

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

---

UFFICIO RESOCONTI CONSILIARI  
AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE

SEDUTA

33.

SITZUNG

30-10-1969

Presidente: BERTORELLE

Vicepresidente: DEJACO

VI. LEGISLATURA - VI. LEGISLATURPERIODE

## INDICE

**Mozione dei Consiglieri regionali Mayr, Steger, Dalsass ed altri sui danni subiti dai proprietari dei terreni occupati nel corso dell'esecuzione dei lavori di costruzione dell'autostrada del Brennero. (n. 13)**

pag. 3

**Disegno di legge n. 32:  
« Provvedimenti per l'apprestamento di nuove aree industriali »**

pag. 19

## INHALTSANGABE

**Beschlußantrag über die durch die Eigentümer der im Zuge der Bauarbeiten der Brenner-Autobahn besetzten Gründe erlittenen Schäden, eingebracht von den Regionalratsabgeordneten Mayr, Steger, Dalsass u.a. (Nr. 13)**

Seite 3

**Gesetzentwurf Nr. 32: « Maßnahmen für die Bereitstellung neuer Industriegrundstücke »**

Seite 19

Ore 10.05.

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale.

PRUNER (Segretario questore -P.P.T.T.):  
(fa l'appello nominale).

PRESIDENTE: Lettura del processo verbale della seduta 24.10.1969.

PRUNER (Segretario questore-P.P.T.T.):  
(legge il processo verbale).

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

Procediamo alla trattazione del punto 15 dell'Ordine del giorno: « **Mozione dei Consiglieri regionali Mayr, Steger, Dalsass ed altri sui danni subiti dai proprietari dei terreni occupati nel corso dell'esecuzione dei lavori di costruzione dell'autostrada del Brennero (n. 13)** ».

### MOZIONE

*In diverse zone della provincia di Bolzano, specie nella media ed alta valle dell'Isarco nonché nella Bassa Atesina, le Imprese edili, alle quali la S.p.A. Autostrada del Brennero ha affidato l'incarico di attuare le opere autostradali, stanno procedendo all'effettuazione dei la-*

*vori concernenti i singoli lotti in maniera tale che la situazione ha raggiunto, per la popolazione locale ma soprattutto per i proprietari terrieri soggetti alle cessioni ed occupazioni dei loro terreni proporzioni intollerabili sia sotto il profilo economico che sotto quello giuridico. La causa di tale subentrato insostenibile stato di cose è dovuta al fatto che nell'attuazione dei lavori le Imprese incaricate:*

- *hanno effettuato ed effettuano, assai spesso senza interpellare in merito i proprietari dei fondi — quindi arbitrariamente — occupazioni di terreno, spostamenti del tracciato autostradale, scavi e depositi di materiale;*
- *hanno chiuso e dislocato strade interpoderali e strade d'accesso a masi isolati, gruppi di masi e ad aziende agricole, procedendo in tal modo addirittura anche con le strade comunali, senza peraltro provvedere al ripristino di dette strade o quantomeno al risarcimento dei danni;*
- *hanno chiuso l'accesso a quegli appezzamenti di terreno ancora coltivabile, rimasti di proprietà degli interessati dopo l'accordata cessione alla Società Autostradale, delle aree necessarie per l'opera in parola; non hanno inoltre provveduto né ad indennizzare i proprietari per quei terreni loro rimasti e resi appunto incoltivabili, né a risarcirli;*

— hanno distrutto acquedotti, fognature, opere murarie protettive, recinti, prati arabili pascoli ed altri appezzamenti per coltivi, appartenenti a singoli o ad interessenze; hanno inoltre occupato temporaneamente appezzamenti, danneggiandoli e rendendoli incoltivabili per avervi transitato con veicoli pesanti, e tutto ciò senza pagare i risarcimenti dovuti e promessi per le occupazioni, per i danni e per le liquidazioni forfettarie, nella fattispecie senza provvedere ai lavori di ripristino.

La Società Autostradale, o meglio le imprese edili alle quali i danneggiati, ovvero i loro rappresentanti, si sono ripetutamente rivolti onde far cessare questa insostenibile situazione ed onde ottenere il risarcimento dei danni subiti, non hanno, per lo meno da due anni a questa parte, tenuto fede agli impegni assunti, quelli cioè di provvedere in misura adeguata al risarcimento dei danni ed a quanto da essi derivato, nonché di provvedere alle liquidazioni ed indennizzi per i peggioramenti di natura economica e per il deprezzamento delle aree in parola.

Tutto ciò premesso e dato che i danni causati, nonché gli abusi in cui si è incorso, sono in assoluto contrasto con quanto, nella realizzazione dell'autostrada, concerne quegli investimenti (mutui) che rivestono per la Regione Trentino-Alto Adige un'importanza fondamentale determinante,

## IL CONSIGLIO REGIONALE

### *i m p e g n a*

la Giunta regionale ad intervenire immediatamente presso la S.p.A. Autostrada del Brennero di cui la Regione è socia, affinché la Società stessa, nella fattispecie le Imprese edili da essa incaricate, vengano invitate a rispettare gli impegni assunti ed a provvedere in misura a-

deguata al risarcimento dei danni ed a quanto ad essi connesso; a provvedere inoltre al pagamento delle liquidazioni, al pagamento degli indennizzi per i deprezzamenti e per il peggioramento economico, nonché a provvedere senza indugio a tutti i possibili lavori di ripristino, onde evitare che i danneggiati si vedano costretti di adire a vie legali.

Chi la illustra? La parola al cons. Mayr.

MAYR (S.V.P.): Dieser Beschlusstrag wurde deshalb unterbreitet, weil die Autobahngesellschaft bzw. die mit dem Bau der Autobahn beauftragten Firmen trotz wiederholten Hinweises auf die verschiedenen Schäden besonders im oberen Eisacktal und im Bozner Unterland die Entschädigung nicht entsprechend geleistet oder sie längere Zeit hinausgeschoben haben.

Grundlegend für meine Erklärungen — dies möchte ich vorausschicken — ist die Tatsache, daß die Autobahngesellschaft die Grundstücke doch zu einigermaßen angemessenen Preisen erworben hat, so daß diesbezüglich mit wenigen Ausnahmen allgemeine Zufriedenheit herrscht. Die geringe Anzahl der Enteignungen läßt darauf schließen, daß die betreffenden Grundeigentümer einerseits mit den preislichen Abfindungen zufrieden waren und andererseits auch das erforderliche Verständnis gezeigt und eine positive Einstellung zu diesem Vorhaben bewiesen haben, was für die wirtschaftliche Entwicklung in der gesamten Region von Bedeutung ist.

Trotz dieser Feststellungen muß ich jedoch das Verhalten der Autobahngesellschaft bzw. jenes der einzelnen Baufirmen negativ beurteilen, da jetzt während des Baus eine andere Haltung eingenommen wird als vor der Ablösung der Grundstücke.

Wie aus diesem Beschlusstrag hervorgeht — die hier angegebenen Sachverhalte kön-

nen ja durch Schätzungen bewiesen werden —, haben die mit dem Bau beauftragten Firmen in den verschiedenen Gebieten willkürlich Grundbesetzungen und Arbeiten wie Aushub usw. durchgeführt. In den meisten Fällen wurde der Grundeigentümer nicht einmal gefragt und es ist so weit gekommen, daß bestimmte Baufirmen die Enteignung vorgenommen haben, ohne irgendwelche Verhandlungen mit dem Besitzer anzustreben.

Sehr großer Schaden wurde ferner den verschiedenen Wegen zugefügt, vor allem Zufahrtswege zu Einzelhöfen, Gehöften, Fraktionen, Interessentschaftswege, ja sogar öffentliche Gemeindewege wurden abgeschnitten oder irgendwie beschädigt und nicht wieder instandgesetzt. Es ist vor allem bedauerlich, daß für diese Schäden bis heute keine Entschädigungen zuerkannt worden sind.

Ein weiterer großer Nachteil für den Grundeigentümer, dh. für die geschädigten Bauern, ist der Tatbestand, daß viele Restflächen, die nach der Abtretung einer bestimmten Grundfläche ohne Zufahrtswege verblieben sind, nicht von der Autobahngesellschaft abgelöst wurden, obwohl sie nicht bebaut werden können und ihre Wirtschaftlichkeit eingebüßt haben. Der Autobahngesellschaft ist auch bekannt, daß verschiedenen Wasserleitungen, Kanalisierungen, Umzäunungen, Äckern, Weiden usw. große Schäden zugefügt wurden und werden, da die Baufirmen ohne Befragung Ablagerungen vornehmen. Sowohl die Geschädigten selbst als auch verschiedene Verbände wie z.B. der Bauernbund sind deshalb bei der Gesellschaft vorstellig geworden.

Ich muß in diesem Zusammenhang noch darauf hinweisen, daß die Autobahngesellschaft bzw. die einzelnen Firmen die Verpflichtung eingegangen sind, für die durch die Bauausführung der Wirtschaft entstandenen Schäden in

angemessener Weise aufzukommen. Es mußten jedoch in dieser Hinsicht leider negative Feststellungen gemacht werden. Wie ich schon sagte, sind die Geschädigten selbst, bzw. noch mehr die jeweiligen Organisationen deshalb vorstellig geworden, da die Betroffenen nicht gewillt sind, noch länger stillschweigend zuzusehen, zumal die angerichteten Schäden in die Millionen gehen und bei der Autobahngesellschaft — ich muß es offen sagen — eine Verschleppungstaktik festzustellen ist. Ich möchte nicht mißverstanden werden oder übertreiben, aber die Schäden gehen, wie gesagt, in die Millionen. Der im Beschlußantrag dargelegte Sachverhalt kann durch genaue Unterlagen bewiesen werden, da von den Schäden Schätzungen gemacht wurden. Vielleicht darf ich noch erwähnen, daß z.B. für die Grundablösungen im Nordtiroler Raum — wenn wir Vergleiche mit Steinach und Matrei ziehen, wo doch der Grund viel weniger wert ist — wesentlich höhere Preise erzielt worden sind als auf Südtiroler Seite. Nicht dies hat Mißverständnisse und Unzufriedenheit hervorgerufen, sondern vielmehr die Tatsache, daß die Nebenschäden nicht berücksichtigt wurden, zumal gerade bei uns die Grundstücke wohl zu angemessenen, nicht jedoch zu hohen Preisen abgelöst wurden. Die Verantwortlichen sind sogar so weit gegangen, daß sie diese Nebenschäden als Kleinigkeiten (« piccolezze ») abgetan haben. Außerdem muß ich erklären, daß es ein großer Nachteil ist, wenn diese Nebenschäden erst bei Fertigstellung der Teilungspläne ersetzt werden. In Nordtirol z.B. wurden Anzahlungen gemacht und dann der Ausgleichsbetrag ausbezahlt, wenn die Teilungspläne vorlagen.

