non solo gli abbonamenti settimanali cui ha accennato Corsini, ma anche gli abbonamenti a 10 o 20 corse da usufruirsi entro il mese, che non cadono se non utilizzati in determinate giornate.

CORSINI (P.L.I.): Con che riduzione?

PARIS (P.S.I.): del 40%, perché gli abbonamenti normali prevedono una riduzione del 47. So che in altre città si vendono biglietti a tariffa ridotta prima delle 8 ed usufruibili anche dopo le 18. Ma certamente il nocciolo della questione non è qui: Regione e Provincia

devono intervenire per risolvere il problema dalle fondamenta. È anche vero che in questa azienda — l'Atesina, della quale sono consigliere d'amministrazione — esistono aggravi che non hanno ragione di essere: non si giustifica la presenza di cinque dirigenti quando ne basterebbe uno; non bisogna creare dei carrozzoni nelle società con capitale pubblico. C'è anche qualche cosa d'altro, che cercheremo di sistemare nella maniera più economica possibile. Comunque, anche contraendo le spese al massimo, il passivo resterà: è un fenomeno a carattere nazionale e mondiale. La Regione deve studiare il problema, anche se è evidente che questo studio non si può impovvisare oggi a trenta giorni dalla chiusura della legislatura.

PRESIDENTE: La parola al cons. Ziller.

ZILLER (D.C.): Quando si adottano provvedimenti, come questo, impopolari, sono naturali le perplessità da parte dei consiglieri. Devo dire peraltro che sempre i provvedimenti di aumento sono stati impopolari, ma non mi pare che si possa dire, come ha detto il cons. Nardin, polemicamente, che si adottano a cuor leggero, che basta una lettera della SASA o dell'Atesina per provocarla.

L'esposizione del Presidente e dell'Assessore, ha dimostrato che le autorizzazioni sono state rilasciate a ragion veduta per l'esigenza di mantenere efficiente il servizio. Anche il cons. Paris ci ha detto che sono state tenute presenti le esigenze di carattere sociale dei lavoratori e degli studenti. Per quanto riguarda il punto 2) della mozione, vorrei osservare che se è vero che determinati servizi di carattere pubblico sono normalmente gestiti dai Comuni attraverso speciali aziende, è altrettanto vero che queste gestioni, come quella dei trasporti urbani, possono risalire soltanto ai Comuni e

non alla Provincia od alla Regione. Sarebbe una decisione ingiustificata nei confronti della collettività, che Regione e Provincia assumessero oneri che riguardano solo una parte della collettività. Del resto fin dal 1962 la Giunta regionale ha proposto la delega ai Comuni in materia di tariffe dei servizi urbani, e non tanto per un rifiuto di responsabilità, quanto perché le decisioni fossero adottate da chi in materia ha un interesse più immediato. Io auspico che questo disegno di legge sia sollecitamente presentato.

Abbiamo sentito come i Comuni dicano di no quando viene loro richiesto un parere sull'aumento delle tariffe, ma come d'altra parte non intendano assumere una responsabilità diretta in una materia che è specifica delle competenze comunali. Non penso che una gestione pubblica sia necessariamente migliore di quella privata; anzi, ritengo che quest'ultima abbia la possibilità di contenere maggiormente le spese. Tuttavia i Comuni, se lo credono, potranno costituire aziende speciali, come accennato dal cons. Paris, che non costituiscano dei carrozzoni, che esercitino la massima economia, come avviene presso le aziende private. Mi pare tuttavia inevitabile che normalmente le gestioni pubbliche finiscano per portare, per le inevitabili influenze anche di carattere politico, più delle aziende private. Mi preme sottolineare ancora che non è possibile proporre che Regione e Province assumano la gestione di servizi che non riguardano la totalità delle loro popolazioni; se lo facessimo oggi per i trasporti, domani potrebbero richiederlo per gli acquedotti, per i macelli, per le officine del gas: e quali funzioni dovrebbero svolgere allora le Province o la Regione? Non posso accettare questa mozione.

PRESIDENTE: Metto in votazione la mozione. È respinta a maggioranza con 3 voti favorevoli e 1 astenuto.

Passiamo al disegno di legge n. 190: « Secondo provvedimento di variazione al bilancio per l'esercizio finanziario 1964 ».

La parola all'Assessore Fronza per la relazione.

FRONZA (Assessore suppl. finanze e patrimonio - D.C.): Signori consiglieri, con l'unito disegno di legge, che si sottopone al vostro esame, si apportano variazioni agli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario in corso.

Per effetto del provvedimento vengono variate in aumento le previsioni di alcuni capitoli dell'entrata in seguito a più esatti accertamenti e nel contempo integrati gli stanziamenti di alcuni capitoli della spesa dimostratisi insufficienti. Inoltre in attuazione della legge regionale 2 settembre 1964, n. 28, con la quale è stato aumentato l'importo dell'assegno mensile da corrispondere alle persone affette da cecità non riconosciuta per causa di guerra o di servizio, viene disposta l'iscrizione della somma di lire 4 milioni al cap. n. 186 della spesa.

Il disegno di legge contempla infine modeste variazioni al bilancio della Cassa regionale antincendi, nonché a quelli dei Corpi permanenti dei vigili del fuoco di Trento e di Bolzano.

Le variazioni nello stato di previsione dell'entrata sono costituite da:

- un maggior accertamento di lire 18 milioni nei proventi dell'imposta governativa riscossa nella regione per l'energia elettrica ed il gas ivi consumati (cap. n. 13);
- un aumento di lire 31 milioni negli interessi su giacenze di cassa presso il Tesoriere della Regione (cap. n. 19);
- un aumento di lire 5 milioni nei proventi

derivanti dalla inserzione e dalla vendita del Bollettino Ufficiale della Regione.

Per quanto concerne le variazioni nello stato di previsione della spesa è da rilevare che alcuni capitoli — le cui dotazioni vengono aumentate — si riferiscono a spese obbligatorie, e precisamente:

- il cap. n. 8: « Spese per la stampa, la diffusione ecc. del Bollettino Ufficiale della Regione » lire 7.000.000;
- il cap. n. 25: « Imposte e tasse sugli assegni corrisposti al personale » lire 51 milioni e 550 mila, ed
- il cap. n. 184: « Spese per la corresponsione ai lavoratori ammalati di silicosi e asbestosi dei benefici previsti dalla L.R. 11-9-1961, n. 8 » lire 25.000.000.

Le altre principali variazioni in aumento riguardano:

- il cap. n. 1: « Spese per il Consiglio regionale » lire 5.000.000;
- il cap. n. 72: « Assistenza ai lavoratori, ai disoccupati ecc. » — lire 30 milioni. Detta assegnazione si rende indispensabile per far fronte alle maggiori necessità manifestatesi nel campo dell'assistenza ai disoccupati, in seguito ai numerosi licenziamenti disposti da diverse imprese nel territorio della regione;
- il cap. n. 129: « Spese per la costruzione e la riparazione straordinaria di strade, fabbricati, ecc. del demanio forestale » — lire 10.000.000. Data la maggiore produzione attuale di segati, occorre provvedere con urgenza all'ampliamento dei piazzali di deposito e stagionatura dei segati presso la segheria del Latemar.

Il disegno di legge prevede in complesso maggiori spese per lire 136.350.000 a cui si fa fronte mediante:

— l'utilizzazione delle maggiori entrate risultanti dalla Tabella A	L.	54.000.000
<ul> <li>il prelevamento di lire 52 milioni dal fondo di riserva iscritto al cap.</li> <li>n. 53 della spesa</li> </ul>	L.	52.000.000
<ul> <li>il prelevamento di lire 7.400.000 dal fondo speciale iscritto al cap.</li> <li>n. 55 della spesa</li> </ul>	L.	7.400.000
— la riduzione degli stanziamenti di alcuni capitoli di spesa per	L.	22.950.000
Totale	L.	136.350.000

In merito alla riduzione che si apporta allo stanziamento del cap. n. 86 si precisa che la stessa è resa possibile per effetto della ritardata accensione dei mutui passivi di complessive lire 546 milioni, autorizzati dalla L.R. 1-9-1962, n. 17, per cui l'onere per interessi passivi da corrispondere agli Istituti mutuanti per la prima semestralità risulta inferiore al previsto.

In considerazione del carattere di necessità e di urgenza che il provvedimento riveste, la Giunta confida che l'On.le Consiglio vorrà sollecitamente approvarlo.

#### DISEGNO DI LEGGE

#### Art. 1

Nello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1964 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa Tabella A.

#### Art. 2

È autorizzata l'ulteriore spesa di lire un milione ottocentomila a titolo di assegnazione integrativa alla Cassa regionale antincendi, a sensi dell'art. 30 della legge regionale 20 agosto 1954, n. 24 e successive modificazioni. Lo importo di lire 1.800.000 viene iscritto al cap. n. 52 della parte passiva del bilancio.

#### Art. 3

Per la corresponsione ai lavoratori ammalati di silicosi ed asbestosi dei benefici previsti dalla legge regionale 11 settembre 1961, n. 8, è autorizzata a carico dell'esercizio 1964 l'ulteriore spesa di lire 25 milioni, che si iscrivono al cap. n. 184 della parte passiva del bilancio.

#### Art. 4

Ai sensi della legge regionale 25 agosto 1962, n. 14 e successive integrazioni e modificazioni, recante provvidenze a favore dei ciechi civili, è autorizzata a carico dell'esercizio 1964 l'ulteriore spesa di lire 4 milioni, di cui lire 2.700.000 a favore della Provincia di Trento e lire 1.300.000 a favore della Provincia di Bolzano (cap. n. 186).

#### Art. 5

Nello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1964 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa Tabella B.

#### Art. 6

Nel bilancio della Cassa regionale antincendi per l'esercizio finanziario 1964 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa Tabella C.

Tabella A

#### TABELLA DI VARIAZIONI ALLO STATO DI PREVISIONE DELL'ENTRATA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1964

#### STATO DI PREVISIONE DELL'ENTRATA

In aumento:

#### ENTRATA ORDINARIA

Imposte erariali dovute interamente alla Regione

Cap. n. 13 - Proventi dell'imposta governativa riscossa nella regione per l'energia elettrica ed il gas ivi consumati (art. 61 legge costituziona-le 26 febbraio 1948, n. 5)

L. 18.000.000

#### Entrate diverse

Cap. n. 19 - Interessi su giacenze di cassa presso il Tesoriere della Regione e su depositi effettuati presso istituti bancari e uffici postali

L. 31.000.000

Cap. n. 22 - Proventi derivanti dalla inserzione e dalla vendita del Bollettino Ufficiale della Regione

L. 5.000.000

Totale

L. 54.000.000

Tabella B

#### TABELLA DI VARIAZIONI ALLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1964

#### STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA

a) In diminuzione:

#### SPESA ORDINARIA

#### FINANZE E PATRIMONIO

Spese comuni a tutti gli Assessorati

Cap. n. 23 - Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale della Regione e a quello di altre Amministrazioni per servizi e prestazioni resi nell'interesse dell'Amministrazione regionale (art. 6 decreto legislativo presidenziale 27-6-1946 n. 19)

L. 3.500.000

#### Fondi di riserva

Cap. n. 53 - Fondo di riserva per le spese di cui agli articoli n. 22 e n. 23 della legge regionale 24 settembre 1951, n. 17

L. 52.000.000

#### Fondi speciali

Cap. n. 55 - Fondo a disposizione per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi

L. 7.400.000

#### ECONOMIA MONTANA E FORESTE

#### Demanio forestale

Cap. n. 68 - Gestione delle segherie e degli altri stabilimenti e utilizzazione in economia di prodotti delle foreste

L. 10.000.000

#### SPESA STRAORDINARIA

#### FINANZE E PATRIMONIO

#### Oneri generali

Cap. n. 86 - Interessi compresi nelle annualità da corrispondere in ammortamento dei mutui contratti in dipendenza di provvedimenti legislativi; oneri erariali inerenti all'ammortamento (Spese obbligatorie)

L. 9.450.000

Totale

L. 82.350.000

b) In aumento:

#### SPESA ORDINARIA

#### FINANZE E PATRIMONIO

#### Spese per gli Organi e Servizi generali

Cap. n. 1 - Spese per il Consiglio regionale

L. 5.000.000

Cap. n. 8 - Spese per la stampa, la diffusione e l'amministrazione del Bollettino Ufficiale della Regione, escluse le spese di personale (spese obbligatorie)

L. 7.000.000

Spese comuni a tutti gli Assessorati

Cap. n. 25 - Imposte e tasse sugli assegni, indennità ed altre competenze corrisposte al personale (Spese obbligatorie)

L. 51.550.000

#### Servizio antincendi

Cap. n. 52 - Assegnazione integrativa alla Cassa regionale antincendi (art. 30 legge regionale 20 agosto 1954, n. 24 e legge regionale 22 gennaio 1962, n. 7)

L. 1.800.000

#### ENTI LOCALI

#### Assistenza sociale

Cap. n. 72 - Assistenza ai lavoratori, ai disoccupati, agli emigranti ed ai rimpatrianti anche a mezzo di enti, associazioni ed istituti

L. 30.000.000

#### PREVIDENZA SOCIALE E SANITÀ

Assistenza sanitaria ed ospedaliera

Cap. n. 75 - Spese e contributi per l'acquisto di apparecchi per minorati bisognosi

L. 2.000,000

## SPESA STRAORDINARIA ECONOMIA MONTANA E FORESTE

#### Demanio forestale

Cap. n. 129 - (modificata la denominazione) Spese per la costruzione e la riparazione straordinaria di strade, piazzali di deposito e stagionatura segati, fabbricati, ponti e acquedotti, per l'acquisto di fabbricati e per impianti di opifici, linee elettriche, telefoniche e di vie aeree, nonchè per l'acquisto di mezzi speciali per il trasporto di prodotti boschivi

L. 10.000.000

#### PREVIDENZA SOCIALE E SANITÀ

#### Previdenza e assicurazioni sociali

Cap. n. 184 - Spese per la corresponsione ai lavoratori ammalati di silicosi e asbestosi dei benefici previsti dalle leggi sull'assicurazione
obbligatoria contro le malattie professionali, che non possono essere
erogati in base alle vigenti disposizioni statali. Spese per accertamenti sanitari (legge regionale 11 settembre 1961 n. 8) (Spese obbligatorie)

L. 25.000.000

Cap. n. 186 - Spese per la corresponsione di un assegno mensile alle persone affette da cecità non riconosciuta per causa di guerra o di servizio. Spese per accertamenti sanitari (leggi regionali 25 agosto 1962, n. 14 e 2 settembre 1964, n. 28)

L. 4.000.000

Totale

L. 136.350.000

Tabella C

## TABELLA DI VARIAZIONI AL BILANCIO DELLA CASSA REGIONALE ANTINCENDI PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1964

#### ENTRATA

in admento:	
Art. 2 - Assegnazione integrativa della Regione	L. 1.800.000

#### SPESA

In aumento:

Art. 1 - Contributi integrativi ai Corpi permanenti:

— al Corpo permanente di Trento

L. 900.000

— al Corpo permanente di Bolzano

- L. 900.000
- L. 1.800.000

Allegato 1 alla Tabella C

## TABELLA DI VARIAZIONI AL BILANCIO DEL CORPO PERMANENTE DEI VIGILI DEL FUOCO DI TRENTO PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1964

#### ENTRATA

In aumento:		
Art. 2 - Contributo integrativo della Cassa regionale antincendi	L.	900.000
SPESA		
In aumento:		
Art. 1 - Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo	L.	300.000
Art. 5 - Oneri previdenziali e assistenziali sugli assegni corrisposti al personale	L.	600.000
Totale	L.	900.000

In aumento:

Allegato 2 alla Tabella C

## TABELLA DI VARIAZIONI AL BILANCIO DEL CORPO PERMANENTE DEI VIGILI DEL FUOCO DI BOLZANO PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1964

#### ENTRATA

Art. 2 - Contributo integrativo della Cassa regionale antincendi =	L.	900.000
SPESA		
In aumento:  Art. 1 - Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo	L.	300.000
Art. 5 - Oneri previdenziali e assistenziali sugli assegni corrisposti al personale	L.	600.000

Totale

L.