Wir wissen, daß die Autobahn für die gesamte Region und somit auch für die Provinz Bozen von Bedeutung ist, da damit die Wirtschaft durch sie einen Aufschwung erfährt.

Wir sind aber auch der Ansicht, daß diese Autobahninvestitionen mit all ihren Vorteilen die Schäden und das Verhalten gegenüber den Grundeigentümern nicht rechtfertigen können. Denn, meine Herren, von erstrangiger Bedeutung für die Verwirklichung der Autobahn ist doch der Grund und Boden, auf dem sie gebaut wird. Es ist doch ein sehr schlechtes Zeichen, wenn es so weit kommt, daß die Geschädigten, die nun bereits über ein Jahr auf die Vergütung der Nebenschäden warten, sich mit der Beschreitung des Rechtsweges befassen müssen, was effektiv der Fall ist.

Ich möchte somit zusammenfassend erklären: Die Autobahngesellschaft sollte nicht nur danach trachten, die Grundablösungen zu einem mindestens angemessenen Preis zu tätigen, sondern sollte sich mit den einzelnen Firmen verpflichten, auch die Nebenschäden angemessen zu vergüten, ohne mit der Vergütung jahrelang zuzuwarten. Sie haben sicherlich von der Presse erfahren, daß besonders im Gebiet des mittleren und oberen Eisacktales willkürlich vorgegangen worden ist; Maschinenparks und verschiedene Anlagen wurden ohne Rücksicht auf das Gebiet errichtet; in Albeins und Vahrn z.B. wurden Tunnels erbaut, was sich störend auf das Landschaftsbild auswirkt und mit starken Staubbildungen verbunden war. Sie haben vielleicht auch Presseberichte gelesen, die im Ausland erschienen sind und in denen kein positives Bild von diesem Autobahnvorhaben wiedergegeben wurde.

Vielleicht darf ich abschließend noch erwähnen, daß man bei dieser Regelung der Autobahnschäden sogar so weit gegangen ist, im endgültigen Vertrag eine Zusatzklausel einzufügen, die nur in italienischer Sprache verfaßt ist und die im Vorvertrag nicht enthalten war. Ich finde es sehr bedauerlich, daß auf diese Weise vorgegangen wird und es kann wirklich nicht

von einer guten Absicht gesprochen werden, wenn nach einem Jahr — teilweise liegen die Schäden auch noch länger zurück — festgestellt werden muß, daß trotz Interventionen die Entschädigung bis heute nicht geleistet worden ist. Wir haben diesbezüglich genaue Schätzungen; es würde jedoch zu weit führen, hier auf Einzelheiten einzugehen. Ich darf jedoch neuerdings erwähnen, daß diese Schäden wirklich in die Millionen gehen. Das weiß die Autobahngesellschaft sehr genau und wir können, wie schon gesagt, auch die entsprechenden Dokumentationen unterbreiten. Wir hoffen aber, daß diese Schäden nun doch endlich ersetzt werden, denn es geht nicht an, daß durch dieses Vorhaben diejenigen, die Grund und Boden als Voraussetzung zur Verwirklichung des Autobahnbau zur Verfügung stellen müssen, in der jetzt aufgezeigten Weise behandelt werden.

*(La presentazione di questa mozione trae origine dal fatto che la Società dell'Autostrada, nella fattispecie le ditte appaltatrici, non hanno provveduto, nonostante i reiterati accenni sui danni lamentati particolarmente nell'alta Valle d'Isarco e nella Bassa Atesina di Bolzano, a corrispondere gli adeguati indennizzi, oppure hanno procrastinato i dovuti pagamenti troppo a lungo nel tempo.*

*Fondamentalmente — è d'uopo premetterlo — le mie dichiarazioni poggiano sulla circostanza di fatto che la Società dell'Autostrada ha acquistato i terreni a prezzi piuttosto convenienti per cui, salvo poche eccezioni, sono rimasti in genere tutti soddisfatti. Dal ridotto numero degli espropri si può infatti trarre la conclusione che i proprietari terrieri si siano ritenuti paghi dei prezzi pattuiti. Va quindi tenuto in debito conto come, con il suo favorevole atteggiamento, quella gente abbia dimostrato di comprendere appieno la importanza che questo*

*progetto riveste ai fini economici di tutta la Regione.*

*Ciò considerato, non posso esimermi dall'esprimere un giudizio negativo sul comportamento della Società dell'Autostrada, o più specificatamente su quello delle singole imprese appaltatrici, un modo di procedere cioè che ora, nel corso dei lavori, si sta dimostrando nettamente contrastante con quanto stabilito in previsione dell'acquisto dei terreni.*

*Come emerge da questa mozione — i fatti in essa citati possono beninteso essere comprovati da debite stime — sono state in diverse zone effettuate dalle ditte appaltatrici arbitrarie occupazioni di terreni, nonché lavori di scavo tali da provocare smottamenti, e tutto ciò senza, nella maggior parte dei casi, neppure interpellare i proprietari; determinate imprese hanno addirittura proceduto all'esproprio, senza neanche tentare a priori una qualsiasi trattativa col proprietario.*

*Gravissimi inoltre i danni arrecati alla rete viaria, specie per quanto riguarda le strade o sentieri di accesso a masi isolati, fattorie, frazioni; finanche strade comunali e quindi di interesse pubblico, vennero troncate o comunque danneggiate, senza che si provvedesse in merito ad un ripristino. Deplorabile rimane sempre e soprattutto il fatto che per i citati danni non si sia finora riconosciuto ancora alcun indennizzo.*

*Ciò di cui i proprietari terrieri, nonché, direi i contadini danneggiati, risentono particolarmente sta nel dato di fatto che molte aree residue, le quali dopo la cessione alla società autostradale di una superficie di terreno, sono state rese infruttifere, vuoi per la mancanza di vie d'accesso, vuoi per altre cause inerenti sempre ai lavori, non sono state finora riscattate dalla Società in parola. Che le imprese appaltatrici abbiano arrecato gravi danni ad acquedotti, fognature, recinzioni, campi, pascoli, ecc., causa*

*soprattutto i depositi di detriti cui procedono sulle aree coltivabili, senza esserne minimamente autorizzati, è cosa ben nota alla Società dell'Autostrada, dati i reclami ad essa avanzati sia dai danneggiati stessi che da diverse associazioni interessate, quale l'Unione Agricoltori e Coltivatori diretti ecc.*

*A tal proposito è forse d'uopo che io faccia presente come la Società dell'Autostrada, nella fattispecie le singole imprese appaltatrici, si fossero, sì, assunto l'impegno di risarcire in adeguata misura anche questi danni economici, ma che per altro tale impegno è rimasto finora purtroppo lettera morta. Come già detto i danneggiati hanno reclamato presso la Società Autostradale, ma ancor più energicamente lo hanno fatto per loro le rispettive Organizzazioni in quanto — senza voler con ciò essere frainteso e tanto meno esagerare — i danni sono calcolabili nell'ordine di milioni. E francamente detto, la Società dell'Autostrada ha adottato una tattica dilazionistica tale da non poter ovviamente più essere tollerata in silenzio dai danneggiati. L'entità dei danni in parola è in tutto e per tutto comprovata da perizie, la qual cosa consente di poter fornire una precisa documentazione su ogni dato di fatto indicato nella mozione. Mi si consenta altresì di ricordare ad esempio come per l'acquisto degli appezzamenti di terreno nel Tirolo del Nord — volendo fare, diciamo, dei confronti con Steinach, Matri ove le aree, come si sa valgono meno — siano stati pagati prezzi sensibilmente più alti che nel Sudtirolo. Ebbene, non è tanto questo che possa aver suscitato, salvo rari casi, dissensi e scontentezza, quanto e soprattutto l'amara constatazione che proprio qui da noi, ove i terreni sono stati acquistati ad un prezzo ragionevole, non si siano tenuti nella debita considerazione i danni relativi alle aree residue, ma che anzi i responsa-*

*bili in merito siano addirittura giunti al punto di definire tali danni «piccolezze». Voglio aggiungere a tal proposito che è molto svantaggioso risarcire questi ultimi solo a ripartizione effettuata delle aree residue, mentre, ad esempio, nel Tirolo del Nord viene in merito subito versato un acconto e quindi, non appena approntati i piani di ripartizione, provveduto al conguaglio.*

*Sappiamo quale importanza rivesta la autostrada ai fini dello sviluppo economico dell'intera Regione ed ovviamente quindi anche della Provincia di Bolzano, per cui, in considerazione appunto di tali vantaggi, riteniamo assolutamente controproducente il comportamento della Società Autostradale nei confronti dei proprietari terrieri. Infatti, egregi colleghi, l'elemento primariamente valido per la realizzazione dell'autostrada è dato proprio dal terreno e dal suolo sul quale la si costruisce. E' pertanto davvero molto triste che si debba arrivare al punto, come in effetti lo siamo, che i danneggiati per ottenere quanto di loro spettanza si vedano ora costretti, dopo oltre un anno di inutile attesa, ad adire le vie legali.*

*Dunque ricapitolando: la Società dell'Autostrada non dovrebbe mirare soltanto ad acquistare i terreni ad un prezzo per lei conveniente, ma impegnarsi altresì, unitamente alle singole imprese appaltatrici, a risarcire adeguatamente i danni di cui sopra, tenendo poi fede, a tempo debito, allo impegno. Avrete avuto modo di rilevare dalla stampa come, specie nella Media ed Alta Val d'Isarco, si sia proceduto, arbitrariamente si intende, all'installazione a piacere di parchi macchine e ad altro ancora, quale, ad esempio, la costruzione di tunnels ad Albes e Varna, nel corso della quale gli automezzi adibiti al trasporto del materiale hanno ovviamente sollevato pol-*

*vere in gran quantità, polvere che posandosi sulle gemme ne ha impedito la normale vegetazione, con conseguente danno alla produzione. Avrete forse avuto modo di rilevare come persino la stampa estera non giudichi positivamente questo progetto autostradale. Mi si consenta, concludendo, di far memoria che per quanto concerne la regolazione dei danni in questione si è addirittura giunti al punto di inserire nel contesto del contratto definitivo una clausola redatta solo in italiano e non figurante nel contratto preliminare. Trovo questo modo d'agire alquanto deplorabile e niente affatto rispecchiante delle buone intenzioni; tale mia opinione è avvalorata dal fatto che ad oltre un anno di distanza, e nonostante reiterati interventi, non si è ancora provveduto al minimo risarcimento. Come ho già detto, abbiamo in merito esatte perizie, ma penso sarebbe troppo lungo ora scendere nei particolari; mi limito quindi a ribadire che i danni rientrano veramente nell'ordine di milioni. La Società dell'Autostrada è comunque perfettamente edotta su questo nonché sul fatto che disponiamo e possiamo quindi presentare una esauriente documentazione in merito. Vogliamo sperare comunque che ci si decida finalmente di provvedere ai dovuti risarcimenti, poiché è inammissibile un tale comportamento nei confronti proprio di coloro che, cedendo suolo e terreno, hanno consentito la realizzazione di un'opera così vantaggiosamente importante ai fini della nostra economia).*

PRESIDENTE La parola al cons. Sembenotti.