900.000

#### Trento, 24 settembre 1964

Signori consiglieri, successivamente alla presentazione del disegno di legge concernente il secondo provvedimento di variazione al bilancio per l'esercizio finanziario in corso, al Presidente della Giunta regionale è pervenuta comunicazione da parte del Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste (lettera n. 29699 del 18 settembre 1964 delle assegnazioni di fondi disposte a favore della Regione sugli stanziamenti di cui alla legge 23 maggio 1964, n. 404, recante provvidenze straordinarie in favore della zootecnia, della olivicoltura e della bieticoltura.

Le assegnazioni predette si riferiscono agli esercizi finanziari 1963-1964 e 1º luglio -31 dicembre 1964 ed ammontano in complesso a lire 263.125.000.

Poiché non sembra opportuno predisporre apposita nota di variazione per l'iscrizione nel bilancio regionale dei fondi di cui trattasi, la Giunta propone di inserire le variazioni in questione nel provvedimento in precedenza presentato al Consiglio regionale.

Per maggiore chiarezza e per facilitarne l'esame al Consiglio, si è provveduto a riprodurre il disegno di legge e le tabelle annesse allo stesso, inserendovi le modifiche sopra proposte.

Lo schema allegato alla presente nota aggiuntiva sostituisce pertanto il testo già diramato alle SS.LL dalla Presidenza del Consiglio regionale.

#### DISEGNO DI LEGGE

#### Art. 1

Nello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1964 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa Tabella A.

#### Art. 2

È autorizzata l'ulteriore spesa di lire 1 milione 800 mila a titolo di assegnazione integrativa alla Cassa regionale antincendi, a sensi dell'art. 30 della legge regionale 20 agosto 1964, n. 24 e successive modificazioni. L'importo di lire 1.800.000 viene iscritto al cap. n. 52 della parte passiva del bilancio.

#### Art. 3

Per la concessione del concorso sui mutui di miglioramento fondiario di cui all'art. 9 della legge 2 giugno 1961, n. 454 e dell'art. 4 della legge 23 maggio 1964, n. 404, è autorizzato nell'esercizio finanziario 1964 il limite di impegno di lire 30 milioni (cap. n. 101 bis).

#### Art. 4

Per la corresponsione ai lavoratori ammalati di silicosi ed asbestosi dei benefici previsti dalla legge regionale 11 settembre 1961, n. 8, è autorizzata a carico dell'esercizio 1964 l'ulteriore spesa di lire 25 milioni, che si iscrivono al cap. n. 184 della parte passiva del bilancio.

#### Art. 5

Ai sensi della legge regionale 25 agosto 1962, n. 14 e successive integrazioni e modificazioni, recante provvidenze a favore dei ciechi civili, è autorizzata a carico dell'esercizio 1964 l'ulteriore spesa di lire 4 milioni, di cui lire 2.700.000 a favore della Provincia di Trento e lire 1.300.000 a favore della Provincia di Bolzano (cap. n. 186).

#### Art. 6

La facoltà di assumere impegni a carico dei capitoli di spesa n. 101 bis, n. 104 bis, n. 105 bis, n. 108 bis e n. 111 bis dell'esercizio finanziario 1964 è subordinata all'accertamento sui corrispondenti capitoli dell'entrata di una somma non inferiore all'ammontare degli impegni da assumere.

#### Art. 7

Nello stato di previsione della spesa per

l'esercizio finanziario 1964 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa Tabella B.

#### Art. 8

Nel bilancio della Cassa regionale antincendi per l'esercizio finanziario 1964 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa Tabella C.

TABELLA A

#### TABELLA DI VARIAZIONI ALLO STATO DI PREVISIONE DELL'ENTRATA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1964

#### STATO DI PREVISIONE DELL'ENTRATA

In aumento:

#### ENTRATA ORDINARIA

Imposte erariali devolute interamente alla Regione

Cap. n. 13 - Proventi dell'imposta governativa riscossa nella regione per l'energia elettrica ed il gas ivi consumati (art. 61 legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 5)

L. 18.000.000

#### Entrate diverse

Cap. n. 19 - Interessi su giacenze di cassa presso il Tesoriere della Regione e su depositi effettuati presso istituti bancari e uffici postali

L. 31.000.000

Cap. n. 22 - Proventi derivanti dalla inserzione e dalla vendita del Bollettino Ufficiale della Regione

L. 5.000,000

#### ENTRATA STRAORDINARIA

#### Rimborso e concorso nelle spese

Cap. n. 30/bis - (di nuova istituzione) - Assegnazione del Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste sugli stanziamenti degli esercizi 1963-1964 e 1 luglio - 31 dicembre 1964 per gli interventi da attuare nel territorio della Regione a sensi dell'art. 9 della legge 2-6-1961, n. 454 (art. 4 della legge 23-5-1964, n. 404)

L. 50.000.000

Cap. n. 34/bis - (di nuova istituzione) - Assegnazione del Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste sugli stanziamenti degli esercizi 1963-1964 e 1 luglio - 31 dicembre 1964 per gli interventi da attuare nel territorio della Regione a sensi dell'art. 14 della legge 2-6-1961, n. 454 (art. 7 della legge 23-5-1964, n. 404)

L. 2.000.000

Cap. n. 35/bis - (di nuova istituzione) - Assegnazione del Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste sugli stanziamenti degli esercizi 1963-1964 e 1 luglio - 31 dicembre 1964 per gli interventi da attuare nel territorio della Regione a sensi dell'art. 15 della legge 2-6-1961, n. 454 (art. 10 della legge 23-5-1964, n. 404)

L. 1.125.000

Cap. n. 38/bis - (di nuova istituzione) - Assegnazione del Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste sugli stanziamenti degli esercizi 1963-1964 e 1 luglio - 31 dicembre 1964 per gli interventi da attuare nel territorio della Regione a sensi dell'art. 17 della legge 2-6-1961, n. 454 (art. 1 della legge 23-5-1964, n. 404)

L. 150.000.000

Cap. n. 41/bis - (di nuova istituzione) - Assegnazione del Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste sugli stanziamenti degli esercizi 1963-1964 e 1 luglio - 31 dicembre 1964 per gli interventi da attuare nel territorio della Regione a sensi dell'art. 20 della legge 2-6-1961, n. 454 (art. 5 della legge 23-5-1964, n. 404)

L. 60.000.000

Totale

L. 317.125.000

TABELLA B

#### TABELLA DI VARIAZIONI ALLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1964

#### STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA

#### a) In diminuzione:

#### SPESA ORDINARIA

#### Finanze e Patrimonio

#### Spese comuni a tutti gli Assessorati

Cap. n. 23 - Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondersi, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale della Regione e a quello di altre Amministrazioni per servizi e prestazioni resi nell'interesse dell'Amministrazione regionale (art. 6 decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19)

L. 3.500.000

#### Fondi di riserva

Cap. n. 53 - Fondo di riserva per le spese di cui agli articoli n. 22 e n. 23 della legge regionale 24 settembre 1951, n. 17

L. 52.000.000

#### Fondi speciali

Cap. n. 55 - Fondo a disposizione per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi

L. 7.400.000

#### Economia Montana e Foreste

#### Demanio forestale

Cap. n. 68 - Gestione delle segherie e degli altri stabilimenti e utilizzazione in economia di prodotti delle foreste

L. 10.000.000

#### SPESA STRAORDINARIA

#### Finanze e Patrimonio

#### Oneri generali

Cap. n. 86 - Interessi compresi nelle annualità da corrispondere in am-
mortamento dei mutui contratti in dipendenza di provvedimenti legi-
slativi; oneri erariali inerenti all'ammortamento (Spese obbligatorie)

L. 9.450.000

Totale

82.350.000 L.

b) In aumento:

#### SPESA ORDINARIA

#### Finanze e Patrimonio

#### Spese per gli Organi e Servizi generali

Cap. n. 1 - Spese per il Consiglio regionale Cap. n. 8 - Spese per la stampa, la diffusione e l'amministrazione del L. 5,000.000

Bollettino Ufficiale della Regione, escluse le spese di personale (Spese obbligatorie)

L. 7.000.000

Spese comuni a tutti gli Assessorati

Cap. n. 25 - Imposte e tasse sugli assegni, indennità ed altre competenze corrisposte al personale (Spese obbligatorie)

L. 51.550.000

#### Servizio antincendi

Cap. n. 52 - Assegnazione integrativa alla Cassa regionale antincendi (art. 30 legge regionale 20 agosto 1954, n. 24 e legge regionale 22 gennaio 1962, n. 7)

L. 1.800.000

#### Enti Locali

#### Assistenza sociale

Cap. n. 72 - Assistenza ai lavoratori, ai disoccupati, agli emigranti ed ai rimpatrianti anche a mezzo di enti, associazioni ed istituti

L. 30.000.000

#### Previdenza Sociale e Sanità

#### Assistenza sanitaria ed ospedaliera

Cap. n. 75 - Spese e contributi per l'acquisto di apparecchi per minorati bisognosi

L. 2.000.000

#### SPESA STRAORDINARIA

#### Agricoltura e Cooperazione

#### Difesa e miglioramento della produzione

Cap. n. 101/bis - (di nuova istituzione) - Concorso sui mutui di miglioramento fondiario destinati alla costruzione, all'ampliamento, all'ammodernamento di ricoveri per il bestiame e connesse strutture e
attrezzature, ivi comprese le attrezzature mobili complementari,
nonché per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento di
alloggi per i salariati fissi addetti all'attività zootecnica (art. 9 della
legge 2 giugno 1961, n. 454 e art. 4 della legge 23 maggio 1964,
n. 404) 1° e 2° quota)

L. 50.000.000

Cap. n. 104/bis - (di nuova istituzione) - Spese per l'attuazione di iniziative e per la concessione di contributi ai sensi dell'art. 14 della legge 2-6-1961, n. 454 e secondo le disposizioni della legge 26 luglio 1956, n. 839, in favore degli imprenditori agricoli, con preferenza ai coltivatori diretti, mezzadri e coloni singoli e associati, per il miglioramento e l'incremento della olivicoltura (art. 7 della legge 23-5-1964, n. 404)

L. 2.000.000

Cap. n. 105/bis - (di nuova istituzione) - Spese per far fronte alle maggiori esigenze della difesa antiparassitaria fitosanitaria nel settore dell'olivicoltura (art. 15, 1° comma, della legge 2-6-1961, n. 454 e art. 10 della legge 23-5-1964, n. 404)

L. 1.125.000

Cap. n. 108/bis - (di nuova istituzione) - Spese per l'attuazione di interventi diretti al risanamento, al miglioramento ed all'incremento del patrimonio zootecnico, con particolare riguardo agli allevamenti di bovini, secondo le norme degli articoli 1 e 2 della legge 27-11-1956, n. 1367 e dell'art. 17 della legge 2-6-1961, n. 454 (art. 1 della legge 23 maggio 1964, n. 404)

L. 150.000.000

Cap. n. 111/bis - (di nuova istituzione) - Contributi a termini dell'art. 20 della legge 2 giugno 1961, n. 454, per l'acquisto, l'ampliamento, l'ammodernamento, la costruzione e l'attrezzatura di impianti collettivi per la raccolta, la conservazione, la lavorazione, la trasformazione e la diretta vendita al consumo dei prodotti zootecnici e relativi sottoprodotti (art. 5 della legge 23-5-1964, n. 404)

L. 60.000.000

#### Economia Montana e Foreste

#### Demanio forestale

Cap. n. 129 - (modificata la denominazione) Spese per la costruzione e la riparazione straordinaria di strade, piazzali di deposito e stagionatura segati, fabbricati, ponti e acquedotti, per l'acquisto di fabbricati e per impianti di opifici, linee elettriche, telefoniche e di vie aeree, nonchè per l'acquisto di mezzi speciali per il trasporto di prodotti boschivi

L. 10.000.000

#### Previdenza Sociale e Sanità

#### Previdenza e assicurazioni sociali

Cap. n. 184 - Spese per la corresponsione ai lavoratori ammalati di silicosi e asbestosi dei benefici previsti dalle leggi sull'assicurazione obbligatoria contro le malattie professionali, che non possono essere erogati in base alle vigenti disposizioni statali. Spese per accertamenti sanitari (legge regionale 11 settembre 1961, n. 8) (Spese obbligatorie)

L. 25.000.000

Cap. n. 186 - Spese per la corresponsione di un assegno mensile alle persone affette da cecità non riconosciuta per causa di guerra o di servizio. Spese per accertamenti sanitari leggi regionali 25 agosto 1962, n. 14 e 2 settembre 1964, n. 28)

L. 4.000.000

Totale

L. 399.475.000

TABELLA C

#### TABELLA DI VARIAZIONI AL BILANCIO DELLA CASSA REGIONALE ANTINCENDI PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1964

#### **ENTRATA**

In aumento:

Art. 2 - Assegnazione integrativa della Regione

1.800.000 L.

#### **SPESA**

In aumento:

Art. 1 - Contributi integrativi ai Corpi permanenti:

- al Corpo permanente di Trento

L. 900.000

L. 900.000 — al Corpo permanente di Bolzano

1.800.000 L.

Allegato 1 alla TABELLA C

#### TABELLA DI VARIAZIONI AL BILANCIO DEL CORPO PERMANENTE DEI VIGILI DEL FUOCO DI TRENTO PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1964

#### **ENTRATA**

ln	aumento:

Art. 2 - Contributo integrativo della Cassa regionale antincendi L.