SEMBENOTTI (P.P.T.T.): Signor Presidente, solo per dire che noi siamo d'accordo con questa mozione presentata dal gruppo della S.V.P. Siamo d'accordo perché questi

casi esistono. Io non posso dire se nella provincia di Bolzano esistono tutti i casi qui specificati nel testo della mozione, però so che esistono casi analoghi, se non proprio tutti quelli specificati, almeno diversi ne esistono anche nella provincia di Trento. Questo posso dirlo per esperienza diretta, e dirò anche di più: che purtroppo coloro che si rivolgono all'Autostrada per avere indennizzo o per ottenere il riconoscimento dei danni, si vedono, non dico contestato il danno, ma vengono indirizzati alle varie imprese che hanno in appalto i lavori, le quali imprese dicono: rivolgetevi all'Autostrada. E chi è danneggiato non sa mai a chi rivolgersi; deve necessariamente, per aver ragione, rivolgersi all'avvocato, il quale avvocato, logicamente, rifà la stessa strada, dall'Autostrada alle imprese e finirà per citarle tutte e due in solido. Non so, certo è che si gioca un po' al palleggio delle responsabilità fra Autostrada e imprese che effettuano veramente il lavoro. Questo noi dovremmo evitarlo e dovremmo evitarlo anche per una questione di serietà, perché nell'autostrada ci siamo direttamente interessati; c'è interessata la Regione, ci sono interessati gli enti pubblici vari, e non è certo lodevole che si speculi o si tenti di speculare sui danni che vengono provocati ai singoli.

Io, come ho detto prima, devo dir solo queste poche parole, per dire che siamo d'accordo con la mozione, però anche vorrei qui presentare un emendamento a questa mozione, un emendamento semplicissimo, che penso non sia neanche necessario presentarlo per iscritto. Si tratterebbe di sostituire nella prima riga della mozione, la dizione « provincia di Bolzano » con la dizione « Regione Trentino-Alto Adige ». Solo questo. Perché, come ho detto prima, per esperienza diretta, so che danni del genere, casi del genere, esistono an-

che nella provincia di Trento e basterebbe sostituire quello per dar valore più completo e globale alla stessa mozione. Nell'occasione della discussione di questa mozione vorrei sentire anche dall'assessore qualche spiegazione su questa autostrada del Brennero, perché l'altro giorno, quando si è trattato di rifinanziare la Società, o meglio di aumentarne il capitale, si è detto: le spiegazioni verranno, in parte almeno, quando si tratterà della mozione, che era stata pressoché abbinata alla discussione: Io perciò vorrei sentire un qualche chiarimento dall'assessore, circa almeno i tempi di realizzazione di questa società. Dico perché ho visto, come avranno visto tutti, questo incontro tra presidenti, che si è verificato, mi sembra, a Vipiteno, fra il presidente dell'Autostrada del Brennero e il presidente dell'Autostrada del Brennero oltre confine. Si sono incontrati e hanno constatato una cosa: che la autostrada del Brennero per quanto riguarda dal Brennero in là, ossia nel territorio dell'Austria, sarà ultimata entro la primavera del '70; invece per quanto riguarda il tratto di agganciamento dal Brennero all'autostrada del Sole, scopo ultimo e generale di questa autostrada del Brennero, questo non avverrà tanto presto. Si dice che sarà ultimata senz'altro entro la fine del '71, però qualche altro dice che entro il '70 si arriverà sì e no a ultimare i tratti che sono appena avviati adesso, perciò si arriverà alla fine del '72. Io non lo so. Vorrei collegare questo discorso con un discorso che ho sentito in sede politica circa dieci anni fa: ho sentito dire da persone allora in auge, che purtroppo noi italiani non dobbiamo iniziare l'autostrada, perché quando abbiamo fatto l'autostrada fino al Brennero, che cosa otteniamo? La povera Austria non sarà in grado di arrivare fin lì tanto presto con l'autostrada, perciò la nostra iniziativa servirebbe po-

chissimo. Questo si era detto e l'ho sentito io in una conferenza tenuta da uno dei maggiori, non della Società dell'Autostrada, per la verità, ma dei maggiori della politica di allora. Adesso io vorrei sentire dall'assessore qualcosa di preciso a questo riguardo, proprio perché ho avuto anch'io, come hanno avuto tutti, questo documento, nel quale si dice che entro la primavera '70 tutta l'autostrada, dal Brennero in fuori, sarà completata. Vorrei sentire i motivi per i quali si sono ritardati questi lavori. E per ritornare alla mozione più specificatamente, io propongo questo emendamento: sostituzione della dizione « provincia di Bolzano », con la dizione « Regione Trentino-Alto Adige », nella prima riga della mozione.

*(Assume la Presidenza il Vicepresidente Dejaco).*

PRESIDENTE: Se si può concordare con i proponenti, procediamo alla correzione.

MAYR (S.V.P.): Wir sind damit einverstanden; wir haben ursprünglich diesen Beschlußantrag deshalb eingebracht, weil wir diese Tatbestände in der Provinz Bozen feststellen wollten. Falls dieselbe Situation auch in der Provinz Trient gegeben ist, sind wir selbstverständlich auch einverstanden.

*(Noi siamo d'accordo; comunque questa mozione l'avevamo presentata in considerazione delle circostanze di fatto constatate in provincia di Bolzano. Ma se le cose stanno, in provincia di Trento, alla stessa maniera, siamo ovviamente d'accordo anche noi).*

PRESIDENTE: Se i proponenti sono d'accordo si può senz'altro procedere in via breve alla correzione, sostituendo « Provincia di Bolzano », con « Regione Trentino-Alto Adige ».

La parola al cons. Manica.

MANICA (P.S.I.): Signor Presidente, alcune brevi considerazioni per dichiarare, per quanto mi riguarda personalmente, che nello spirito e in molte cose che sono contenute in questa mozione sono consenziente, perché effettivamente sono cose che si sono verificate. Potrei portare degli esempi, anche personali, di interventi diretti nei confronti della Presidenza dell'autostrada, proprio per tentare di ovviare a queste cose che si sono verificate. Ora io dico che determinati inconvenienti si verificano, sono inevitabili, in presenza di lavori di una tale mole. Tuttavia, proprio perché ci troviamo in una situazione di questo tipo, occorre da parte della società, da parte delle imprese appaltatrici, una maggiore attenzione, una sollecitudine maggiore del normale, fuori del normale, se così mi è consentito di dire, nell'affrontare e risolvere i problemi che sorgono di volta in volta. Perché questo? Perché bisogna pensare che per molti contadini, i lavori autostradali hanno significato perdita totale o quasi del proprio terreno e quindi del proprio strumento fondamentale di lavoro. Ora è evidente che, specie in casi del genere, ma anche in altri casi evidentemente, è più che sufficiente il disagio che deriva da una situazione di questo tipo senza che adesso si aggiunga anche il disagio nel ritardo dei pagamenti o del ripristino delle parti di terreno o strade danneggiate, che tenda ad aggravare una situazione di fatto esistente. C'è anche da dire, penso, che danni di altro tipo potevano essere facilmente evitati, senza costi eccessivi e, comunque, se si fossero verificati, sarebbero stati anche giustificati da parte della società o da parte delle imprese appaltatrici. Mi riferisco, ad esempio, alla polvere sollevata in grande quantità dagli automezzi nel

trasporto del materiale; polvere che posandosi sulle gemme delle piante agli inizi della stagione, ha impedito la vegetazione normale, danneggiando quindi la produzione e danneggiando gli interessi dei contadini, al di fuori dei danni provocati in maniera diretta; questi sono danni provocati da una cosa che poteva essere facilmente impedita, perché bastava passare un paio di volte al giorno con un'autobotte in modo da smorzare — adopero questa parola — la polvere, e così impedire che la polvere, sollevandosi, si posasse sulle gemme a ostacolarne la vegetazione. E questo sarebbe stato sufficiente proprio per eliminare il danno derivato alla produzione e di conseguenza il danno che è derivato ai contadini.

Io queste alcune brevi considerazioni volevo fare a proposito di questa mozione, che, come ripeto, mi trova sostanzialmente e nello spirito completamente d'accordo.

PRESIDENTE: La parola al cons. Betta.

BETTA (P.R.I.): Anch'io molto brevemente, per dichiararmi d'accordo sia sulla mozione presentata da alcuni consiglieri della S.V.P., sia sull'emendamento proposto dal collega Sembenotti, in quanto gli stessi inconvenienti verificatisi in provincia di Bolzano, si sono verificati anche in provincia di Trento. Con questo io non voglio sollevare delle grosse critiche al modo come sono stati eseguiti i lavori, perché un lavoro di tale mole, un lavoro di tale interesse porta evidentemente dei disagi ai contadini, ai proprietari confinanti, ecc. Però non posso sottacere il fatto che con una maggiore attenzione, con una attenzione più specifica nel seguire i lavori stessi, forse si sarebbero potuti evitare dei danni marginali. In ogni caso io ritengo che sia compito e do-

vere del signor assessore di sollecitare la Società dell'Autostrada del Brennero a voler venire incontro a questa gente che è stata espropriata o danneggiata, nel modo non solo più equo possibile, ma soprattutto nel modo più sollecito possibile, per quelle considerazioni che sono state svolte dai colleghi che mi hanno preceduto e che quindi io non voglio rinnovare, anche per non ripetere delle cose che ormai tutti conosciamo.

Quindi io sono d'accordo sulla mozione e prego il signor assessore di farsi parte diligente verso la Società, in modo da evitare anche per il futuro che queste pratiche burocratiche, di cui io non nascondo la difficoltà, possano venire svolte nel modo più sollecito possibile.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Gouthier.

GOUTHIER (P.C.I.): Io sono d'accordo con la mozione. I danni vengono causati non solo ai contadini, ma anche ai cittadini, ad esempio, che hanno la sventura di avere l'abitazione anche non troppo vicina, ma che a causa di smottamenti di fango, di acqua, viene danneggiata. Le situazioni che vengono a verificarsi in conseguenza di questi fatti sono quelle tradizionali della povera gente, che si trova impotente di fronte al potente, al forte, e che per far valere i propri diritti si trova immischiata in una serie di procedure, si trova a urtare contro il tradizionale muro di gomma, impenetrabile del burocratismo, del passaggio da un ufficio all'altro, la solita trafila defaticante, che fa spendere un sacco di soldi, fa perdere un sacco di tempo e non dà soddisfazione. Ecco, noi vorremmo che fra l'autostrada e queste persone ci fosse un clima per cui non vincessero il più furbo, il più for-

te, che non si applicassero i metodi tradizionali di questo burocratismo opprimente che fa pagare il più debole. Personalmente ho avuto di questi casi che si vanno risolvendo sul piano legale, ma noi sappiamo come la giustizia in Italia sia per molti versi una giustizia di classe, dove anche la povera gente, per trovare soddisfazione sul piano legale, deve prima anticipare, quindi subisce il danno e poi per un ipotetico risarcimento deve rivolgersi al legale; deve anticipare, lo sappiamo, le spese di giustizia che sono onerose, che sono gravose, le spese per la perizia e via discorrendo. Quindi penso che il significato di questa mozione possa andare al di là del momento contingente, sia pur grave, che riguarda un gran numero di persone, e sia un significato che potremo dire anche di moralizzazione, che debba comportare uno sforzo da parte della Giunta, di introdurre un costume nuovo nei rapporti tra cittadini e non dico pubblici poteri, perché penso che giuridicamente la società sia di carattere privato, ma tra il cittadino debole e parte più forte per la propria posizione economica. Per questi motivi anche noi ci troviamo consenzienti sulla mozione.

**PRESIDENTE:** La parola al consigliere Avancini.

**AVANCINI (P.S.U.):** Signor Presidente, io non ho alcun motivo di dubitare che quello che è affermato nella premessa di questa mozione corrisponda a verità anche se a dire il vero, parlando con qualche dirigente dell'autostrada, mi è sempre stato assicurato che questi casi si riducevano a un numero limitatissimo e che le ragioni del ritardato pagamento o del mancato pagamento, erano ragioni tecniche e ragioni obiettive. Pertanto questa mozione costituisce un po' per me u-

na sorpresa, e non dubitando appunto che sia vero quello che i consiglieri della S.V.P. dicono in questa mozione, non posso che essere consenziente e dare il mio voto in favore di questa mozione. Indubbiamente il lato più grave, forse, della questione, è quello del ritardo dei pagamenti, perché questa gente che si è vista togliere la loro terra o si è vista togliere la loro casa, e poi ancora subiscono un grosso ritardo nel ricevere il denaro, rimane praticamente con un pugno di mosche perché sappiamo che il deprezzamento della lira è continuo, e pertanto sarebbe necessario che per lo meno potessero avere quel denaro immediatamente appena avvenuto l'esproprio o appena fatto il contratto di compravendita. Invece risulta anche a me che ci sono dei grossi ritardi nei pagamenti degli espropri, sia per quanto riguarda terreni, sia per quanto riguarda le case. Una certa perplessità io avrei, e non so se l'illustratore l'ha detto prima che io entrassi in aula, sulla frase che dice: « a provvedere inoltre al pagamento delle liquidazioni, al pagamento degli indennizzi per i deprezzamenti e per il peggioramento economico ». Forse qui il discorso è un po' ampio e non so che cosa intendevano i presentatori per deprezzamenti e peggioramento economico. Forse l'assessore nella sua replica, se i colleghi della S.V.P. non intendono più prendere la parola, potrà forse spiegare e illustrare questa parte che per me non risulta completamente chiara. Comunque, a parte questo particolare, io mi dichiaro senz'altro d'accordo e voterò per questa mozione.

**PRESIDENTE:** La parola al consigliere Pasquali.

**PASQUALI (D.C.):** Vogliamo dire che anche il nostro gruppo, laddove i difetti, le manchevolezze denunciate corrispondono a ve-

rità, è ben disposto per sollecitare affinché la Società dell'autostrada provveda a tutti quegli adempimenti necessari per ricomporre una più o meno grave situazione di disturbo e di disagio che ha provocato ai cittadini. Posso dire questo, per quanto mi è dato di conoscere, per quanto ci è dato di conoscere: il rapporto che si è stabilito fra Società e cittadini non è stato senza dubbio quello del povero e del potente. Evidentemente qui possiamo rilevare le manchevolezze, ma non siamo nelle condizioni di rilevare invece tutto quel paziente e pesante lavoro che la Società ha voluto sopportare, proprio per comporre anche delle situazioni di estrema delicatezza, di estremo disagio. Quindi le situazioni vanno risolte. Se ci sono manchevolezze, queste manchevolezze devono essere rimediate, fermo restando che tutti ci dobbiamo rendere conto che il passaggio autostradale in un territorio così accidentato e difficile come quello della regione, inevitabilmente tende a provocare situazioni di grave disagio. Il passaggio di un'autostrada nelle Alpi rappresenta un fatto, da un punto di vista tecnico, veramente di eccezionale importanza, cose inimmaginabili solo vent'anni fa un attraversamento senza gallerie, quindi dobbiamo essere anche consapevoli del tipo di difficoltà e del tipo di manchevolezze e deficienze verso le quali si può andare incontro.

Detto questo, anche noi esprimiamo la nostra adesione, con queste distinzioni: che sollecitiamo, laddove le manchevolezze ci sono state, proprio con quel senso, che anche noi vogliamo sia alla base dell'azione degli amministratori regionali, di non torteggiare assolutamente colui che da una situazione come questa può ricavarne un danno, un disagio grave.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Parolari.

PAROLARI (P.S.I.U.P.): Per dire che sono d'accordo con la mozione presentata dal gruppo della S.V.P., ma anche per osservare che i lavori di questa mole evidentemente non possono essere fatti senza comportare certe situazioni di danno momentaneo. E' evidente però che una istituzione come la Regione deve intervenire per cercare di aiutare quelli che in seguito avranno la necessità di essere ripagati dei danni subiti, e penso siano i più poveri, perché i ricchi hanno sempre la possibilità di difendersi. Perciò io chiedo l'intervento della Regione in qualsiasi momento sia possibile, non solo per sostenere la necessità che l'autostrada intervenga a pagare i danni e anche i deprezzamenti delle proprietà che attraverso l'autostrada vengono deprezzate, ma anche perché molti altri, come l'A.N.A.S. hanno fatto degli espropri e da anni si attende che vengano pagati. E la Regione dovrebbe intervenire anche in questo.

PRESIDENTE: Siccome gli interventi sono stati molto brevi, ho concesso la parola anche al cons. Parolari, sebbene per il gruppo misto abbia già parlato il cons. Betta.

Chi altro prende la parola? Non ci sono altri gruppi.

La parola al cons. Steger.

STEGESR (S.V.P.): Meine werten Kolleginnen und Kollegen! In den verschiedenen Ausführungen, besonders in jener des Herrn Kollegen Pasquali wird darauf hingewiesen, daß man gewisse Einschränkungen machen sollte und bei Auslegung des Beschlusses eine gewisse Vorsicht walten lassen mußte. Ich bin damit sehr einverstanden, denn

wir können an die Autobahngesellschaft oder an die Firmen keine Forderung stellen, wenn wir nicht sicher sind, inwieweit sie zutrifft.

Ich möchte kurz einige Schätzungen zitieren, wie sie in den Unterlagen angegeben sind. Die Unterlagen selbst sind sehr umfangreich, z.B. umfaßt ein Bericht von Dr. Konder, der von uns für eine Schätzung beauftragt wurde, 53 Seiten. Wir möchten nur beweisen, daß diese Schäden, die wir im Beschlußantrag der Autobahngesellschaft bzw. den Baufirmen ankreiden, effektiv vorhanden sind. Z.B. auf der Strecke Salurn wurde eine Schadensschätzung von über 60 Millionen Lire gemacht, wovon einzelne Leute...

*(Unterbrechung.)*

STEGER (S.V.P.): über 5 Millionen Nebenschäden an einer Baustrecke gemeldet haben und nicht dort, wo Ing. Pasquali gemeint hat, sondern, soviel ich mich erinnere, im oberen Eisacktal. Gestatten Sie, daß ich die höchsten Zahlen vorlese: Von Leiss Hildegard haben wir eine Schätzung der Nebenschäden über Lire 5.640.000; von Rellich Arnold über 2.800.000 Lire; von Walde Erwin über 4.300.000 Lire; von Pieger Irene über 3.000.000 Lire; von Franzelin Heinrich über 1.900.000 Lire, usw.

Ich gebe zu, daß diese Schätzungen von einem Parteisachverständigen gemacht wurden, aber es kann doch nicht zugelassen werden, daß die Baufirmen diese Schäden als Nebensache betrachten, da es nicht in der Macht des Bauern bzw. des Grundbesitzers stand zu bestimmen, wo und ob die Autobahn gebaut wird oder nicht. Ich schließe mich deshalb dem Vorschlag des Herrn Dr. Sembenotti an: Die Firmen sollen nicht die Schuld der Autobahngesellschaft und diese wiederum nicht die Schuld den Firmen zuschieben, denn auf

diese Weise sieht der geschädigte Bauer keine Möglichkeit zur Lösung des Problems.

Im mittleren und oberen Eisacktal wurden geringere Schäden verursacht, die immerhin für die einzelnen Betroffenen in die Hunderttausend gehen, und zwar sind es:

*(Unterbrechung.)*

STEGER (S.V.P.): ... die Auenhöfe bei der Staatsstraße; die Restfläche des Herrn Ziel Franz; die Überwasserkanäle des Sägewerkes Stafler; die Zufahrten zu den Wiesen des Saxl Alois; die Zufahrten zu Restflächen des Dr. von Pretz und des Seeber Karl; ferner die Materialablagerungen längs der Autobahn; die Verlegung von Wegen nach Pfulter; die Fertigstellung von Wegen zur Fraktion Niederried für Zufahrten zu Johann Schoderer, ...

*(Unterbrechung.)*

STEGER (S.V.P.): ...außerdem die Zufahrtswege zu Hofer Friedrich; die Wegherstellungen, die durch den Autobahnbau unterbrochen wurden, z.B. von Lanthaler Josef und dergleichen mehr.

Wir können jedenfalls beweisen, daß unser Beschlußantrag nicht nur eine Intervention demagogischen Charakters ist, sondern daß die Schäden effektiv vorhanden sind. Wir bedauern, daß wir zu diesem Schritt gezwungen waren und daß sich die Herren Kollegen mit dieser Angelegenheit befassen müssen, denn meiner Meinung nach müßte die Autobahngesellschaft dafür sorgen, daß dieselbe nicht im Regionalrat behandelt werden muß, denn der richtige Weg ist ein gewisses Verständnis für die Grundbesitzer, weshalb uns zum Schutze und im Interesse derselben kein anderer Ausweg geblieben ist.