900.000

#### **SPESA**

In aumento:

Art. 1 - Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo

300.000 L.

Art. 5 - Oneri previdenziali e assistenziali sugli assegni corrisposti al personale

L. 600.000

Totale

L. 900.000

Allegato 2 alla TABELLA C

# TABELLA DI VARIAZIONI AL BILANCIO DEL CORPO PERMANENTE DEI VIGILI DEL FUOCO DI BOLZANO PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1964

#### **ENTRATA**

In aumento:		
Art. 2 - Contributo integrativo della Cassa regionale antincendi	L.	900.000
SPESA		
In aumento:		
Art. 1 - Stipendi ed altri assegni di carattere continuativo	L.	300.000
Art. 5 - Oneri previdenziali e assistenziali sugli assegni corrisposti al		
personale	L.	600.000
Totale	L.	900.000

PRESIDENTE: La parola al cons. Lutteri per la relazione della Commissione finanze.

LUTTERI (D.C.): La Commissione legislativa finanze e patrimonio ha esaminato il disegno di legge nella seduta del 7 c.m.

Dopo i chiarimenti forniti dall'Assessore competente, la Commissione ha approvato i singoli articoli del disegno di legge, apportando una variazione alla Tabella C che risulta del seguente tenore.

#### **ENTRATA**

Ĭη					
l n	- 21	าทา	1-1	ነ ተረገ	٠.

Art. 1 - Contributi sui premi di assicurazione		L.	600.000
Art. 2 - Assegnazione integrativa della Regione		L.	1.800.000
	Totale	L.	2.400.000

#### **SPESA**

#### In aumento:

Art. 1 - Contributi integrativi ai Corpi permanenti:

	Totale	L.	2.400.000
Art. 2 - Sussidi alle Unioni di zone distrettuali ecc.		L.	600.000
— al Corpo permanente di Bolzano	L. 900.000	L.	1.800.000
— al Corpo permanente di Trento	L. 900.000		

Il disegno di legge è stato approvato a maggioranza con 1 astensione. Si trasmette al Consiglio per l'approvazione.

PRESIDENTE: È aperta la discussione generale. La parola al cons. Corsini.

CORSINI (P.L.I.): Vorrei solo avere qualche chiarimento dal signor Assessore per quanto riguarda l'aumento degli interessi su giacenze di cassa segnate nella tabella A. Ho rilevato a suo tempo, in discussione generale del bilancio, come questi aumenti riflettano la difficoltà di azione di diverse leggi e vorrei avere precisazioni.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Wahlmüller.

WAHLMÜLLER (S.V.P.): Ich möchte mich bei der Generaldebatte auf folgenden Punkt beschränken. Anläßlich der Haushaltsdebatte ist auch über dieses Kap. 72 ziemlich eingehend diskutiert worden. Sie hat sich einen ganzen Tag lang hingezogen und bezog sich auf die Beihilfen- und Armenfürsorge durch die Regionalverwaltung. Es wurde damals von dem zuständigen Assessor versichert, daß für die Folge auf Grund der von uns gemachten Bemerkungen dafür gesorgt werden soll, ein besseres System zur Verteilung dieser Hilfsgelder auf die Provinzen, unter Berücksichti-

gung der Volksgruppen, der Städte und des Landes, zu finden. Die Herren Abgeordneten werden sich vielleicht noch an die von mir im vorigen Jahr getroffene Feststellung erinnern, nach der zwei Drittel der Fürsorgegelder in Bozen und Trient ausgegeben worden sind und nur ein Drittel für das ganze übrige Land zur Verfügung stand. Das Ergebnis dieser langen Diskussion war, wie gesagt, die von dem zuständigen Herrn Assessor gemachte Zusage, in Zusammenarbeit mit den Provinzen ein besseres Verteilungssystem zu finden, durch das mehr als bisher die minderbemittelte Bevölkerung der Täler berücksichtigt werden kann. Soviel ich weiß, ist jedoch in dieser Hinsicht bis jetzt nichts geschehen. Andererseits sehe ich hier eine Erhöhung des Kap. 72 um 30 Millionen, d.h. um rund 50% des ursprünglich vorgesehenen Betrags. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine gewaltige Steigerung, nachdem seinerzeit für dieses Kapitel 60 bis 65 Millionen bereitgestellt waren. Gerade deshalb müßten wir aber erwarten dürfen, daß durch eine bessere Verteilung ein entsprechender Teil auch unserer minderbemittelten Bergbevölkerung zugutekommt. Ich möchte jedenfalls von dem zuständigen Herrn Assessor wissen, welche Maßnahmen bisher zur Verbesserung des bisherigen Systems getroffen worden sind und ob er sich hierüber mit den Provinzen ins Einvernehmen gesetzt hat oder zu setzen gedenkt.

(Nella discussione generale vorrei limitarmi al presente argomento: in occasione della discussione sul bilancio si è parlato piuttosto esaurientemente di questo articolo 72, se ne è parlato addirittura tutta una giornata in riferimento alle provvidenze ed all'assistenza attraverso l'amministrazione regionale. L'assessore competente aveva assicurato allora che per il futuro si sarebbe provveduto, sulla base delle nostre osservazioni, a trovare un migliore sistema di distribuzione fra le due Province dei fondi destinati all'assistenza, prendendo in considerazione cioè i gruppi etnici, le città e la campagna. I signori consiglieri ricorderanno forse ancora la constatazione da me fatta lo scorso anno, constatazione secondo cui i due terzi dei mezzi destinati all'assistenza erano stati distribuiti nelle sole città di Trento e Bolzano mentre per tutto il restante territorio rimaneva a disposizione soltanto un terzo della somma stanziata. Il risultato di questa lunga discussione fu, come ho detto, l'impegno da parte dell'assessore competente a trovare, in collaborazione con le Province, un migliore sistema di distribuzione che fosse in grado di tener conto con più larghezza della popolazione delle valli periferiche. Comunque finora, per quanto ne so, non si è fatto nulla. D'altra parte constato qui un aumento di 30 milioni al cap. 72, cioè del 50% della somma originariamente prevista, il che rappresenta un aumento notevolissimo nei confronti dello scorso anno: in principio si erano stanziati 60 - 65 milioni. Appunto per questo dovremmo poter sperare in una più equa distribuzione che favorisca gli

abitanti della montagna: vorrei comunque sapere dall'Assessore competente quali misure si siano prese finora per migliorare il sistema esistente e se esistano accordi o tentativi di accordo con le Province.)

PRESIDENTE: La parola all'Assessore Fronza.

FRONZA (Assessore suppl. finanze e patrimonio - D.C.): Al cons. Corsini devo — ad una domanda identica a quella posta in sede di discussione del bilancio — una risposta uguale.

L'aumento degli interessi è collegato al fatto che le giacenze di mezzi sono in costante aumento. Si tratta però di una questione tecnica. Le entrate affluiscono normalmente, semestre per semestre, attraverso decreti dello Stato. L'anno scorso avemmo gli stanziamenti di due anni del « piano Verde ». Per questo settore, ad esempio, l'esame delle domande, la emissione dei decreti di ammissione, il collaudo delle opere - che talvolta avvengono a lotti successivi — fanno passare due od anche tre anni prima che i mezzi che noi abbiamo ricevuto dallo Stato siano corrisposti ai beneficiari. Altrettanto avviene nei lavori pubblici e si rifletterà anche in sede provinciale, ora che la legge è stata delegata alle Province e la Regione semestralmente versa alle Tesorerie gli importi relativi. Non c'è, del resto, sproporzione fra la consistenza del nostro bilancio e le giacenze di tesoreria, che rappresentano una media di 7 - 9 miliardi, appena la metà della consistenza del bilancio, proporzione notevolmente inferiore a quella di quasi tutti gli altri enti pubblici.

PRESIDENTE: La parola all'Assessore Bertorelle.

BERTORELLE (Assessore enti locali -D.C.): Rispondendo al cons. Vahlmüller mi pare che questa non sia l'occasione migliore per un dibattito che già si è svolto ampiamente. Posso assicurarle che sono state date disposizioni al servizio sociale perché segua attentamente tutte le domande presentate presso gli ECA della provincia di Bolzano ed anche per la ricerca di situazioni di bisogno esistenti all'infuori delle domande presentate. Questo un primo risultato del dibattito: è stata sensibilizzata l'azione degli uffici; 32 ECA della provincia di Bolzano hanno già presentato le domande. È stata anche ribadita la costante direttiva per raggiungere una più equa distribuzione dei mezzi fra le due Province. Per quanto riguarda questo stanziamento, devo osservare che è destinato, come misura di emergenza, a fronteggiare situazioni di licenziamenti, sospensioni e riduzioni di lavoro conseguenti alla congiuntura, che si verificano soprattutto nelle città. Non potrà quindi esserci, fra città e vallate, quell'equilibrio che il cons. Wahlmüller richiede.

PRESIDENTE: Se nessuno chiede la parola, dichiaro chiusa la discussione generale. Pongo ai voti il passaggio alla discussione articolata: approvato a maggioranza con una astensione.

#### Art. 1

Nello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1964 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa Tabella A.

La Giunta ha presentato un emendamento mediante il quale lo stanziamento del cap. 19 dell'entrata viene portato da 31 a 37 milioni.

Metto in votazione l'emendamento: approvato a maggioranza con 3 astenuti.

Metto in votazione l'art. 1: approvato a maggioranza con 4 astensioni.

#### Art. 2

È autorizzata l'ulteriore spesa di lire 1.800.000 a titolo di assegnazione integrativa alla Cassa regionale antincendi, a sensi dell'art. 30 della legge regionale 20 agosto 1954, n. 24 e successive modificazioni. L'importo di lire 1.800.000 viene iscritto al cap. n. 52 della parte passiva del bilancio.

Metto in votazione l'art. 2: approvato a maggioranza con 6 astensioni.

La Giunta propone l'inserimento di un art. 2 bis:

Per le finalità previste dagli articoli 4 e 8 della legge regionale 14 febbraio 1964, n. 8 recante « Provvidenze a favore della cooperazione », è autorizzata per l'esercizio finanziario 1964 l'ulteriore spesa di lire 6 milioni, di cui lire 4 milioni a favore della provincia di Trento e lire 2 milioni a favore della provincia di Bolzano (cap. n. 64).

Metto in votazione l'art. 2 bis: approvato a maggioranza con 5 astensioni.

#### Art. 3

Per la concessione del concorso sui mutui di miglioramento fondiario di cui all'art. 9 della legge 2 giugno 1961, n. 454 e dell'art. 4 della legge 23 maggio 1964, n. 404, è autorizzato nell'esercizio finanziario 1964 il limite di impegno di lire 30 milioni (cap. n. 101 bis).

Pongo in votazione l'art. 3: approvato a maggioranza con 3 astensioni.

#### Art. 4

Per la corresponsione ai lavoratori ammalati di silicosi ed asbestosi dei benefici previsti dalla legge regionale 11 settembre 1961, n. 8, è autorizzata a carico dell'esercizio 1964 l'ulteriore spesa di lire 25 milioni, che si iscrivono al cap. n. 184 della parte passiva del bilancio.

Pongo in votazione l'art. 4: approvato a maggioranza con 1 astensione.

#### Art. 5

Ai sensi della legge regionale 25 agosto 1962, n. 14 e successive integrazioni e modificazioni, recante provvidenze a favore dei ciechi civili, è autorizzata a carico dell'esercizio 1964 l'ulteriore spesa di lire 4 milioni, di cui lire 2.700.000 a favore della Provincia di Trento e lire 1.300.000 a favore della Provincia di Bolzano (cap. n. 186).

Pongo in votazione l'art. 5: approvato a maggioranza con 2 astensioni.

#### Art. 6

La facoltà di assumere impegni a carico dei capitoli di spesa n. 101 bis, n. 104 bis, n. 105 bis, n. 108 bis e n. 111 bis dell'esercizio finanziario 1964 è subordinata all'accertamento sui corrispondenti capitoli dell'entrata di una somma non inferiore all'ammontare degli impegni da assumere.

Pongo in votazione l'art. 6: approvato a maggioranza con 1 astenuto.

#### Art. 7

Nello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1964 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa Tabella B.

Qui c'è un emendamento della Giunta che propone di inserire in aumento:

cap. n. 64 - Contributi e sussidi per la revisione ordinaria e per l'assistenza tecnica, legale ed amministrativa delle cooperative lire 6.000.0000.

Chi è d'accordo con questo emendamento? Approvato a maggioranza con 4 astenuti.

Metto in votazione l'art. 7: approvato a maggioranza con 6 astenuti.

#### Art. 8

Nel bilancio della Cassa regionale antincendi per l'esercizio finanziario 1964 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa Tabella C.

Qui c'è un emendamento della Commissione che propone in aumento:

Entrata

Art. 1 - Contributo sui premi di assicurazione lire 600.000.

Spesa

Art. 2 - Sussidi alle unioni di zone distrettuali ecc. 600.000.

Metto in votazione l'art. 8 così emendato: approvato a maggioranza con 10 astensioni.

Chi chiede la parola per dichiarazione di voto? Nessuno.

Si distribuiscano le schede per la votazione segreta.

(Segue votazione a scrutinio segreto).