(Egredi colleghi e colleghe! Sono perfettamente d'accordo sulle esposizioni dei precedenti oratori, specie su quanto detto dal collega Pasquali, secondo il quale sarebbe necessario osservare determinati limiti, nonchè procedere nell'interpretazione della mozione con una certa cautela. Nè dalla Società Autostradale, nè dalle imprese appaltatrici possiamo infatti pretendere un risarcimento senza aver prima accertato l'effettiva sussistenza dei danni.

Siccome è proprio questo il nostro intendimento, vale a dire comprovare che, quanto relativamente ai danni, è citato nella nostra mozione, corrisponde a reali dati di fatto, vorrei elencare per sommi capi alcune delle perizie e relativi dati di fatto riportati nell'ampia documentazione in nostro possesso, fra cui ad esempio una perizia effettuata su nostro incarico dal dr. Konder, ed esposta in una relazione di 53 pagine. Relativamente alla zona del passaggio autostradale Salorno-Bolzano, sono risultati da una perizia danni ammontanti a 60 e più milioni di lire.

(Interruzione)

STEGER (S.V.P.): di cui oltre 5 milioni concernenti i danni accessori lamentati da singoli, in un lotto in cui i lavori di costruzione non presentano forse le difficoltà accennate dall'ing. Pasquali e che, a mio avviso, sono riscontrabili piuttosto nell'alta Val d'Isarco. Permettetemi di citarvi, in merito ai danni accessori, alcune fra le cifre più alte: Leiss Hildegard danni per 5.640.000 lire; Rellich Arnold 2.800.000 lire; Walde Erwin oltre 4.300.000; Pieger Irene oltre 3.000.000; Franzelin Heinrich oltre 1.900.000, etc.

Pur ammettendo che tali stime siano state fatte da periti di parte, non è concepibile nè

tollerabile che le imprese appaltatrici considerino questi danni alla stregua di bagatelle e non provvedano debitamente in merito, visto che non era certo facoltà dei proprietari terziari decidere se e dove costruire l'autostrada. Mi associo quindi al parere del dott. Sembenotti, secondo cui la Società autostradale e le imprese appaltatrici non devono palleggiarsi a vicenda la responsabilità, precludendo in tal modo ogni possibilità di soluzione ai danneggiati.

Per quanto concerne il lotto dei lavori nella media ed alta val d'Isarco, i danni da segnalare, anche se minori, si possono pur sempre calcolare, per ogni singolo danneggiato, in centinaia di migliaia di lire e riguardano per l'esattezza:

(Interruzione)

STEGER (S.V.P.): i prati costeggianti la strada statale l'area residua del signor Ziel Franz, i canali della segheria Stafler sovrastanti l'autostrada, gli accessi ai prati di Saxl Alois, gli accessi alle aree residue del dott. von Pretz e di Seeber Karl; inoltre: i depositi di materiali lungo l'autostrada, lo spostamento delle arterie stradali per Fuldres, la messa a punto delle vie d'accesso alla frazione di Novale Baso per Johann Scoderer ed altri.

(Interruzione)

STEGER (S.V.P.): ed ancora: le vie di accesso al maso di Hofer Friedrich, la ricostruzione dei sentieri interrotti dall'autostrada fra cui, ad esempio, quello di Lanthaler Josef, e via dicendo.

Siamo dunque in grado di dimostrare come la nostra mozione non rispecchi soltanto un intervento di tipo demagogico, ma bensì

*che i danni sussistono realmente. Ci rincresce di esserci visti costretti a portare la questione in Consiglio regionale ed a dover, così, impegnare nella faccenda i colleghi, mentre sarebbe dovuto essere compito della Società autostradale dimostrare la debita comprensione nei confronti dei danneggiati, onde evitare che, a tutela e nell'interesse degli stessi, dovesse intervenire il Consiglio regionale).*

PRESIDENTE: La parola al cons. Crespi.

CRESPI (P.L.I.): Siamo perfettamente d'accordo anche noi sullo spirito della mozione, quindi non spenderò molte parole. Quello che vorrei soltanto dire, è che quando si tratta di danni bisogna andare un pochino cauti, perchè i danni sono sempre stimati in maniera piuttosto soggettiva dalle parti, per cui quello che possiamo raccomandare vivissimamente è proprio quello spirito di comprensione che è stato auspicato dal cons. Steger; spirito di comprensione da parte dell'autorità, sia regionale che dell'autostrada, nei riguardi di questi danneggiati, affinché le questioni non debbano essere portate necessariamente in sede legale.

PRESIDENTE: La parola alla Giunta.

MATUELLA (assessore lavori pubblici - D.C.): Credo che sia necessario, per inquadrare esattamente i termini che sono stati sollevati in questa mozione, sulla quale tutti i gruppi sono intervenuti facendo delle valutazioni, di distinguere fra quella che è la posizione della società per l'Autostrada, dalla posizione delle imprese appaltatrici di singole tratte dell'autostrada. Quali sono le posizioni rispettive della società per l'Autostrada e delle imprese appaltatrici, agli effetti che sono stati

qui denunciati? La società per l'autostrada, come ha posto in rilievo il cons. Mayr, ha raggiunto un accordo in via bonaria, con pressochè tutti i proprietari che sono stati interessati ad acquisti per la realizzazione dell'autostrada, a prezzi ragionevoli, dice il cons. Mayr, ragionevoli dal punto di vista dei proprietari, i quali hanno accondisceso a questi, e io dico per altro, per obiettività, ragionevoli anche dal punto di vista della società per l'autostrada, la quale ha accettato in un rapporto di discussione di accedere a determinati prezzi che entrambe le parti hanno considerato accettabili. Quindi direi che la buona volontà obiettivamente è necessario riconoscerla da una parte e anche dall'altra. D'altro canto credo sia anche opportuno porre in rilievo come la società per l'autostrada avesse a suo tempo incaricato di raggiungere questi accordi con i proprietari, persone incaricate dalla Giunta provinciale di Bolzano, tramite l'allora assessore all'agricoltura della provincia, Brugger. Queste persone sono il dott. Lang e Alfons Benedikter, non il collega dott. Benedikter, ma un'altra persona. Questi accordi sono stati raggiunti a prezzi ragionevoli per entrambe le parti e sono accordi che vengono stipulati dalla società, i quali tengono conto sia dell'indennizzo diretto per il terreno che viene occupato, sia per i danni indiretti che vengono causati, sia anche — questo l'ho potuto controllare attraverso l'esame di alcuni casi singoli, presi di qua e di là — da accordi preliminari raggiunti con l'autostrada, anche per un certo deprezzamento che dovesse verificarsi a carico di terreni che rimangono di proprietà di chi ne ha ceduto una parte, ma che naturalmente non hanno più il valore di prima, ma un valore deprezzato, e vengono calcolati con una certa formula, applicando un certo coefficiente di svalutazione. La società per l'autostrada ha fatto presente di

avere provveduto ad effettuare anche gran parte dei pagamenti per quanto dovuto a questi proprietari; la società per l'autostrada dice che quelli che non sono stati effettuati, non sono stati effettuati per difficoltà varie di ordine burocratico, che dipendono da molte cause diverse, ma che comunque sono stati dati acconti a queste persone, per le quali sono ancora in corso di definizione le pratiche. Questo per quanto riguarda la posizione della società per l'autostrada.

Per quanto riguarda le imprese appaltatrici, qui sono stati posti in rilievo i danni che vengono causati nel corso della realizzazione di un'opera come l'autostrada, e quindi, l'ha detto il cons. Manica, certi danni sono inevitabili. Credo però che altrettanto obiettivamente bisogna riconoscere che talvolta le imprese si sono comportate in provincia di Bolzano — a me risulta in provincia di Trento, penso anche altrove — in maniera da dimostrare scarsa buona volontà, una certa prepotenza nei confronti dei proprietari, causando danni che con un minimo di buona volontà avrebbero potuto essere evitati. Qualche caso concreto per la provincia di Trento lo so anch'io, il cons. Manica ne conosce qualcun altro, o forse talvolta sono anche gli stessi, quindi effettivamente anche questo è esatto. Quindi se troviamo delle lamentele da parte dei proprietari, talvolta potranno essere non giustificate, talora però sono del tutto giustificate. D'altro canto la società per l'autostrada, nel capitolato speciale d'appalto ha inserito alcune norme, le quali sanciscono espressamente come alcuni danni che dovessero verificarsi, comunque alcuni oneri, sono a carico delle imprese appaltatrici. L'art. 12 per esempio, quando dice che « sono a cura e spese dell'impresa tutte le occupazioni, sia temporanee che definitive, per l'installazione del cantiere, la creazione degli accessi, l'aper-

tura di cave di prestito e di scarico. Sono a carico ancora dell'impresa costruzione di eventuali accessi, strade, ponti, passerelle, canali e in genere di tutte quelle opere provvisorie per mantenere il transito, strade pubbliche e private, interessate da opere di derivazione o la continuità dei corsi d'acqua, comprese anche le eventuali opere di protezione, anche provvisorie. Obbligo da parte dell'impresa di rimuovere a lavori ultimati, qualunque opera costruita provvisoriamente. L'impresa è responsabile di tutti i danni a persone o cose, causati dalla esecuzione dei lavori, ed è obbligata a indennizzare il committente o i terzi dei danni medesimi ». Qualcuno dice: però qualche volta quando il singolo proprietario va a protestare per qualche danno che si è verificato, la società che sta realizzando, dice: è competenza dell'Autostrada; l'Autostrada dice: è competenza della società appaltatrice, dopodichè quel povero disgraziato deve rivolgersi spesso volte ad avvocati, causando intanto delle spese, in attesa di ricevere qualche cosa che sarà eventuale sia se lo prenderà, sia nel *quantum*. Quindi sono indubbiamente elementi che sono da tener presenti, perchè li abbiamo constatati tutti. Anche alla società per l'Autostrada sono arrivate delle lamentele; nei limiti in cui rientravano le sue competenze la società per l'Autostrada li ha definiti, altre volte ha provveduto ad interessare e a sollecitare le imprese appaltatrici affinché intervenissero.

Qui il cons. Steger ha sollevato in particolare i casi — se non ho capito male — della zona-svincolo Egna, Ora, in cui sono stati quantificati, in una perizia redatta mi pare da parte dell'Unione contadini della provincia di Bolzano, danni mi pare per 62 milioni. Questi risultati sono stati portati a conoscenza delle imprese interessate, che sono responsabili, dalla società per l'Autostrada, la quale anche in

questi giorni ha provveduto nuovamente a sollecitare l'impresa, eventualmente con l'intervento della impresa assicuratrice, per definire la vertenza. Si tratta infatti in questo caso di danni quantitativamente rilevanti, e rilevanti anche per i singoli che sono interessati; non sono di decine di migliaia di lire, sono talvolta nell'ordine di milioni.

Per quanto riguarda poi altri fatti denunciati nell'alta e media Valle dell'Isarco, la società per l'autostrada mi fa presente che per accordi intervenuti fra la società concessionaria e l'unione agricoltori altoatesini, sono in corso da alcuni mesi sopralluoghi al fine di accertare l'entità dei danni reclamati da alcuni proprietari e la soluzione di alcuni problemi interessanti la viabilità secondaria e gli accessi. A titolo esemplificativo, segnala la società che tra i motivi di lamentela di agricoltori della zona, vi era la mancata costruzione di idonei accessi alle loro campagne, dopo la costruzione da parte della società appaltatrice di una strada poderale, che ne sostituiva un'altra, sulla quale transita l'autostrada. In una riunione tenutasi alla fine del luglio scorso a Vipiteno, la società concessionaria assicurò che detti accessi sarebbero stati realizzati non appena, per il tramite dell'unione agricoltori, i singoli proprietari avessero materialmente indicato l'ubicazione delle rampe di accesso. Fino ad oggi — scrive la società — non è stato possibile procedere da parte dell'impresa appaltatrice all'esecuzione dei lavori richiesti, poichè la promessa indicazione non è stata ancora effettuata. Di fronte a danni che si verificano nella realizzazione dell'opera, quali sono le responsabilità da parte della società per l'autostrada di intervenire? Quando si tratta di danni, i quali rientrano nella competenza della società per l'autostrada, in quanto lei deve pagare, è chiaro che lì il discorso diventa estremamente chiaro. Sarà

questione di determinare il *quantum*, ma lì la responsabilità è direttamente dell'autostrada. Mi sembra però dal testo, seppure alle volte generico nelle indicazioni, della mozione, che sia quasi sempre di spettanza delle imprese determinare e liquidare quei danni. Quindi qual'è la possibilità della società per l'autostrada? Pressioni su queste imprese perchè provvedano a liquidare. Vorrei però dire anche un'altra cosa da un punto di vista giuridico. Uno dei timori che gli interessati talvolta fanno presente, è questo: la società, l'impresa appaltatrice ultima i lavori, incassa i suoi soldi, dopo di che se ne ritorna alla sua sede d'origine e, come si suol dire, chi s'è visto s'è visto e noi i danni li teniamo in groppa; e andando a protestare presso la società dell'autostrada, ci sentiamo dire che è di competenza dell'impresa. Vorrei dire qui che gli interessati sono tutelati giuridicamente per questa evenienza, nel senso che prima di provvedere a liquidare quanto spetta alle imprese appaltatrici, vi è tutto un meccanismo giuridico, stabilito da una legge del '65, per cui gli interessati, i quali non sono stati soddisfatti, presentando una opposizione su una carta bollata, bloccano la società per l'autostrada nell'effettuare il pagamento a saldo. Quindi rimane a disposizione quella somma della società per l'autostrada, fino a quando non sono state definite queste pendenze. E in base a una legge più recente, la società per l'autostrada blocca anche la cauzione prestata a suo tempo dall'impresa appaltatrice, a garanzia della buona esecuzione dei lavori.

Detto questo, non è che diciamo: i proprietari sono tranquilli, i soldi li prenderanno. No, è giusta l'osservazione che non è la stessa cosa ricevere i soldi con sollecitudine o riceverli di lì ad anni, causando magari interventi

anche di avvocati, che a loro volta determinano spese da parte degli interessati.

Quindi la mozione, nel testo presentato, è accettabile ed è accettata da parte della Giunta, la quale ritiene di accettare questo invito a intervenire presso la società per l'autostrada del Brennero, perchè quanto ancora non definito e quanto potrà essere comprovato sia adempiuto. Non per non giustificare la mozione, ma faccio però presente, oltre a quanto diceva prima il cons. Raffaelli, che la provincia di Bolzano ha pure dei suoi rappresentanti nella società per l'autostrada che potevano far presenti questi problemi forse prima di presentare una mozione, che è sempre un atto che investe tutto il Consiglio. Si poteva interessare la Giunta con una lettera, perchè, ripeto, io personalmente e altri membri della Giunta a questi problemi non siamo stati interessati. Io non faccio nè il processo alle intenzioni, nè vado a fare accuse; dico che prima di fare una mozione, poteva intervenire la Provincia di Bolzano, che è socia allo stesso titolo della Regione della società dell'autostrada, presso la Regione, anzichè con una mozione, in una forma meno ufficiale, ma per la Giunta altrettanto impegnativa, perchè queste cose abbiano ad essere definite. Ritengo essenziale — e il cons. Steger d'altra parte lo ha detto — di avere a disposizione una idonea documentazione in modo che il discorso non sia generico: « sono stati distrutti ponti e fognature, ecc. », ma casi specifici, documentati, da sottoporre alla società perchè intervenga, dopodichè si ha appunto la possibilità di fare un discorso concreto.

Detto questo, concludo, la Giunta è d'accordo di accettare questa mozione nel testo formulato, e anche con quella correzione proposta dal cons. Sembenotti, nel senso che l'interessamento dovrà essere effettuato anche per

la provincia di Trento, quando, analogamente che per la provincia di Bolzano, la Giunta possa disporre di casi singoli documentati, sui quali poter intervenire.

PRESIDENTE: Metto in votazione la mozione: è approvata a maggioranza con 1 astenuto.

Passiamo ora al *disegno di legge n. 32: « Provvedimenti per l'apprestamento di nuove aree industriali »*.

La parola all'assessore per la lettura della relazione.

PANCHERI (assessore industria e commercio - D.C.): Non leggo la relazione, leggerò alcune cose di illustrazione al disegno di legge. Il disegno di legge che la Giunta regionale sottopone ora all'esame e all'approvazione di codesto on. Consiglio . . .

(*Interruzioni*).

PANCHERI (assessore industria e commercio - D.C.): Devo leggere tutta la relazione?

DALSASS (S.V.P.): No, il regolamento prevede la lettura della relazione e dopo l'intervento dell'assessore per spiegare.

PANCHERI (assessore industria e commercio - D.C.): (*Interrompe*).

DALSASS (S.V.P.): Ha detto che non la legge.

PANCHERI (assessore industria e commercio - D.C.): Non leggo la relazione perchè è troppo lunga.

PRESIDENTE: Se tutti sono d'accordo, facciamo così.

La parola al cons. Spögler.

SPÖGLER (S.V.P.): Ich beantrage, den Bericht als gelesen zu betrachten.

(*Propongo di considerare letta la relazione*).

PRESIDENTE: Tutti d'accordo di dare per letta la relazione?

(*Il Consiglio acconsente*).

PRESIDENTE: Do la parola all'assessore all'industria per una relazione integrativa.

PANCHERI (assessore industria e commercio - D.C.): (*legge*).

PRESIDENTE: La parola al presidente della I. Commissione legislativa industria, commercio e credito per la lettura della relazione.

RAFFAELLI (P.S.I.): (*legge*).

PRESIDENTE: La parola al presidente della III. Commissione legislativa finanze e patrimonio, per la lettura del parere finanziario.

PASQUALI (D.C.): (*legge*).

PRESIDENTE: La discussione generale è aperta.

La parola al cons. Betta.

BETTA (P.R.I.): Signor Presidente, signori consiglieri, ancora una volta torna in discussione, in questa sala, il problema dell'industrializzazione della nostra regione. Qualche tempo fa si è trattato del rifinanziamento e di qualche modifica della legge sull'incentivazione degli insediamenti industriali, qualche tempo fa

ancora si è parlato del rifinanziamento di questa legge, che oggi troviamo modificata, ed oggi appunto arriviamo a discutere su questi provvedimenti per l'apprestamento di nuove aree industriali, con una formulazione che indubbiamente è cambiata da quella precedente, e devo dire, in coscienza, che è cambiata anche in modo sufficientemente favorevole. Ora penso che tutti quanti ormai si siano resi conto che è necessario rivedere la posizione dell'ente pubblico in un settore nel quale le tensioni sociali hanno assunto caratteristiche che sono del tutto nuove per le nostre popolazioni. Fino a poco tempo fa dell'industrializzazione della nostra regione non se ne parlava o se ne parlava poco, ma comunque gli insediamenti che erano stati fatti non avevano creato quegli attriti, quei movimenti, che oggi purtroppo noi notiamo. Infatti le forze sociali del Trentino avevano, a suo tempo, fino a qualche anno fa, realizzato equilibri di grande valore morale e civile nei settori economici, con la duplice e integrata azione dei comuni e dei consorzi dei comuni da una parte e di organizzazioni cooperativistiche dall'altra parte. Si erano evitate quindi le asprezze e le ingiustizie che accompagnano la nuova era industriale, all'interno e anche all'esterno delle fabbriche, sul piano individuale e anche sul piano collettivo. Certamente però la industrializzazione nella nostra regione è necessaria; è necessaria per adeguare i livelli occupazionali e anche quelli del reddito, è necessaria per quelle ragioni che ha esposto poc'anzi l'assessore all'industria, e certamente era anche inevitabile acquisirne l'ingresso in regione attraverso la logica capitalistica, e puntando sulla liberalizzazione degli imprenditori privati. Ma è anche altrettanto vero che gli enti, gli enti autonomi da una parte e gli enti autarchici dall'altra, sollecitati da questi enti autonomi, vedi comuni, vedi consorzi delle indu-