Esito della votazione: Trento - votanti 18, 15 sì, 3 no;

Bolzano - votanti 17, 12 sì, 2 no, 3 schede bianche.

La legge è approvata. (\*)

La seduta è tolta, i lavori riprendono alle ore 16.

(Ore 12,30).

Ore 16.

PRESIDENTE: La seduta riprende.

Disegno di legge n. 192: « Garanzia della Regione sui mutui che la S.P.A. « Autostrada del Brennero » assumerà per il finanziamento

## dei lavori di costruzione dell'Autostrada Brennero - Modena ».

La parola all'Assessore per la lettura della relazione.

FRONZA (Assessore suppl. finanze e patrimonio - D.C.): In esecuzione delle leggi regionali 20 novembre 1958 n. 25 e 1º settem-

bre 1962 n. 17, la Regione partecipa con n. 3.750 azioni per complessive nominali Lire 375.000.000 alla S.p.A. « Autostrada del Brennero », con sede in Trento, costituita il 20 febbraio 1959 con statuto approvato dal Presidente della Giunta regionale con decreto 13 marzo 1959 n. 14.

Il capitale sociale è oggi così suddiviso:

— Regione Trentino - Alto Adige	n.	3750 azioni	L.	375.000.000
— Camera commercio, industria e agricoltura di Trento	n.	50 »	<b>»</b>	5.000.000
— Comune di Trento	n.	625 »	<b>»</b>	62.500.000
— Provincia autonoma di Trento	n.	625 »	<b>&gt;&gt;</b>	62.500.000
— Camera commercio, industria e agricoltura di Bolzano	n.	125 »	<b>&gt;&gt;</b>	12.500.000
— Cassa di Risparmio di Bolzano	n.	500 »	<b>»</b>	50.000.000
— Comune di Bolzano	n.	625 »	<b>»</b>	62.500.000
— Provincia autonoma di Bolzano	n.	625 »	<b>»</b>	62.500.000
— Provincia di Verona	n.	812,5 »	<b>&gt;&gt;</b>	81.250.000
— Camera commercio, industria e agricoltura di Verona	n.	250 »	<b>»</b>	25.000.000
— Comune di Verona	n.	812,5 »	<b>&gt;&gt;</b>	81.250.000
— S.p.A. Autostrada Brescia - Verona - Padova	n.	625 »	<b>»</b>	62.500.000
— Provincia di Mantova	n.	625 »	<b>»</b>	62.500.000
— Camera commercio, industria e agricoltura di Man-				
tova	n.	375 »	<b>»</b>	37.500.000
— Comune di Mantova	n.	625 »	<b>»</b>	62.500.000
— Banca Agricola Mantovana	n.	250 »	<b>»</b>	25.000.000
— Provincia di Modena	n.	625 »	>>	62.500.000
— Camera commercio, industria e agricoltura di Modena	n.	165 »	<b>»</b>	16.500.000
— Banco S. Geminiano e S. Prospero di Modena	n.	115 »	<b>&gt;&gt;</b>	11.500.000
— Banca Popolare di Modena	n.	115 »	<b>»</b>	11.500.000
— Cassa di Risparmio di Modena	n.	115 »	>>	11.500.000
— Comune di Modena	n.	625 »	<b>»</b>	62.500.000
— Camera commercio, industria e agricoltura di Reggio				
Emilia	n.	223 »	<b>»</b>	22.300.000
— Cassa di Risparmio di Reggio Emilia	n.	172 »	<b>»</b>	17.200.000
— Banca Agricola commerciale di Reggio Emilia	n.	115 »	<b>»</b>	11.500.000
— Banca S. Geminiano e S. Prospero di Reggio Emilia	n.	115 »	>>	11.500.000
— Comune di Reggio Emilia	n.	250 »	<b>»</b>	25.000.000
<del></del>	n.	375 »	<i>"</i>	37.500.000
— Provincia di Reggio Emilia	11.		"	2200.000

L'art. 6 dello Statuto sociale prescrive che la maggioranza azionaria, almeno nella misura del 60%, sia sempre mantenuta, per tutta la durata della concessione, dagli Enti pubblici partecipanti alla Società.

La S.p.A. « Autostrada del Brennero », a sensi dell'art. 2 della legge 24 luglio 1961, n. 729, ha ottenuto dall'A.N.A.S., con convenzione 29 gennaio 1963 approvata con decreto del Ministro dei LL.PP. n. 0226 del 29 gennaio 1963, la concessione per la costruzione e l'esercizio di una autostrada dal Brennero a Verona, con un contributo statale trentennale del 3,25% sul costo complessivo presunto di Lire 88.900.000.000 e con altra convenzione 15 maggio 1963 approvata con decreto del Ministro dei LL.PP. n. 1336 del 20 maggio 1963 ha ottenuto anche la concessione per la costruzione e l'esercizio di un'autostrada da Verona a Modena con il contributo statale trentennale dello 0,50% sul costo presunto in Lire 20 miliardi.

Le concessioni avranno termine allo spirare del trentesimo anno dall'apertura all'esercizio dell'intera autostrada.

Oggi la progettazione esecutiva, affidata all'ing. Bruno Gentilini, si può ritenere ultimata per l'intera autostrada dal Brennero a Modena, se pur risultano approvati dal Ministro dei LL.PP. — Presidente dell'A.N.A.S. — solo i tronchi: Chiusa - Bolzano; Bolzano - Trento; Trento - Rovereto; Verona Nord - Verona Sud; Verona Sud - Mantova.

Allo scopo di reperire i necessari finanziamenti per dar corso ai lavori di costruzione, la Società ha in corso trattative con Istituti e Gruppi Finanziari nazionali ed esteri.

Presupposto per la conclusione delle operazioni di finanziamento è l'ottenimento della fidejussione della Regione, delle Province e dei Comuni partecipanti alla Società, con la garan-

zia sussidiaria dello Stato a sensi dell'art. 1 della legge 4 novembre 1963 n. 1464, che letteralmene qui si trascrive.

« Gli Enti che abbiano ottenuto la concessione di costruzione ed esercizio di autostrade ai sensi della presente legge possono contrarre mutui della durata massima di 30 anni con il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche, con l'Istituto di Credito per le Imprese di Pubblica Utilità, con l'Istituto Mobiliare Italiano, con le Casse di Risparmio, con i Monti di Credito su pegno di prima categoria, ed i loro Istituti finanziari, con le Sezioni Opere Pubbliche degli Istituti di Credito Fondiario e degli Istituti di Credito di diritto pubblico, con gli Enti e gli Istituti di Assicurazione e di Previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concedere detti mutui anche in deroga alle loro disposizioni statutarie ed alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

Gli Enti concessionari suddetti potranno altresì, previa autorizzazione con decreto del Ministro per il Tesoro, sentito il Comitato Interministeriale per il Credito ed il Risparmio, contrarre mutui con la Banca Europea per gli Investimenti, anche per il tramite degli Enti di cui al precedente comma. Nei limiti di cui al successivo comma settimo, i conseguenti impegni assunti dagli Enti concessionari potranno essere garantiti dallo Stato per quanto riguarda il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi. Alle anzidette operazioni di finanziamento si applicano le disposizioni previste dal primo comma del successivo articolo 8 anche per quanto concerne gli interessi derivanti dai finanziamenti stessi.

I concessionari, anche in deroga dell'art. 2410 Codice Civile, sono autorizzati ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata della concessione. L'emissione è subordinata all'approvazione

del Comitato Interministeriale per il Credito ed il Risparmio che può autorizzare la quotazione presso le Borse italiane delle obbligazioni stesse.

Gli Istituiti di Credito e le Banche di cui alle lettere a), b), ed e) dell'art. 5 del R.D.L. 12 marzo 1936 n. 375, e successive modificazioni, sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni stesse.

Qualora l'Ente concessionario sia un Consorzio o una Società per Azioni a prevalente capitale pubblico di cui facciano parte Regioni, Provincie e Comuni, le Regioni, le Provincie ed i Comuni stessi potranno garantire il pagamento del capitale e relativi interessi sui mutui contratti e delle obbligazioni emesse dal Consorzio o dalla Società. Gli impegni assunti dagli Enti locali predetti per effetto della garanzia prestata per finanziamenti od emissioni obbligazionarie potranno godere della garanzia sussidiaria dello Stato fino ad un importo non superiore al 50% del costo complessivo delle opere risultante dal piano finanziario di cui al precedente articolo 2.

A richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti la suddetta garanzia dello Stato diverrà automaticamente operante dopo 60 giorni dalle singole scadenze rateali risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, qualora il concessionario debitore e gli Enti locali garantiti non abbiano soddisfatto (anche se in misura parziale) gli impegni assunti.

Per effetto dei pagamenti effettuati al creditore o agli obbligazionisti, il Ministero del Tesoro si surrogherà nei diritti che questi avevano contro il debitore e gli Enti fidejussori.

I titoli di prestiti obbligazionari come sopra garantiti sono equiparati ai titoli di stato per gli effetti di cui all'art. 18, n. 5 del R.D. 5 febbraio 1931 n. 225.

L'importo totale delle garanzie statali concedibili ai sensi del presente articolo non potrà in ogni caso, superare il 30 per cento del costo complessivo di cui al precedente comma quarto.

Il Ministro per il Tesoro, di concerto con il Ministro per i Lavori Pubblici, sentito il Consiglio di Amministrazione dell'A.N.A.S., è autorizzato ad emanare i provvedimenti relativi al rilascio delle garanzie dello Stato previste dal presente articolo.

La legge 4 novembre 1963 n. 1464 autorizza, quindi, espressamente le Regioni, le Provincie e i Comuni a garantire il pagamento del capitale e dei relativi interessi sui mutui contratti e delle obbligazioni emesse dalla Società.

Ma, anche indipendentemente da espresse disposizioni legislative, il Consiglio regionale ha già risolto positivamente in altri casi il problema della prestazione di fidejussione per favorire la realizzazione di iniziative economiche di rilevante interesse generale.

Ricordiamo le seguenti leggi:

- L.R. 1° luglio 1963 n. 20: garanzia della Regione per un mutuo di lire un miliardo che l'Azienda elettrica consorziale delle città di Bolzano e Merano assumerà per il finanziamento dell'impianto idroelettrico del Senales.
- L.R. 28 dicembre 1963 n. 34: provvidenze a favore del Comune di Rovereto per la realizzazione dell'impianto idroelettrico del Leno di Terragnolo.

Il complesso meccanismo delle garanzie previsto dalla citata legge 4 novembre 1963 n. 1464, subordina la concessione della garanzia dello Stato alle preventive deliberazioni delle Regioni, delle Provincie e dei Comuni relativamente all'assunzione delle fidejussioni per il pagamento del capitale e relativi interessi sui mutui contratti e delle obbligazioni emesse dalla Società. Ed il Ministero del Tesoro ha espressamente subordinato la prestazione della garanzia sussidiaria dello Stato all'obbligo per la Regione, le Provincie ed i Comuni partecipanti alla S.p.A. « Autostrada del Brennero » di prestare con vincolo solidale la loro fidejussione.

Da tale obbligo di solidarietà per la fidejussione, deriva la necessità per la Regione, le Provincie ed i Comuni di prestare la propria garanzia per l'intero ammontare dei finanziamenti, che nel disegno di legge approvato dalla Giunta è limitato a lire 108.900.000.000, ossia al solo costo presunto delle opere risultante dai piani finanziari allegati alla convenzione.

Naturalmente i rapporti tra i fidejussori, per l'ipotesi prevista dall'articolo 1954 Codice Civile (« se più persone hanno prestato fidejussione per un medesimo debitore e per un medesimo debito, il fidejussore che ha pagato ha regresso contro gli altri fidejussori per la loro rispettiva porzione »), saranno regolati con apposite convenzioni, in modo che la ripartizione degli eventuali oneri avvenga nella proporzione del numero delle azioni col quale gli Enti fidejussori partecipano alla Società rapportata all'intero capitale sociale.

In tal modo per la Regione il rischio della garanzia è limitato al 34,10 per cento.

Ma per la valutazione del rischio della fidejussione non si può prescindere dall'art. 9 delle convenzioni di concessione, ove espressamente è stabilito che in caso di inadempienza o di rinuncia da parte della Società concessionaria « la proprietà dell'autostrada, degli impianti accessori, nonché delle relative progettazioni passerà di diritto all'A.N.A.S., la quale

nel contempo subentrerà in tutti i rapporti obbligatori in corso costituiti dalla Società concessionaria, ivi compresi quelli relativi alle obbligazioni ed ai mutui di cui all'articolo 3 della legge 24 luglio 1961 n. 729, modificato dalla legge 4 novembre 1963 n. 1464 ».

E per di più la Società, ai sensi dell'art. 2 della legge 4 novembre 1963 n. 1464, è facoltizzata, previa autorizzazione dell'A.N.A.S., a costituire ipoteche o vincoli reali sull'autostrada, relative pertinenze ed impianti, a garanzia dei finanziamenti ottenuti.

Si potrebbe obiettare che tale ipoteca, sebbene abbia un perfetto valore giuridico, non possa avere tuttavia alcun valore pratico, in quanto essa grava su un bene virtualmente « fuori commercio » non assoggettabile alla consueta procedura di esecuzione.

Ma tale obiezione cade se si valuta il valore dell'ipoteca alla luce del sopra ricordato articolo 9 della convenzione, laddove è stabilito che in caso di inadempienza della Società la A.N.A.S. avrà l'obbligo di provvedere al pagamento dei mutui contratti e delle obbligazioni emesse dalla Società stessa.

Particolare tranquillità è offerta agli Enti fidejussori dall'obbligo imposto dal Ministero del Tesoro alla Società di affidare il servizio di tesoreria per tutte le entrate e le uscite e per l'intera durata della concessione ad uno degli Istituti di Credito previsti dall'articolo del R.D.L. 12 marzo 1936 numero 783 e successive modificazioni, con tassativo impegno per il tesoriere di accantonare, con precedenza su ogni altro pagamento, mese per mese, sul totale delle somme incassate, le quote necessarie per il rimborso dei mutui e delle obbligazioni.

E non si deve neppure trascurare la circostanza già ricordata che lo statuto della Società assicura agli Enti pubblici la maggioranza della partecipazione azionaria: il che con-

Seduta 225 pag. 37

sentirà agli Enti medesimi di avere sempre il controllo di fatto e di diritto dell'amministrazione societaria.

Ma la maggior tranquillità agli Enti fidejussori è data dalla realtà dell'incremento del traffico le cui previsioni tenute a base del piano finanziario predisposto dalla Società per la valutazione dei pedaggi sono già state superate dalla realtà di questi ultimi tempi.

Per i piani finanziari della S.p.A. « Autostrada del Brennero » si è previsto un incremento dovuto all'aumento della motorizzazione pari al 7% composto fino al 1972, al 4% composto fino al 1978 e al 2% composto fino al 1984 e invariato successivamente. Ma l'incremento effettivo del traffico motorizzato tra il 1955 e il 1962 sulla statale 12 è stato del 118%, con un incremento medio annuo del-1'11,7% e quello del periodo settembre 1961

marzo 1962 (assunto per il piano finanziario) al settembre 1962 - marzo 1963 è stato del 15,10%, ossia in misura raddoppiata a quella computata nel piano finanziario.

Al Passo del Brennero dal 17 al 30 agosto 1964 sono transitati ben 145.938 mezzi motorizzati, con una media giornaliera di 10.424.

E per la valutazione di tale traffico non si può prescindere dalla circostanza che lo stesso è avvenuto su una strada nazionale già saturata.

E per quanto riguarda l'autostrada del Brennero le previsioni del traffico generato e deviato si possono ritenere del tutto prudenziali se vengono esaminate alla luce dei risultati rilevati sulle altre autostrade italiane.

Valgano a chiarimento i dati della seguente tabella illustrativa:

AUTOSTRADA	Traffico previsto		Traffico effettivo		Aumento fra traffico previsto e riscontrato.		Aumento traffico effettivo fra 1962
	1962	1963	1962	1963	1962	1963	e 1963
Milano - Bologna	7395	7764	9798	12520	33%	61%	22%
Bologna - Firenze	6330	6646	8025	9798	27%	47%	22%
Firenze - Mare	7763	8151	8305	10310	7%	22%	24%
Roma - Napoli	4498	4723	5672	6843	26%	45%	21%
Brescia - Milano	11000	11550	_	19885	-	72%	_
Brescia - Padova	6008	6238	13500	17600	13%	45%	31%

L'eloquenza dei dati della sopra riportata tabella conforta una previsione ottimistica per il futuro dell'autostrada del Brennero, la cui importanza ha carattere non solo nazionale ma anche internazionale.

Venendo ad illustrare gli articoli che costituiscono il presente disegno di legge, si chiarisce che con l'articolo 1 l'Amministrazione regionale è autorizzata a concedere garanzia in forma di fidejussione per il pagamento dei mutui e delle obbligazioni che la S.p.A. « Autostrada del Brennero » andrà a contrarre rispettivamente ad emettere sia all'interno che all'estero, sino alla concorrenza di lire 108 miliardi e 900 milioni per il capitale oltre gli interessi e gli altri accessori.

Il detto importo configura il costo presunto dell'autostrada previsto dal piano finanziario approvato dall'A.N.A.S. in sede di convenzioni per le concessioni.

L'articolo 2 pone per la garanzia le seguenti condizioni:

- a) che il tasso annuo di interesse dei mutui e delle obbligazioni non ecceda l'8 per cento;
- b) che la durata dei mutui e delle obbligazioni non sia superiore ad anni 30;
- c) che la fidejussione venga presentata solidalmente con Provincie e con Comuni partecipanti alla S.p.A. « Autostrada del Brennero », che ai sensi dell'art. 1 della legge 4 novembre 1963 n. 1464 garantiranno il pagamento del capitale e relativi interessi sui mutui contratti e delle obbligazioni emesse dalla S.p.A. « Autostrada del Brennero »;
- d) che i rapporti fra i fidejussori di cui alla precedente lettera c), vengano regolati, a sensi e per gli effetti dell'art. 1954 Codice Civile, da apposite convenzioni per la ripartizione nella proporzione delle azioni colle quali gli Enti fidejussori partecipano alla Società, rapportati all'intero ammontare del capitale sociale.

Di particolare importanza la limitazione di cui alle lettere c), e) d), che subordina la prestazione della fidejussione a quella di altre Provincie e Comuni partecipanti alla S.P.A. « Autostrada del Brennero », in modo da suddividere con tali Enti i rischi e gli eventuali oneri derivanti dalla fidejussione.

Con l'art. 3 si dispone che per gli eventuali oneri derivanti dalla garanzia venga istituito apposito capitolo nello stato di previsione della spesa della Regione per l'esercizio finanziario 1965.

Dopo quanto sopra illustrato, la Giunta regionale chiede al Consiglio di voler approvare il disegno di legge predisposto onde consentire la realizzazione dell'autostrada del Brennero, che è tanto attesa e tanto necessaria.

## DISEGNO DI LEGGE

Garanzia della Regione sui mutui che la Società per Azioni «Autostrada del Brennero» assumerà per il finanziamento dei lavori di costruzione dell'autostrada Brennero-Modena.

## Art 1

Allo scopo di consentire le operazioni di finanziamento dei lavori per la costruzione dell'autostrada « Brennero-Modena », l'Amministrazione regionale è autorizzata — ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 della legge 24 luglio 1961 n. 729, sostituito dall'art. 1 della legge 4 novembre 1963 n. 1464 — a garantire con fidejussione il pagamento dei mutui e delle obbligazioni, che la Società per Azioni « Autostrada del Brennero », andrà a contrarre rispettivamente ad emettere sia all'interno che all'estero, sino alla concorrenza di lire 108 miliardi e 900 milioni per il capitale oltre agli interessi ed agli altri accessori.

## Art. 2

La prestazione della garanzia della Regione di cui all'articolo - dovrà essere subordinata alle seguenti condizioni:

- a) che il tasso annuo di interesse dei mutui e delle obbligazioni non ecceda l'8 per cento;
- b) che la durata dei mutui e delle obbligazioni non sia superiore ad anni 30;
- c) che la fidejussione venga prestata solidalmente con Provincie e con Comuni partecipanti alla S.p.A. « Autostrada del Brennero », che a sensi dell'art. 1 della legge 4 novembre 1963 n. 1464 garantiranno il pagamento del capitale e relativi interessi sui mutui contratti e delle obbligazioni e-

messe dalla S.p.A. « Autostrada del Brennero »;

d) che i rapporti fra i fidejussori di cui alla precedente lett. c), vengano regolati, a sensi e per gli effetti dell'art. 1954 Codice civile, da apposite convenzioni per la ripartizione nella proporzione delle azioni colle quali gli Enti fidejussori partecipano alla Società, rapportate all'intero ammontare del capitale sociale.

## Art. 3

Per gli eventuali oneri derivanti dalla garanzia di cui all'art. 1 della presente legge, sarà istituito apposito capitolo nello stato di previsione della spesa della Regione per l'esersercizio finanziario 1965.

PRESIDENTE: La parola al cons. Lutteri per la relazione della Commissione.

LUTTERI (D.C.): Dopo ampia illustrazione fatta dall'Assesore dott. Turrini nella sua qualità di Presidente della Società per l'autostrada Brennero-Modena e dopo vari interventi intesi a richiedere particolari informazioni sulla fidejussione prevista dal provvedimento di legge, la Commissione ha approvato lo stesso a maggioranza con le astensioni dei Consiglieri Kapfinger e Nicolodi.

Si trasmette ora al Consiglio regionale per l'approvazione.

PRESIDENTE: È aperta la discussione generale. La parola al cons. Corsini.

CORSINI (P.L.I.): Anche se siamo alla fine della legislatura, ed abbiamo ancora molti urgenti argomenti all'Ordine del giorno, devo sottolineare l'eccezionale impegno di questo disegno di legge. Tutti abbiamo coscienza —

tanto è stato detto, tanto è stato scritto a questo proposito — della sensazione diffusa nell'opinione pubblica sulla lentezza con la quale tutte le questioni riguardanti l'autostrada sono state trattate ed, ancor più, circa le realizzazioni. Queste critiche, e queste attese, ci portano alla constatazione che questo disegno di legge costituisce un momento concreto della effettiva realizzazione dell'opera; lo stiamo varando in un momento difficile per la situazione creditizia sulle cause della quale non voglio soffermarmi, ma questo non può infirmare il significato positivo del provvedimento. In questo disegno di legge si assorbe anche la discussione alla relazione che l'assessore Turrini ci ha esposto sull'autostrada. Fin dagli inizi vorrei riconoscere apertamente che questa realizzazione, che la convenienza della realizzazione dell'arteria autostradale, non è mai stata constatata da nessuno. Il fondamento del disegno di legge non può essere contestato da alcun gruppo politico, se è vero come è vero che, caso mai, le critiche sono state levate per la lentezza delle procedure e non certo sulla sostanza della realizzazione. Ai signori consiglieri è stata distribuita anche la relazione del prof. Zignoli sugli aspetti tecnici e finanziari dell'opera. Se già non fossimo stati convinti, fin dal 1958, della necessità della realizzazione dell'autostrada, questa relazione potrebbe essere elemento del tutto tranquillante, per l'autorità del suo autore e per le conclusioni cui giunge, sulla realizzazione dell'arteria autostradale. Più volte, in varie discussioni, abbiamo ricordato che la realizzazione dell'autostrada deve essere elemento di certa sollecitazione per l'economia dell'intera Regione, sia per il maggior volume di più celeri traffici che consentirà, sia per l'agevolazione che, avvicinando i grandi mercati di collocamento, recherà all'inserimento di nuove industrie, sia, infine, per il volume di lavoro e di reddito immediato che recherà alle nostre popolazioni. Sarà importante anche come fattore del turismo. La conferma della validità dell'iniziativa è venuta anche dal fatto che la partecipazione non riguarda soltanto le provincie da Bolzano alla Chiusa di Verona, ma registra anche la presenza di tutti gli enti pubblici delle provincie interessate, indipendentemente dal colore o dagli orientamenti politici dei loro amministratori. E devo dire che mai, in Consiglio della società per l'autostrada, alcuna considerazione politica ha offuscato i giudizi esclusivamente di ordine amministrativo che venivano espressi. Siamo avviati su questa strada; ed è doveroso, ora, trarne le debite conclusioni.

Sarebbe ridicolo volere una determinata cosa e rifiutarsi di apprestare gli strumenti che quella cosa devono realizzare. Non spetta a me se non esporre il mio pensiero, e quello del partito e degli ambienti che rappresento.

Tuttavia mi si consenta di osservare che parlare di lentezza nello sviluppo delle pratiche e nelle attuazioni concrete non è del tutto giusto: è accaduto per la nostra autostrada e per altre autostrade, è accaduto anche per molte altre iniziative questo procedere. È un peccato che queste remore inevitabili abbiano fatto giungere all'avvio dell'opera nella situazione creditizia attuale, che è venuta deteriorandosi negli ultimi due anni; se questa legge l'avessimo presentata nel 1961, molte difficoltà che oggi si prospettano sarebbero state evitate.

Devo anche affermare che, nonostante le difficoltà ed i ritardi della nostra iniziativa, se essa fosse stata affidata all'IRI il ritardo sarebbe stato ancora maggiore. La pratica di finanziamento col Venecredito ha subito una battuta di arresto in attesa dell'autorizzazione del Comitato interministeriale del Credito. Ora questo scoglio è stato superato. Tutti sanno delle

ulteriori difficoltà imposte dalla necessità di reperire il finanziamento anche per il tratto dal Brennero a Bolzano, dopo che l'istituto di Verona aveva assicurato quello della Bolzano-Modena, condizione questa richiesta dal Ministero, e per la quale vien fatto di domandare se era ragionevole questa richiesta, dato che, evidentissimamente, la società non poteva pensare di costruire l'autostrada privandola della sua porta di accesso principale.

Comunque ciò ha portato con sè l'esigenza urgente della ricerca di nuovi finanziamenti; ed io desidero dare atto in questa sede che il comitato direttivo e la presidenza si sono prodigati con abnegazione e con entusiasmo, in un'opera difficile. Oggi di strada ne abbiamo fatta; abbiamo i progetti, approvati; la concessione è stata ottenuta; il finanziamento sulla legge statale concordato; un primo finanziamento di 85 miliardi reperito; abbiamo l'approvazione del comitato interministeriale del credito; abbiamo appaltato un primo lotto di lavori. Fra i problemi ancora aperti, è quello della concessione delle garanzie. La soluzione ci è proposta da questo disegno di legge, che indica anche alcune difficoltà e preoccupazioni, additando la soluzione. In questo momento mi piace rilevare il fatto che la Regione Trentino Alto Adige, come nella fase di avvio, di studio, di lancio dell'iniziativa, è la prima fra tutti gli enti pubblici interessati, ad accingersi ad approvare lo strumento indispensabile perché il finanziamento di 85 miliardi possa aver corso. C'è qualche aspetto che non può non preoccupare, in questo disegno di legge. È certo un appesantimento della situazione creditizia generale in regione, perché preleverà fondi anche dalle nostre disponibilità; ce ne rendiamo conto, ma ci pare che se l'opera è considerata valida, non sia ragionevole rifiutarne le conseguenze.

Seduta 225

Non possiamo certo pensare che, con questa legge, i lavori possano iniziare domani: ci vorrà più di qualche mese; ci vorranno le leggi delle Province di Trento e Bolzano, le delibere delle Province a statuto normale, quelle dei Comuni, con l'approvazione della relativa autorità tutoria; bisognerà risolvere il problema della forma con cui le Camere di commercio potranno prestare la fidejussione. Credo tuttavia che questo disegno di legge possa costituire anche per tutti gli altri enti un esempio; col varo di questa legge la Regione esprime la sua fiducia e la sua volontà nella realizzazione dell'opera. Mi pare anche doveroso, in questa sede, richiamare il Presidente della Giunta provinciale di Trento ad un impegno che era stato assunto e non è stato mantenuto: quello di un incontro con Regione e progettisti, per esaminare il problema dei raccordi della zona del Garda con l'autostrada, e della zona di Merano. Sarebbe infatti sommamente nocivo per l'economia turistica di queste zone, così note, particolarmente all'estero, che l'autostrada rappresentasse, con la sua facilità di scorrimento, un danno, sia pure non voluto.