strializzazioni, BIM, ecc., hanno limitato la loro azione di stimolo solo a un aspetto esclusivamente o quasi esclusivamente privatistico, senza nulla predisporre nell'altra direzione, cioè nella direzione dell'operaio, nella direzione della manodopera, cioè dell'occupazione di questi operai. Non si era avuta sufficiente sollecitazione verso le industrie a partecipazione statale e non avevamo neanche avuto un'analoga impostazione da parte nostra di partecipazione industriale dell'ente pubblico in posizione di preminenza, una posizione che sarebbe servita a garantire una logica diversa, o comunque attenuata rispetto a quella dell'assolutismo imprenditoriale privato. Quindi fino a qualche tempo fa, o anche fino a questo momento, si erano sovvenzionate imprese che forse non meritavano una grande fiducia e quindi eravamo arrivati a dare delle facilitazioni, delle agevolazioni, pur di darle, creando, come s'è poi osservato a una verifica di questo primo periodo, o dei fallimenti totali in queste imprese, o comunque dei fallimenti parziali, almeno per quanto riguardava il raggiungimento dell'occupazione della manodopera o dello sviluppo delle imprese stesse. Noi da parte nostra avevamo criticato questa impostazione e avevamo anche suggerito dei provvedimenti che riuscissero a migliorare questi insediamenti industriali su un piano, oltre che di netta produttività, anche di miglioramento sociale e infrastrutturale. Ecco quindi che arriviamo, su promessa dell'assessore all'industria, a questa nuova legge, che è, bisogna ammetterlo, differente da quella che era stata rifinanziata tempo fa, in un momento di particolari esigenze di velocità, che io comunque non avevo ben capito, ma che in ogni caso si erano richieste. Sia in sede di Commissione, sia precedentemente, intervenendo appunto sugli altri problemi che riguardano l'industrializzazione, noi e altre minoranze politi-

che avevamo richiesto una nuova legge su queste aree industriali, nuova legge che la Giunta regionale ha predisposto, e lo ammettiamo con piacere, tenendo presenti anche in buona parte quelli che erano stati i nostri suggerimenti e le nostre preoccupazioni. In sede di commissione io mi ero astenuto dal voto, prima di tutto perché c'erano stati diversi emendamenti proposti dalle minoranze, emendamenti che avevano bisogno di una ulteriore verifica e di un ulteriore ripensamento, e poi anche per poter esaminare più dettagliatamente, anzi per poter avere, io non l'avevo ancora avuta, quella convenzione tipo che regolamenterà la messa a disposizione di queste aree per industrie che venissero nella nostra regione. Noto subito un primo particolare favorevole, ed è quello di aver tolto la preoccupazione e la difficoltà ai comuni di dover predisporre delle aree per degli insediamenti industriali. Noi tutti sappiamo in quali acque burrascose si dibattono oggi giorno i nostri enti locali, i nostri comuni, quindi il volerli sovraccaricare ancora una volta di impegni per poter mettere a disposizione delle aree, per poter sviluppare questo fenomeno dell'industrializzazione, sarebbe stata senz'altro una manovra che non avrebbe avuto nessun risultato, appunto per la difficoltà di mettere a disposizione delle delegazioni da parte dei comuni.

Un altro dato favorevole che io posso notare, è quella convenzione tipo, che io avrei in verità preferito maggiormente dettagliata, maggiormente precisa, mentre molti dei puntini che si trovano nei vari punti della convenzione stessa, si prestano ad interpretazioni differenti, perché sono proprio dei puntini messi nei punti nevralgici, nei punti più importanti della convenzione, dove si parla, per esempio, del minimo o del massimo di un'area che possa essere messa a disposizione, del minimo o del massimo tempo in cui l'insediamento deve es-

sere fatto, ecc. Ma comunque io penso che in ogni caso, con qualche puntualizzazione che avrei piacere di sentire poi nella replica del signor assessore, anche la convenzione possa essere accettata per valida. I comuni sono sollevati dal mettere a disposizione con notevole sforzo finanziario delle aree, e in definitiva abbiamo anche migliorato, sotto un altro aspetto, questa cosa, perché i comuni stessi, specialmente se comuni piccoli, non hanno a disposizione l'apparecchiatura tecnica sufficiente per poter vagliare quelle che sono le industrie da favorire, da richiamare, ecc. E' vero che finora questa apparecchiatura tecnica non è stata molto buona neanche nella nostra regione, in quanto sono stati fatti degli insediamenti, così, tanto per farli, senza una scelta preventiva, una scelta che ci indirizzasse verso delle possibilità di sviluppo sicuro. Ecco anche il perché noi, a un certo punto, abbiamo chiesto quella conferenza sulla industrializzazione, che sarà fatta, mi pare di sentire, a fine novembre, dalla quale noi ci aspettiamo sicuramente un qualcosa di favorevole, cioè ci aspettiamo che sia la chiusura, la fine, il punto fermo su un'epoca, su un periodo che nell'industrializzazione io chiamo apprendistato, e che sia un punto di partenza per quello che potrà essere invece uno sviluppo industriale futuro della nostra regione, previsto in maniera il più possibile ottimale.

Vorrei — tra parentesi, però — aggiungere una mia preoccupazione, e cioè noi sappiamo che le aree industriali più o meno sono già state individuate nel piano urbanistico, almeno per quanto riguarda la provincia di Trento, e nel piano economico provinciale. Non vorrei però che succedesse, come purtroppo sta succedendo da noi nella nostra valle, che avendo un comune l'area industriale già prefissata e che avendo la possibilità di insediare una piccola industria, che non turberebbe affatto il paesaggio

e lo sviluppo turistico della valle stessa, ci siamo visti fino a questo momento respingere il progetto sia da parte della Sovrintendenza alle belle arti, sia da parte della Commissione urbanistica provinciale, la quale non è che abbia respinto, ma fino a questo momento se ne è lavata le mani, e quindi noi prevediamo la acquisizione di aree industriali che poi non servono a niente, perché questi insediamenti non si possono fare.

Io dichiaro fino da questo momento che su questo caso specifico lotterò fino alla fine, perché se noi abbiamo la possibilità, anche in zone dove il turismo deve avere la prevalenza, ma se abbiamo la possibilità di qualche insediamento industriale, che non turbi né il paesaggio, né lo sviluppo turistico e agricolo della zona stessa, non sono affatto d'accordo di rinunciare a un insediamento del genere, il quale, tra l'altro, servirebbe anche a richiamare dall'estero una trentina di giovani, che con dei sacrifici hanno raggiunto una certa preparazione tecnica frequentando delle scuole professionali e che poi devono rimanere all'estero, perché e le commissioni urbanistiche e le Sovrintendenze alle belle arti non danno la possibilità di combinare qualcosa di buono.

Quindi mi auguro anche che a completamento di tutta questa operazione sull'industrializzazione, si arrivi anche alla creazione di quella famosa commissione, che non darà più la possibilità dittatoriale a una persona sola di fare il bello e il brutto tempo per quanto riguarda insediamenti, chiamiamoli industriali, chiamiamoli commerciali, chiamiamoli turistici, non ha importanza. Comunque mi auguro che anche questo sia un punto che verrà superato.

Quindi, per arrivare a una conclusione, dirò che, pur con qualche perplessità e pur attendendo di vedere quale fine faranno poi nella discussione articolata alcuni emendamenti

che abbiamo presentato da parte di altre minoranze — ma sono sicuro che verranno accettati, perché sono degli strumenti che servono solo a dare una garanzia maggiore alla Regione e quindi alle Province che acquisiranno queste aree, e alle imprese stesse che queste aree acquisteranno — posso anticipare fin d'ora il voto favorevole su questo disegno di legge, per quanto la Giunta e il signor assessore hanno voluto recepire da quanto le minoranze e il mio partito hanno espresso in consigli, in suggerimenti e in preoccupazioni. Quindi, salvo che questi emendamenti non vengano respinti in blocco, senza giustificazione alcuna, esprimerò più tardi il mio voto favorevole.

PRESIDENTE: La parola al cons. Virgili.

VIRGILI (P.C.I.): Signor Presidente, signori consiglieri, è appunto la seconda volta, questa, nel corso dell'anno che noi affrontiamo, anche se con un disegno di legge più appropriato, i problemi che riguardano l'apprestamento di aree industriali nel territorio regionale. Direi che in fondo, dalle discussioni precedenti ad oggi, esaminando attentamente il disegno in questione, possiamo dire che il tempo ha portato buoni consigli al signor assessore, alla Giunta; ha permesso d'altra parte di tenere in considerazione più attenta, mi pare, anche un certo contributo di suggerimenti, di indicazioni che sono venute da parte delle minoranze. Nell'attuale proposta di legge, io non ho timore ad affermare che c'è un maggiore realismo rispetto a quella che è una tendenza della situazione propria della nostra regione. Credo che vada dato atto anche di questo agli stessi sindacati, al movimento, che con le proprie indicazioni, i propri stimoli, hanno contribuito affinché alcune questioni, che riguardano in parte il problema delle aree, dall'altra determinate garanzie per ciò che si attiene all'ente pubblico,

sono qui contenute. Non credo però che si possa dire che siamo in presenza di una legge organica, cioè unificante dei vari provvedimenti pubblici nel settore industriale. Purtroppo noi avevamo già sollevato una questione come questa in riunioni precedenti, nel senso che avremmo desiderato qualcosa di più, proprio nel senso di unificare i vari incentivi. Cioè il problema delle aree e la loro attrezzatura tecnica e sociale, come si dice nel disegno, divenisse la scelta prioritaria, essenziale della iniziativa concernente lo sviluppo industriale e l'occupazione operaia nell'ambito della regione; e d'altra parte nel senso di superare quella dispersività dell'intervento pubblico attuale, soprattutto da parte dei comuni, che sono sospinti spesso dall'esigenza di creare dei posti di lavoro e quindi di prospettare un certo sviluppo alle proprie comunità, vivendo ancora in un ambiente che ha caratteristiche peculiari di ordine contadino. Tuttavia mi pare si tratti di un provvedimento che ha i suoi pregi. Potrebbe costituire, se sarà sorretto, come diceva l'assessore Pancheri, dalla volontà politica, un'ottima piattaforma iniziale per giungere a una più avanzata, più razionale politica di sviluppo industriale e di occupazione operaia. Ho parlato di pregi. Mi pare che l'esproprio e l'apprestamento, in armonia con i comuni, di aree e servizi secondo il programma di insediamenti e di sviluppo elaborato dalle singole Province, sia un fatto estremamente positivo, che consente, anche se in termini ancora non definitivi, di dare una certa unificazione alla iniziativa. Sappiamo che questa è in gran parte la condizione indispensabile per facilitare la domanda, che può essere la migliore garanzia che gli insediamenti per zone avvengano, tenendo conto del giusto rapporto che si deve stabilire fra l'ambiente naturale e la qualità dell'industria. E' importante a questo fine l'articolazione annuale dei pro-

grammi insediativi prioritari, che devono avvenire appunto con i comuni o con i consorzi di comuni.