Concludendo, mi compiaccio che sia stato presentato questo disegno di legge.

PRESIDENTE: La parola al cons. Paris.

PARIS (P.S.I.): Malgrado l'ottimismo del cons. Corsini, mi pare che le cose dell'autostrada siano andate con molta lentezza. Se anche il viadotto dei Vodi fosse ultimato domattina, non inciderebbe affatto sui problemi più grossi, e particolarmente su due. Primo tema, quello del finanziamento. Stiamo discutendo della fidejussione per poter trovare il denaro necessario, ma non abbiamo garanzia alcuna che i mezzi ci siano. Sarei felice se l'Assessore potesse tranquillizzarmi in proposito, e questa

è la condizione prima per un effettivo inizio dei lavori. Ripetendo che sono insoddisfatto della lentezza delle procedure, non faccio che ripetere cose che già sono state dette; così procedendo siamo arrivati al periodo di difficoltà che tuttora persiste. Sull'urgenza dell'autostrada è inutile spendere parole, ma c'è un altro problema capitale che riguarda il tronco Bolzano-Brennero: la struttura tecnica del lavoro. Chi ha letto, come io ho letto, la serie degli articoli sui trafori, recentemente apparsa sul « Corriere della Sera », avrà visto come si punti nettamente in direzione dei trafori. E non vorrei che, quando abbiamo ultimata questa nostra autostrada, ci trovassimo di fronte ad un'opera già superata tecnicamente. Tutti conoscono le difficoltà meteorologiche del passo del Brennero, che, nonostante la sua quota relativa, per quattro ed anche cinque mesi l'anno è coperto di neve, con le valanghe, le lavine ed il freddo intenso che l'accompagnano. Mentre altrove si fanno trafori, si costruiscono trafori, si progettano trafori, noi restiamo ancora ancorati al primitivo progetto. Sono critiche che ho già mosso al Presidente dell'autostrada due anni fa; ma in privato, perché mi si disse che avrei potuto pregiudicare la firma del decreto di concessione.

Ora mi si consentirà, fra questa Giunta moritura ed il Consiglio alla fine, di esprimere la mia convinzione, che è fatta più forte dall'esperienza di questi anni. Rischiamo di costruire un'autostrada che sarà invecchiata, se non all'atto della inaugurazione, certamente dopo pochi anni di esercizio. Per avere i vantaggi che ci proponiamo, di maggiori traffici, di più facili insediamenti industriali, dobbiamo offrire strade che siano sicure dodici mesi all'anno. Io capisco le difficoltà del reperimento dei mezzi; se l'attuale progetto prevede una spesa di 108 miliardi, l'esecuzione di un traforo eleverà il

IV Legislatura

costo in misura considerevole. Non chiedo che si abbracci l'idea mia, ma vorrei chiedere che non si pregiudichi tutto, che si lasci la possibilità di approfondire l'esame, sotto il profilo tecnico, dei costi, delle possibilità di aerazione delle gallerie.

(Assume la Presidenza il Vicepresidente Rosa)

PRESIDENTE: La parola al cons. Nardin.

NARDIN (P.C.I.): La relazione del dott. Turrini sull'autostrada meriterebbe un dibattito ampio; per ovvie ragioni non ravvisiamo l'opportunità di trattare questo tema in tutti gli aspetti posti dalla relazione e da questo disegno di legge. Diremo soltanto alcune cose, che ci sembrano essenziali. Anzitutto una osservazione: sarebbe bene che questo provvedimento, con la mole di impegno che reca con sè, fosse rinviato alla responsabilità della prossima legislatura. Tutti conoscono quale sia stato l'iter di questa autostrada. Ricapitolando brevemente: lo Stato, anzi il Governo, aveva varato un piano autostradale che comprendeva anche l'autostrada del Brennero. C'è stata una prima azione perché l'autostrada fosse stralciata da questo disegno di legge; poi si è operato per la costituzione della società, affermando due ordini di necessità: procedere più celermente, attraverso la società, alla realizzazione dell'opera, e, secondo, assicurare attraverso l'autostrada un maggiore sviluppo economico e turistico della Regione. Sono passati anni, e per quanto riguarda i tempi di costruzione dell'autostrada, la società non è riuscita neanche ad iniziare i lavori.

Per quanto riguarda lo sviluppo turistico economico, le previsioni sono perlomeno contrastanti: c'è anche chi pensa che l'autostrada non solo non contribuirà a sviluppare il turismo, ma potrà anzi essere negativa abbreviando od annullando i soggiorni nella nostra Regione.

Per i raccordi, la loro necessità è cosa ovvia; il piano urbanistico di Bolzano già prevede la « Schenllstrasse » per Merano.

La costruzione, nei progetti iniziali, avrebbe dovuto costare 85 miliardi di lire; ora siamo a 108 miliardi; se cominciamo a pensare ai trafori i 150 miliardi non saranno sufficienti.

Può anche darsi che Paris abbia ragione sul piano tecnico, ma ciò comporterebbe nuovi oneri. Sarò lieto, al proposito, di sentire informazioni dall'Assessore sul finanziamento. Finora abbiamo avuto molte assicurazioni, ma nessuno ha risposto alla domanda: quando? e all'altra domanda: gli 85 miliardi riguardano solo la Bolzano-Modena, e per il resto? Giunti al punto in cui siamo, non vale forse la pena di rivedere tutte le nostre posizioni? L'autostrada è al servizio della Regione fino a un certo punto; direi che interessa assai più il resto d'Italia.

Mi pare sarebbe più conveniente, ora, restituire la concessione allo Stato, sciogliere la società, soprattutto in vista delle conseguenze finanziarie che andiamo ad assumerci. L'autostrada sarà costruita a debito e l'impegno relativo, per almeno un ventennio, condizionerà i bilanci degli enti pubblici partecipanti. Inoltre l'operazione con l'istituto di Verona avrà come conseguenza un forte drenaggio del risparmio locale e, quindi, maggiori difficoltà per noi, per reperire i crediti necessari alle altre iniziative. A conti fatti, vale la pena di fare tanti sacrifici? Io pongo l'interrogativo. Non contesto i dati che ci sono offerti dalla relazione; sarebbe del resto difficile farlo, trattandosi di dati previsionati. Ma l'autostrada Milano-Monaco, progettata da ambienti finanziari di Milano e della Germania federale, è davvero una fola? Ed allora, se la facessero.

pag. 43

tutti i calcoli vanno rivisti. Ma anche ammesso che si realizzassero le previsioni sul finanziamento, sapete quali sacrifici questa iniziativa comporterà, per molti anni, a carico delle popolazioni delle provincie interessate? A noi pare che l'interesse nazionale sia più diretto e prevalente nella realizzazione dell'iniziativa, perciò vorremmo che il sacrificio non fosse tutto riversato sulle nostre popolazioni. Bisogna porre diversamente il problema: battersi presso lo Stato, perché intraprenda in proprio l'opera, con la priorità che è conseguente alla sua importanza. Intanto mi sembrerebbe utile sollecitare anche, con un'azione massiccia, un deciso intervento statale per la statale del Brennero. Una delegazione del Consiglio provinciale di Bolzano ha avuto contatto con l'allora ministro dei lavori pubblici Pieraccini e poi coi dirigenti dell'ANAS: quindici miliardi o poco più basterebbero per fare della nostra arteria una superstrada. Le considerazioni che ho esposte giustificano il nostro voto negativo: siamo per l'autostrada, ma ci pare più conveniente vedere di impegnare lo Stato alla sua realizzazione.

Sappiamo anche che ci sono amministratori appartenenti al nostro partito, in altre province, che la pensano diversamente da come la pensiamo noi. Noi, comunisti del Trentino Alto Adige, comunque, la vediamo così, e pazienza se altri la vedono diversamente. Non è una buona ragione per farci cambiare parere. Ripeto, e concludo, che non mi pare, quello che stiamo affrontando, compito dell'attuale, ma della futura legislatura regionale.

PRESIDENTE: La parola al cons. Canestrini.

CANESTRINI (P.C.I.): Per il nostro gruppo, ha esaurientemente riassunto le nostre

posizioni il compagno Nardin. Non vi è da parte nostra opposizione di principio, perché vi sono ragioni da valutare, anche se le organizzazioni popolari del Trentino-Alto Adige hanno registrato non pochi tentennamenti sull'utilità di quest'opera quando criteri di giusta priorità giustificherebbero richieste di investimenti in altri settori della vita economica locale. Si tratta di vedere, più che l'esistenza o la realizzazione dell'autostrada, gli strumenti che si vogliono usare per questa realizzazione. Le perplessità esistono in questo ordine. Noi sappiamo ad esempio che la Provincia di Trento regge il fanalino di coda per quanto riguarda i redditi individuali. Ebbene se l'autostrada s'ha da fare, si dia a questa provincia la garanzia che la sua realizzazione non finisca per dissanguare un'economia già dissanguata. Lei sa, signor Assessore, anche le perplessità di alcune categorie economiche; è già stato discusso sulle ansie degli agricoltori, sulle loro perplessità perché la loro mentalità li porta a considerare questa autostrada un lusso. Certamente l'impostazione è sbagliata, ma la Regione non ha fatto niente per chiarire questi dubbi. Dobbiamo recitare un po' tutti l'atto di dolore, l'atto di contrizione, come si diceva quand'eravamo bambini, per non avere presentato e discusso una nuova legge sugli espropri; ricordo che lei Assessore l'aveva, con me, auspicata. Tuttavia non l'abbiamo presentata, anche se, dato l'impegno che avrebbe comportato, siamo forse giustificati nel ritenere che questo provvedimento non poteva essere opera polemica delle opposizioni, ma avrebbe dovuto partire dalla Giunta. Tuttavia, anche per l'inadeguatezza della legge sugli espropri, rimangono dubbi, perplessità, specialmente nei contadini della zona più fertile della Regione, la val d'Adige.

Un problema che rimane aperto è anche quello del pedaggio. Non si è fatto quanto si doveva fare. L'autostrada del Brennero dovrebbe essere libera, senza l'umiliante e medioevale balzello del pedaggio. Quel che non è stato fatto, si può fare ora. Chiederei infine che si continui lo studio del problema dell'autostrada, ma che ci sia anche una energica presa di posizione per il miglioramento della statale del Brennero, che resterà sempre, anche ad autostrada realizzata, una struttura fondamentale della nostra Regione. Questa assicurazione ancora non è venuta. Vorrei infine che l'Assessore ci fornisse garanzia che la realizzazione dell'autostrada non possa diventare strumento di alibi per l'ANAS per evitare interventi del genere.

(Riassume la Presidenza il Presidente Pupp)

PRESIDENTE: La parola al cons. Odorizzi.

ODORIZZI (D.C.): A mia volta intendo manifestare all'Assessore proponente di questa legge e all'Assessore Turrini, che qui dentro vediamo anche nella sua veste di Presidente della società dell'autostrada, la mia soddisfazione e il mio apprezzamento per la chiarezza della relazione che ha accompagnato questo disegno di legge, e in genere per l'abbondanza dei dati, delle informazioni, che ormai in ripetute occasioni, ci sono stati offerti su questo argomento.

Il tema che qui è stato accostato, e dico il vero con uno spirito che mi è sembrato da tutte le parti abbastanza sereno ed obiettivo, se cioè quello che è stato fatto sia stato fatto nei termini più brevi possibili e coi risultati più efficaci, mi sembra un tema di importanza relativa di fronte alla sostanza della legge che siamo chiamati a votare che dobbiamo esaminare; e tuttavia io voglio dire il mio pensiero anche su di esso.

Secondo me, quando considero che l'intrapresa di cui parliamo è assolutamente nuova è di rilevanza tecnica assolutamente eccezionale, è di proporzioni finanziarie quali nessuna altra opera ha mai avuto in passato, dico che i tempi che sono stati fin qui impiegati per giungere al punto in cui siamo, sono stati utilizzati con estrema puntualità, con impegno e con sollecitudine. Bisogna che ci rendiamo conto che soprattutto per quanto riguarda le difficoltà finanziarie dell'operazione, esaminate con occhio tecnico, esse sono veramente qualche cosa di imponente e di grandissimo.

Si tratta di ottenere mutui per somme che nessun istituto di credito ha mai concesso per operazioni singole, data la loro entità, e si tratta di un credito non a medio nè a lungo, ma a lunghissimo termine, il che presuppone una provvista dei fondi relativi che non può essere attuata altro che attraverso emissione di obbligazioni a lunghissimo termine: trent'anni. Il ricorso alla emissione di obbligazioni presuppone soprattutto una assoluta puntualità di soddisfazione alle scadenze, cosa che difficilmente può armonizzarsi con la gestione di una autostrada che non è assolutamente legata a scadenze fisse e costanti; ma è esposta alle variazioni stagionali di traffico ed altre incognite.

Ecco perché penso che anche dopo l'emanazione di questa legge, alla quale daremo senz'altro il nostro voto, difficoltà permarranno, ma io sono convinto che nello spirito di collaborazione e di fiducia che nei contatti che la società ha avuto finora con gli istituti di credito ha saputo suscitare, anche queste difficoltà un po' alla volta verranno superate e forse più rapidamente di quanto non si possa prevedere.

Sono state avanzate delle ipotesi che possono mettere qualche punto di domanda su gli sviluppi nel tempo di un'operazione quale quella che stiamo curando.

Particolarmente qualcuno, e io apprezzo questo sforzo, si è reso diligente nel seguire un po' le discussioni che anche in campo internazionale si fanno a proposito della costruzione di altre autostrade, che potrebbero operare in concorrenza con l'autostrada del Brennero.

Il mio pensiero a questo riguardo è il seguente: nessuno di noi può prevedere quale diverso aspetto il sistema viario autostradale europeo andrà ad assumere a lungo termine; dipenderà da parecchi elementi di giudizio, che allo studioso odierno possono sfuggire. Ma di una cosa sono sicuro, che, mentre le previsioni di una possibile concorrenza su quella che sarà la gestione dell'autostrada del Brennero, sono affidate a delle ipotesi, e si traducono in incertezze, una cosa invece è certa: che l'economia nostra locale, se noi perdessimo il tram e non realizzassimo questa iniziativa, resterebbe definitivamente danneggiata e pregiudicata. La soluzione negativa rispetto alla soluzione positiva ha questo di certo: un danno sicuro, una minore possibilità di sviluppo economico sicura, di fronte all'incertezza di qualche vicenda meno favorevole che nel lungo volgere di anni l'iniziativa potrebbe incontrare.

Ecco perché anche su questo tema la mia coscienza dispone con facilità ad assumere un atteggiamento positivo.

La legge nostra ci impegna a prestare una garanzia solidale con gli altri enti, e questa garanzia solidale noi non possiamo nè minimizzarla nè sopravalutarla; non minimizzarla, perché realmente attraverso la legge e, in conseguenza della legge, attraverso gli impegni contrattuali che la Giunta andrà ad assumere, evidentemente, noi veniamo a trovarci in una posizione di debito potenziale. Non sopravalutar-

la, perché è vero che nel sistema della legge nazionale e nel piano finanziario complessivamente ideato dal legislatore nazionale, la garanzia degli enti locali viene ad essere in sostanza soprattutto la premessa perché possa operare la garanzia dello Stato, nei limiti di quel 50% delle opere ammesse al contributo, di cui parla la legge. Noi dobbiamo vedere dunque anzitutto l'atto che stiamo per compiere come una premessa necessaria e inderogabile voluta dallo stesso legislatore nazionale, affinché possa operare la garanzia dello Stato, garanzia sulla quale realmente si basano più facilmente le soluzioni positive, anche secondo il giudizio degli istituti di credito coi quali la società ha già in corso di avanzato sviluppo i suoi contatti e le sue trattative. E tuttavia dico, anche se questa è la funzione della nostra garanzia, essa costituisce sempre un impegno. Ma il nostro rischio ipotetico, possibile e in un certo senso anche doverosamente prevedibile nel momento in cui ci disponiamo a votare questa legge, per me subisce un'ulteriore limitazione, quando considero non solo i dati che nella relazione ci sono stati sottoposti e che ci assicurano della piena copertura dei piani finanziari con i redditi della gestione, non solo da questo, ma anche dalla presenza, nella convenzione stipulata con l'A.N.A.S., che pure ci fu sottoposta e di cui abbiamo preso conoscenza, di una clausola che prevede l'ipotesi di una insolvenza di una o altra annualità d'ammortamento dei debiti, e crea, per questa ipotesi, l'istituto della decadenza della concessione e della sostituzione dell'ANAS nelle obbligazioni degli enti che hanno assunto impegni per conto dell'autostrada, e prevede il rimborso di quanto gli enti stessi avranno, se quell'ipotesi si verificasse, anticipato fino a quel momento, con una riduzione del 10%.

Considerate le cose anche sotto questo

punto di vista tecnico-finanziario, l'impegno che noi contraiamo è di natura tale da non suscitare le preoccupazioni così vive che da qualcuno degli interlocutori ho sentito esporre. E dirò anche che non condividerei le preoccupazioni che sono state fatte particolarmente, mi pare, dal collega Nardin, o non le condividerei nella stessa misura, per quanto riguarda la possibile incidenza che le operazioni finanziarie contratte dalla società dell'autostrada, potrebbero avere sulle disponibilità degli enti locali, sulla possibilità degli enti locali di avere pienamente libera la disponibilità delle loro entrate effettive ordinarie per destinarle ad altri impieghi; infine sulla diminuzione di liquidità presso gli istituti bancari locali.

Non sono di questa opinione, anche perché la provvista del denaro non potrà essere fatta esclusivamente in sede locale, neppure preponderantemente in sede locale. È infatti noto, senza dubbio, che l'istituto col quale fino ad ora sono state portate più avanti le trattative per la conclusione del primo grosso finanziamento, certamente dovrà appoggiarsi a tutto il sistema bancario nazionale per fare il collocamento delle cartelle che dovrà emettere. La ripartizione, quindi, dell'ingente onere finanziario richiesto dalla costruzione dell'autostrada avverrà per la società del Brennero pressappoco come è avvenuto per l'autostrada del Sole, cioè attraverso emissioni di obbligazioni, e tutto il sistema bancario nazionale verrà chiamato a collocarle sul mercato nazionale, non solo in Regione, come avviene sempre quando si tratta di operazioni di così rilevante entità.

Tutto sommato dunque, mentre dò atto che la discussione che si è svolta su questo argomento mi è parsa caratterizzata da un notevole spirito di obiettività e di serenità, anche a nome del gruppo che in questo momento, per l'assenza del capogruppo, rappresento, penso che possiamo considerare la cosa con maggiore tranquillità di quanto non sia stato detto da altri. Il nostro voto sarà favorevole, largamente compiacendoci per l'impegno e la sollecitudine con le quali operazioni di così rilevante entità, senza precedenti e senza esperienze che ne facilitassero l'attuazione, sono state portate avanti fin qui e con l'augurio che le difficoltà (moltissime!) che ancora rimangono, (moltissime anche con riguardo alla situazione del momento, che sta in parte evolvendosi verso il meglio ma che rimane, come è stato universalmente riconosciuto e come è vero, difficile) che tutte le difficoltà che ancora rimangono vengano con altrettanta energia, come quella che è stata impiegata in passato, risolte, e si possa dar corso a quel più ampio inizio dei lavori che è nelle aspirazioni di tutti.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Brugger.

BRUGGER (S.V.P.): Damit von zuständiger Seite einige noch vorhandene Zweifel beseitigt werden können, die trotz der durch meinen Vorredner Herrn Adv. Odorizzi abgegebenen Erklärungen weiterbestehen, möchte ich hierzu noch einiges sagen. Zunächst möchte ich mit aller Klarheit betonen, daß die S.V.P.-Abgeordneten für den Bau der Brennerautobahn sind, die schon seit längerer Zeit geplant ist und durch unser Gebiet führen wird. Auch wir sind uns klar darüber, daß angesichts der heutigen Verkehrsverhältnisse die Strecke Brenner-Trient den Anforderungen nicht mehr gewachsen ist. Es muß im Zusammenhang damit bedauert werden, daß A.N.A.S. die Verbesserungsarbeiten der vorhandenen Brennerstraße nur sehr langsam betreibt, weshalb befürchtet werden muß, daß bis zur Verwirklichung der Autobahn der Nord-Süd-Verkehr unserem Gebiet verloren geht. Hierzu kommt, daß andere Einfallsstraßen nach Italien weit besser ausgebaut worden sind. Wir brauchen hierbei nur auf die Verbindungen nach Italien über die Schweiz zu verweisen. Wenn wir auch für die Verwirklichung der Brennerautobahn sind, dann enthebt uns dies nicht der Sorge, daß unsere Mittel infolge der vorgesehenen Bürgschaftsleistung überfordert werden, denn es handelt sich immerhin um 108 Milliarden Lire. In anderen Ländern, wie z.B. in Österreich oder in der Deutschen Bundesrepublik, werden übrigens die Autobahnen auf Kosten des Staats gebaut und es gibt dort keine sogenannten Maut-Autobahnen wie bei uns in Italien. Dies mag an der schwierigen finanziellen Lage des Staates liegen dennoch aber müßte sich der Staat darum bemühen, privates und öffentliches Kapital zur Errichtung einer derartig kostspieligen Anlage mobil zu machen, anstatt derart schwierige Bedingungen für die Übernahme einer 50% igen Bürgschaft zu stellen. Unsere Sorge wird auch durch den Fall der Gemeinde Meran genährt, in dem wir hinsichtlich der Bürgschaftsleistung mit einem blauen Auge davongekommen sind. Trotz des Art. 9 der Vereinbarung über die Autobahn sind wir nicht ganz beruhigt. Derselbe befaßt sich bekanntlich mit einer gewissen Sicherung, nach der z.B. die A.N.A.S. in die Rechte und Pflichten der Gesellschaft eintreten muß, wenn diese nicht imstande sein sollte, den Verpflichtungen

nachzukommen. Des weiteren muß auch be-

rücksichtigt werden, daß bei der gegenwärti-

gen schleichenden Inflation, dem Lohn- und

Preisauftrieb usw. der jetzt vorgesehene Be-

trag von 108 bzw. 109 Milliarden bis wir zur

Ausführung des Baus kommen auf 150 und

mehr Milliarden anwachsen kann.

Auch in bezug auf eine andere Bestimmung haben wir unsere Zweifel. Es handelt sich um die Bedingung C) von Art. 2 des Gesetzentwurfs, die nur dann ihre Erfüllung finden kann, wenn sämtliche beteiligten Gemeinden und Provinzen für die Bürgschaft haften. Nicht nur die Provinzen, sondern auch die Region befinden sich in einer schwierigen finanziellen Lage und wir möchten daher nicht, daß durch ihre Zustimmung zu diesem Gesetz die Provinz Bozen auf regionaler Ebene zur Bürgschaftsleistung gebunden wird, andere jedoch nicht. Es müßte uns deshalb die Möglichkeit gelassen werden, in bezug auf die Bürgschaftsleistung noch unsere Bedingungen stellen und Änderungen vorschlagen zu können, die sich eventuell als notwendig erweisen könnten. Wir bitten daher den zuständigen Finanzassessor oder den Präsidenten der Gesellschaft, hierzu Stellung zu nehmen. Vielleicht wäre es besser, wenn dieses Gesetz über die Bürgschaftsleistung erst dann verabschiedet wird, sobald auch die anderen Körperschaften die Vereinbarung über den Autobahnbau unterzeichnet haben werden. Es wäre uns dann wesentlich leichter, für dieses Gesetz zu stimmen. Jedenfalls müßten die von uns aufgezeigten Zweifelsfragen von kompetenter Stelle unmißverständlich geklärt werden.

(Vorrei fare qui alcune osservazioni supplementari perché da parte competente vengano dissipati i dubbi persistenti nonostante i chiarimenti dell'oratore che mi ha preceduto, l'avv. Odorizzi. Prima di tutto vorrei mettere in rilievo che i consiglieri della S.V.P. sono chiaramente favorevoli all'autostrada del Brennero, passante per la nostra provincia, costruzione progettata ormai da tempo. Anche noi siamo convinti che in rapporto all'attuale densità del traffico il tratto Brennero - Trento non

sia più all'altezza del compito: a questo proposito bisogna rammaricarsi che l'A.N.A.S. non proceda più velocemente con i lavori di miglioramento della statale del Brennero, tanto che si teme che fino alla realizzazione dell'autostrada il traffico nord - sud si sposti dalla nostra regione. A ciò si aggiunge ancora che altre strade di accesso all'Italia sono state ormai sistemate molto meglio della nostra, basti accennare ai collegamenti con l'Italia attraverso la Svizzera. Anche se siamo favorevoli alla realizzazione dell'autostrada del Brennero, ciò non ci dispensa però dal preoccuparci perché le nostre possibilità finanziarie sono sottoposte con la prevista garanzia ad uno sforzo eccessivo: si tratta infatti sempre di 108 miliardi di lire. In altri Paesi, come per es. in Austria o nella Repubblica federale tedesca, le autostrade sono costruite a spese dello Stato e le nostre autostrade a pedaggio non esistono affatto. Può darsi che ciò vada attribuito alla difficile situazione finanziaria dello Stato italiano; ciònonostante lo Stato dovrebbe almeno preoccuparsi di mobilizzare capitali pubblici e privati per la realizzazione di un'opera tanto costosa invece che porre condizioni pesantissime per l'assunzione di una garanzia del 50%. Le nostre preoccupazioni sono aggravate dalla questione del comune di Merano, questione con cui abbiamo fatto una brutta esperienza: non siamo dunque del tutto tranquilli nonostante l'art. 9 degli accordi sull'autostrada. Tale articolo fornisce notoriamente una certa garanzia, per es. l'A.N.A.S. dovrebbe subentrare nei diritti e doveri della Società per l'autostrada qualora questa non fosse in grado di soddisfare i suoi impegni. Del resto bisogna anche considerare il fatto che, data l'attuale inflazione latente e dati gli aumenti dei prezzi e dei salari, la somma prevista di 108 o 109 miliardi può salire, fino al

completamento dell'opera, fino a 150 miliardi e più.

Avanziamo dei dubbi anche su un'altra norma: si tratta del punto c) dell'art. 2 del disegno di legge, quello che troverà applicazione se tutti i comuni e province interessati presteranno la fidejussione. Non soltanto le Province ma anche la Regione si trova in una situazione finanziaria pesante e non vorremmo perciò che con l'approvazione di questa legge la Provincia di Bolzano fosse legata a garantire su piano regionale mentre non lo fossero le altre parti. Ci si dovrebbe perciò lasciare la possibilità di proporre alla garanzia le condizioni e modifiche che si dimostrassero eventualmente necessarie ed a tal fine pregheremmo l'Assessore alle finanze od il Presidente della Società per l'autostrada di prendere posizione in proposito. Forse sarebbe meglio varare la legge sulla garanzia della Regione soltanto dopo che gli altri enti avranno firmato gli accordi sull'autostrada: ci sarebbe poi molto più facile votare in favore della legge. In ogni caso i punti dubbi che abbiamo citato dovrebbero venirci chiariti da parte competente.)

PRESIDENTE: Chi prende ancora la parola? Se nessuno la chiede, parla l'Assessore e la discussione generale è chiusa.

La parola al cons. Corsini.

CORSINI (P.L.I.): Signor Presidente, sul regolamento. Io non intendo prendere ulteriormente la parola, ma non posso sopportare che si disattendano i diritti che ai consiglieri sono garantiti dal regolamento. Il regolamento dice che ogni consigliere, in discussione generale, può prendere la parola due volte e non precisa se prima o dopo la replica dell'Assessore.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Benedikter.

BENEDIKTER (S.V.P.): Es sind jetzt sehr wichtige Fragen aufgeworfen worden, von deren Beantwortung es abhängen wird, ob ich für den Übergang zur Debatte über die einzelnen Artikeln stimmen kann. Wenn diese Fragen jedoch durch die Beantwortung nicht geklärt werden könnten, dann müßte im Rahmen der Geschäftsordnung die Möglichkeit gefunden werden, die Diskussion fortzusetzen und eine zweimalige Wortmeldung vorzusehen.

(Si sono sollevati ora problemi molto importanti e dalle risposte che ad essi si daranno dipenderà se potrò votare per il passaggio alla votazione articolata. Se tali problemi non potessero essere chiariti, bisognerebbe trovare, nei limiti del regolamento interno, la possibilità di proseguire il dibattito e di prevedere un doppio intervento.)

PRESIDENTE: L'Assessore Turrini non è l'Assessore competente. Egli interviene come ogni altro consigliere. La parola all'Assessore Turrini.

TURRINI (Assessore agricoltura e cooperazione - D.C.): Non parlo, naturalmente, a nome dell'Assessore alle finanze, presentatore del disegno di legge, ma per incarico del Presidente, nella mia veste di presidente della società per la costruzione dell'autostrada del Brennero. È mio obbligo premettere un vivo ringraziamento a tutti i consiglieri che sono voluti intervenire in questo dibattito. Li ringrazio per la loro volontà di collaborazione e li ringrazio anche per avermi dato modo di esprimere alcuni chiarimenti su aspetti del problema, cosa che, altrimenti, non mi sarebbe stata possibile. Vorrei osservare che stiamo discutendo dell'iniziativa che ha il maggiore rilievo fra quante ne siano mai state realizzate nella nostra Regione. La mia relazione del 17 giugno scorso e quelle successive, che le sono state allegate, fino all'ultima, preziosa, del prof. Zignoli, era dare a tutti l'assicurazione che ogni diligenza era posta nella ricerca del finanziamento per tutta l'arteria. Dissi che il parere della società era identico a quello espresso dal Ministro Pieraccini quando, ricevendo una delegazione del Consiglio provinciale di Bolzano, affermò — e devo alla cortesia del cons. Nardin l'informazione esatta — che l'autostrada doveva iniziarsi al Brennero ed a Modena contemporaneamente per incontrarsi. La pratica svolta presso il Venecredito, se aveva riguardato il solo tratto Bolzano - Modena, lo aveva fatto per una questione di capacità dell'istituto che, nonostante le nostre reiterate richieste, non ritenne di poter accedere a trattative per il finanziamento dell'opera intera. Allora abbiamo rivolto le nostre richieste altrove, e posso dire che siamo quasi arrivati, che abbiamo portato parecchio avanti l'istruttoria anche per quanto riguarda il mutuo relativo al tratto Bolzano - Brennero. Qualcuno ha chiesto il 110me degli istituti finanziatori, ma credo mi consentirete di non farlo, anche perché di questa segretezza sono stato espressamente richiesto. Comunque i signori consiglieri regionali che fanno parte del Consiglio della società sono a conoscenza delle iniziative. Per questo, perché siamo in vista del termine del lavoro di reperimento dei finanziamenti, abbiamo presentato questo disegno di legge. Si tratta, quindi, di un fatto di estrema importanza l'approvazione di questo disegno di legge, perché ci consente di chiudere le trattative, consente anche la concessione delle garanzie previste dal Ministero del Tesoro. C'è stata in questa, come in altre discussioni sull'autostrada, una affermazione ricorrente, quella che lamenta la lentezza con la quale avremmo camminato. Ora vorrei che voi, signori consiglieri, leggeste attentamente

quanto è scritto nei documenti. Della Monaco -Venezia si parlava assai prima che della nostra autostrada. Nel 1950 partecipai ad un convegno autostradale a Palermo, e sentii parlare allora di altre autostrade che sono, come la Monaco - Venezia, più lontane assai dalla realizzazione di quanto non sia la nostra. Per contare i tempi della nostra autostrada, bisogna rifarsi alla legge che considerava questa autostrada, del 14 agosto 1961. Da allora, tre anni appena, si cominciano a contare i tempi. Ottenemmo la concessione, per primi, il 29 gennaio 1963 quindi poco più di un anno fa — ed il 15 maggio dello stesso anno, per il tratto Verona - Modena. Prima, nell'attesa, avevamo predisposto i progetti, ed anche questi abbiamo presentato per primi. Perché non si è voluto che l'autostrada del Brennero entrasse nel castello dell'IRI? Anche a questa domanda già è stata data risposta, ma sarà bene forse ripeterla. Siamo oggettivi: c'era il disegno di legge, non la legge, presente in Senato sulle autostrade. In questo disegno di legge, l'autostrada del Brennero, che era inserita all'art. 15 fra quelle di relativo interesse, fu trasferita all'art. 2, con la Milano - Napoli, che in quel momento era in costruzione nel tratto Firenze - Bologna; adesso è completa perché fu autorizzata con la legge Romita del 1955 ed aveva la precedenza assoluta su tutte. Poi c'erano le autostrade da completare, in parte già iniziate, e finanziate, dall'ANAS: la Milano - Laghi, la Brescia - Milano, la Genova - Sestri Levante, la Padova - Bologna, la Bologna - Canosa, tutte autostrade riguardanti concessioni rilasciate nel 1955 con la legge Romita; poi c'erano la nostra, ma soltanto per la tratta Verona - Brennero, la Firenze - Mare da raddoppiare, la Roma - Civitavecchia e la Napoli - Bari. L'unica senza pedaggio era la Salerno - Reggio Calabria che, per le caratteristiche depresse della zona, doveva essere

realizzata dall'ANAS. Ora, vogliamo chiederci che cosa ha fatto l'IRI? Ha fatto, sia chiaro, un lavoro meraviglioso: ha completato l'autostrada del Sole; poi ha eseguito i raddoppi di tre autostrade; per altre sta progettando, e sono avviati, lavori di piccolissima entità. Non poteva fare di più, lo riconosco. Ma per la nostra autostrada l'IRI aveva precisato che i tempi di inizio non avrebbero potuto essere considerati se non ad ultimazione dei programmi già finanziati, cioè nel 1967. Questo fu il primo motivo per il quale credemmo opportuno estrarle da quel castello. Un secondo motivo: la società era nata dalla partecipazione di tutte le province, da Modena a Bolzano. La legge parlava soltanto di una autostrada Brennero - Verona; l'altro tratto successivo, ci era stato chiarito, sarebbe stato oggetto di eventuale esame quando la Brennero - Verona fosse stata ultimata. Veniva a mancare alla nostra autostrada l'inserimento nell'autostrada del Sole, che consideriamo requisito essenziale. Il tema fu esaminato, lungamente ed attentamente, dal consiglio di amministrazione, che ritenne anche suo dovere sottoporlo all'assemblea generale. In occasione dell'assemblea per la discussione del bilancio 1961, questa deliberava ad unanimità la linea di condotta che abbiamo attuata. Quando fu approvata la legge che riguardava la nostra autostrada, andammo nuovamente dal presidente dell'IRI, ing. Petrilli, e dal direttore generale, il dott. Sernesi, recentemente scomparso, e rinnovammo la nostra richiesta che l'IRI si assumesse la costruzione dell'arteria, naturalmente con una certa priorità. La risposta fu identica: non prima del 1967. Ripeto queste cose perché non voglio che sussistano dubbi; e perché posso comprendere l'affermazione di lentezza in rapporto al desiderio di tutti di vedere in fretta appagate le nostre aspirazioni; ma il tempo trascorso è stato indispen-

sabile per gli adempimenti, che sono stati svolti nei termini minimi consentiti. Il cons. Corsini dice che nel 1961 la soluzione del problema dei finanziamenti sarebbe stata più facile, e sono d'accordo anch'io: ma nel 1961 non avevamo neanche la legge. Nonostante le difficoltà, è stato possibile arrivare alle trattative con istituti che sono quelli previsti ed autorizzati dalla legge, e credo di poter dire che le speranze di una sollecita conclusione sono fondate. Al cons. Paris, per quanto riguarda i trafori, vorrei dire che i giornali li leggo anch'io; ma gli ripeterò quanto mi disse un tecnico austriaco, ad Innsbruck: i trafori si fanno dove non si può fare la strada. E non dimentichi che anche i trafori presentano inconvenienti, che le autostrade a cielo scoperto non hanno. Ricordi infine, anche, che la nostra autostrada non è fine a se stessa, ma prosegue oltre il valico per collegarsi con l'arteria autostradale che andrà a Kunfstein, e che dobbiamo anche essere d'accordo con i progettisti dell'autostrada del versante austriaco, i quali hanno escluso recisamente l'ipotesi del traforo. Ed in tema di trafori, devo anche rispondere ai dubbi che sono sorti in alcuni consiglieri circa gli effetti che la loro esecuzione potrebbe produrre sul traffico della nostra autostrada: anche di questo si è tenuto conto nella redazione dei preventivi e nelle valutazioni. Il cons. Nardin ha espresso le sue perplessità sugli aspetti economici, sui riflessi, sulle competenze. Vero è che l'autostrada interessa, oltre che noi, anche tutta l'Italia, e vorrei dire che interessa anche altri, oltre i confini; però le iniziative noi le abbiamo sempre viste prendere da chi era più vivino alle esigenze. Devo ricordare che la Torino - Milano è stata realizzata dall'amministrazione provinciale di Torino a proprie spese?

I costi di costruzione. Il nostro progetto è valido anche oggi per quanto riguarda i pre-

ventivi. Le dirò che gli appalti che abbiamo fatto, delle opere di Zambana e dei Vodi, li abbiamo indetti, su consiglio anche dell'ANAS, proprio per controllare la rispondenza delle nostre previsioni alla realtà del mercato. Sui prezzi previsti abbiamo ottenuto qualche riduzione, ed è mia impressione che se le aste le facessimo oggi, le riduzioni le otteremmo anche in misura maggiore. D'altronde lei sa, consigliere, che le sorprese si nascondono, in fatto di costruzioni, sotto terra. Ebbene, dal ponte dei Vodi non abbiamo avuto sorpresa alcuna, ma la rispondenza esatta alle impostazioni preventive. Lei si preoccupa anche del drenaggio di denaro che verrà effettuato dal Venecredito per il finanziamento della nostra iniziativa.

Oggi si sente la carestia del denaro spero non per colpa dell'autostrada — ma tutti sappiamo che il finanziamento ad un istituto che si appoggia a tutte le Casse di risparmio delle zone interessate, ed all'associazione nazionale delle Casse di risparmio, avviene attraverso altri istituti, come si è fatto con l'IRI. Noi abbiamo visto, presso i nostri istituti di credito, offerte le obbligazioni dell'autostrada del Sole; ed a Roma ed altrove vedranno le obbligazioni per la nostra autostrada. Ma c'è di più: per la nostra autostrada siamo ricorsi ad istituti che non hanno bisogno di collocamento, nè nella nostra Regione nè altrove. Queste trattative riguardano il finanziamento della tratta da Bolzano al Brennero, e mi auguro di poter presto dare notizia di risultati che consentano l'inizio dei lavori con quella priorità che è indispensabile.

Il cons. Canestrini ha espresso l'opinione e l'augurio che si rifaccia la legge sulle espropriazioni, ed io non posso che associarmi, ancora una volta, a questo suo auspicio. Posso però assicurarlo che è stata ed è costante preoccupazione del consiglio di amministrazione che

gli espropri non avvengano sulla base della legge del 1965, ma secondo più realistiche considerazioni degli interessi che saranno lesi.

Non applicheremo certamente la legge così da rendere l'indennizzo ingiusto. Il cons. Odorizzi ha detto degli aspetti positivi ed anche dei motivi di meditazione sulla garanzia che ci accingiamo a concedere. Non voglio ripeterlo nè ripetere quanto è detto nella relazione. Comunque mi si consentirà di dire che la garanzia ha tre forme: la prima e la più importante è la garanzia concessa, in proprio, dalla società per l'autostrada, sui redditi che l'impresa darà. Vero è che i dati forniti sono fondati su ipotesi, ma non del tutto. Alcuni dati previsionali di sviluppo abbiamo potuto controllarli su altre autostrade, in situazioni analoghe alla nostra, ed abbiamo constatato che le nostre previsioni sono molto contenute; ci hanno anzi detto che sono nettamente pessimistiche, perché gli aumenti del traffico saranno certamente più ampi di quelli che noi abbiamo valutato.

Vero è, come ha detto il cons. Brugger, che in Germania ed in Austria le autostrade sono aperte, senza pedaggio, ma è anche vero che in altri Paesi, e ricordo gli Stati Uniti, ci si sta sempre più orientando verso la forma della concessione a società. Ciò sta avvenendo, probabilmente, anche per l'Austria, dove il problema dell'affidamento della Innsbruck - Kunfstein ad una società è allo studio. Ciò comporterebbe naturalmente il pagamento del pedaggio. Una seconda garanzia è data dallo Stato, per il suo intervento nella misura del 50%, alla quale però va aggiunto il contributo trentennale. Lo Stato interverrà nei casi di difficoltà, in base all'art. 19 della legge, per il 50%; il contributo può valutarsi nel 40-42%. Infine c'è la nostra garanzia, quella degli enti pubblici. Devo precisare alla richiesta del cons. Brugger che la nostra legge non obbliga alcuno — nè lo potrebbe — alla concessione della garanzia, ma mi consentirà di osservarle, dr. Brugger, che se tutti ragionassero come lei, la Regione si troverebbe sola a fornire questa garanzia. Non è obbligo che risulti da una legge, ma è un obbligo politicamente assunto che ritengo si debba onorare. D'altronde non comporta ammanimento di capitale alcuno: il capitale relativo dovrà essere segnato in bilancio, ma « per memoria », come già avviene nel bilancio dello Stato per la garanzia ai nostri mutui.

Non so se ho risposto a tutti i consiglieri; spero di sì. Rinnovo il mio ringraziamento ai colleghi, al Presidente del Consiglio che ha voluto dare a questa legge la priorità su altre, alla Giunta che ha presentato il disegno di legge ed a quanti hanno collaborato e collaboreranno a questa iniziativa.

PRESIDENTE: Chi prende la parola? Per domani sono prenotati i cons. Benedikter e Mitolo. La seduta è tolta. I lavori riprendono domani alle 10.

Saranno esaminati i seguenti disegni di legge: « Norme per l'applicazione dell'imposta sugli incrementi di valore delle aree fabbricabili e del contributo di miglioria specifica »; « Adesione della Regione all'aumento del capitale della S.p.A. Idrovia Ticino-Milano Nord-Mincio » con sede in Brescia »; « Aumento dei fondi di dotazione dell'Istituto per l'esercizio del credito a medio e lungo termine nella Regione Trentino - Alto Adige e dell'annessa sezione per il credito agrario di miglioramento ».

La seduta è tolta.

(Ore 19,05).