Il secondo elemento significativo, è appunto che un intervento come questo tende, come già sottolineava il collega Betta, a dare sollievo ai limiti della finanza locale, a vincere molte sollecitazioni municipalistiche, che spesso portano a condizioni abbastanza delicate anche tra comune e comune, e che in gran parte giocano poi al rialzo, dal punto di vista degli incentivi e dei contributi che l'ente pubblico è costretto a mettere a disposizione degli imprenditori che intendono aprire la propria attività nella provincia. Ed è un tentativo anche di fissare delle garanzie per l'ente pubblico, vincolando l'area alla destinazione industriale e la concessione della stessa a taluni impegni, quali quello dell'occupazione, si dice in modo più appropriato nella convenzione dei diritti civili e sindacali, dei servizi sociali più razionali. Credo però che, reso merito al signor assessore, ai colleghi della Commissione, di quanto di positivo viene dal disegno di legge, si deve pur affermare che non è tutto oro quello che luce. Nel disegno in parola, almeno a me sembra, si concede un eccessivo potere all'esecutivo provinciale in materia di elaborazione e deliberazione dei programmi insediativi, riservando ai comuni soltanto delle osservazioni, negando il contributo delle varie componenti politiche in seno ai consigli provinciali, tagliando fuori da ogni consultazione sul piano delle scelte e dalle priorità i sindacati, riducendo gli stessi Consigli provinciali a dei semplici organi cornice, in quanto viene a loro tolta la possibilità di verificare la corrispondenza diretta tra questi programmi orientativi e insediativi e quelli che sono gli indirizzi generali contenuti nel piano urbanistico provinciale di Trento o nel piano economico della provincia di Bolzano.

Secondo elemento, mi pare si lascino troppo indistinte o meglio non sono sufficientemente precisate le garanzie dell'ente pubblico, per esempio contro le possibili speculazioni da parte dell'imprenditore, o nei casi particolari ancora di fallimento, di cessazione dell'attività, a garanzie di impegno di adeguati, moderni servizi sociali. Un campo questo in cui, è indubbio, la Regione, la Provincia, i Comuni dovranno, dovremo compiere passi più avanzati, per tenere conto come all'interno di queste aree industriali al di là degli impegni, degli obblighi che devono derivare in modo più concreto ai singoli imprenditori, occorre un certo tipo di iniziativa pubblica, che consenta, là dove vi è un determinato tipo di industria che occupa manodopera femminile, di risolvere il problema degli asili o delle scuole materne, o il problema delle mense per più aziende, ecc., tutto una serie di interventi che riescano a garantire agli operai una possibilità di servizi più razionali e moderni.

In sede di commissione si è discusso a lungo, e riconosco con spirito molto aperto da parte del signor assessore, dei colleghi della maggioranza, su diverse nostre proposte di emendamento alla legge; sono stati accolti suggerimenti importanti, quale quello di una attenta considerazione del tipo, della qualità dell'azienda prima dell'alienazione dell'area, quale quello della previsione di penalità nei casi di inadempienza e trasgressione degli impegni assunti dall'imprenditore, e da previsione di modalità di recupero dell'area nel caso di cessazione dell'attività. Si è lasciato aperto il problema dei vincoli, tesi ad impedire la speculazione, principio su cui unanimemente si è concordato, per il quale ho presentato con altri colleghi un emendamento in merito; si è rigettata invece la proposta di vincolare l'approvazione definitiva dei programmi insediati-

vi a una più diretta responsabilizzazione dei Consigli provinciali, e per questo già si diceva che vi sono emendamenti che ripropongono la questione, e non si è sufficientemente sottolineato il rapporto fra provincia e comune nella pratica impostazione e attuazione del dispositivo di legge. Qui vi è un altro emendamento che chiede che un po' tutti i provvedimenti che sono contenuti nei primi articoli del disegno di legge vengano assunti di intesa con i comuni. E' stato chiesto di vedere questo « di intesa, sentiti i comuni »; quello che ci preoccupa è che ci sia un rapporto dialettico diretto tra la Provincia e il Comune.

Ultima considerazione credo che meriti lo schema di convenzione. Il signor assessore nella illustrazione del disegno di legge si è richiamato anche all'esigenza che venga qui precisata meglio una serie di modalità, di impegni, di contenuti, che devono dare garanzia al tipo di intervento dell'ente pubblico. Ci sono elementi positivi; mi pare però che questo schema di convenzione debba essere rivisto, e debba essere rivisto proprio alla luce di questo spirito della legge che discutiamo. In alcune parti, per esempio, è più arretrato rispetto allo spirito, alle norme del disegno, in quanto non quantifica, non precisa in modo sufficiente e concreto le questioni che vengono indicate nel disegno di legge. In taluni aspetti mi pare che sia addirittura anacronistico, e soprattutto al paragrafo 12, là dove si dice che « nel caso di vendita del terreno e delle costruzioni e delle attrezzature fisse erettevi, la società costituenda concede alla Provincia il diritto di prelazione ». Io ho già sollevato queste questioni in sede di commissione; mi permetto di portarle all'attenzione dei colleghi consiglieri perché mi pare che veramente sia un assurdo morale. L'ente pubblico che paga, che attrezza l'area, la aliena anche, abbiamo detto nel dispositivo di legge ac-

cogliendo un emendamento, a un prezzo inferiore al costo e poi la riacquista a prezzo di mercato; cioè la do a 10, cerco di garantirmi il diritto di prelazione e la pago a 1000, perché il diritto di prelazione è su quello che è il prezzo di mercato e sulla base di quello che è il valore delle offerte complessive che vengono avanzate. Ora mi pare che veramente non sia un modo corretto questo di tutelare il denaro pubblico, né ci consenta altresì — come vogliamo, si dice nella relazione — di potere fare in modo che le province, attraverso l'alienazione di questa parte delle aree dovutamente attrezzate, possa incrementare quel fondo che consente di allargare, di rifinanziare, di maggiorare questa iniziativa politica nel campo dell'industria. Vi è un altro emendamento preciso, da parte nostra e di altri colleghi, che rivendica invece la potestà del diritto di esproprio in casi particolari e precisi da parte della Regione, da parte della Provincia, cioè riconoscendo quello che è il prezzo dell'area che è stato pagato al momento dell'alienazione all'imprenditore, riconoscendo quello che è il costo reale dei fabbricati che sono stati costruiti su quell'area con un 5% annuo in più, che corrisponde un po' alla svalutazione della lira. Mi pare che questo sia un modo per garantire da una parte quello che è l'imprenditore dei costi, delle spese effettive, dall'altro l'ente pubblico da un'opera di speculazione che potrebbe derivare da situazioni particolari che si vengono a creare anche per una condizione economica di mercato generale, che sappiamo spesso condizionata anche ad economie e a politiche che non dipendono sempre dal nostro paese.

Vi è quindi, svolte queste considerazioni, un'adesione massima alla nuova impostazione; io ho espresso voto positivo in sede di commissione e lo riconfermo, però un voto che viene dato con spirito critico e con la consapevolezza

za di limiti che sono presenti ancora in questo disegno di legge. Per questo, proprio cogliendo l'affermazione del signor assessore alla sensibilità sua e della Giunta ad affrontare e discutere altri suggerimenti, altri contributi che possono venire dal Consiglio, io ribadisco questo voto positivo, ma mi auguro che questi emendamenti possano costituire elemento di riflessione, di considerazione ulteriore, in modo di portare accorgimenti, dal punto di vista qualitativo della legge, che garantiscano meglio lo ente pubblico.

**PRESIDENTE:** La parola al consigliere Vettori.

**VETTORI (D.C.):** Signor Presidente, signori consiglieri, mi pare che sia la terza volta che ci occupiamo in Consiglio regionale del problema dell'industrializzazione, in occasione di finanziamenti o di rifinanziamenti di strumenti legislativi già in atto. Io non ripeterò qui le argomentazioni già adottate dal cons. Betta e dal cons. Virgili in ordine a questo strumento che oggi è qui alla nostra attenzione, alla nostra discussione, alla eventuale nostra approvazione. Mi pare però che sia il caso di fare qualche considerazione. Qui parliamo di aree industriali. C'è un disegno di legge per le aree industriali. La relazione al disegno di legge, e anche quella della Commissione, mi sembrano rispettivamente esaurienti e in gran massima favorevoli al progetto di legge qui presentato dalla Giunta regionale. E' evidente che il problema è parecchio importante, in quanto che le aree industriali sono uno degli elementi per una politica di industrializzazione. Nel nostro caso poi la disponibilità di aree industriali diventa un problema che investe, prima di ogni altro, direi, negli aspetti operativi, questa politica di industrializzazione, perché mi pare di poter di-

re che le aree sono, in termini assoluti, poche, e in termini relativi care e di difficile acquisizione, specialmente da parte dei comuni, anche per l'onerosità degli attuali strumenti di cui i comuni dispongono per questo tipo di operazione. Per questo è nato questo disegno di legge, su sollecitazione, su consiglio dello stesso Consiglio regionale, allorché si è discusso il disegno di legge, poi diventato la legge regionale n. 7 del 1969, per un rifinanziamento della legge 11, che permetteva e tuttora permette un certo tipo di acquisizione, una certa modalità, con determinati costi di acquisizione di aree industriali da parte dei comuni. Con quel disegno di legge, tanto per rammentarlo più a me che a loro, si tende a sollevare i comuni dagli oneri dei mutui necessari all'acquisizione delle aree industriali. A parte le sopravvenute, negli ultimi tempi, maggiori difficoltà, in ordine al credito e in ordine al costo del denaro, è evidente che qui ci sono due tipi di comuni: quelli che possono fare i mutui col contributo della Regione e quelli che non possono fare i mutui perché non hanno le garanzie sufficienti a darli. Il disegno di legge che qui viene oggi prospettato dovrebbe sopperire a due tipi di comuni, e cioè: i comuni piccoli e i comuni grossi. In che termini? Nei termini di sollevare entrambi dalle difficoltà di ordine finanziario, ma io direi anche di ordine operativo e di ordine decisionale, per quanto riguarda le singole localizzazioni delle zone industriali. Le considerazioni che però mi pare qui abbiano una certa opportunità di essere portate all'attenzione del Consiglio regionale, sono quelle che tendono a confermare la validità della ripetizione, avvenuta in più capitoli del testo originario e anche del testo della Commissione di questo disegno di legge, circa il richiamo ai piani economici e ai programmi. Entro questa valutazione io cercherei di collocare anche

il ruolo dei comuni, che secondo i consiglieri che mi hanno preceduto viene visto in diversa chiave, direi in una chiave eccessivamente pessimistica da un lato e forse di troppo elevato tono dall'altro. Io penso che il comune — che non dobbiamo dimenticare è stato il primo protagonista, per lo meno in termini di tempo, della politica di industrializzazione nella nostra regione — non possa essere liquidato da una legge che dà determinate provvidenze di ordine più che altro finanziario. Il comune deve mantenere il suo ruolo. Il disegno di legge che discutiamo, consente ai comuni evidentemente un certo controllo, una certa autonomia di operazione, di operatività; le domande per gli insediamenti vanno trasmesse tramite i comuni, i comuni possono fare delle osservazioni. Qualcuno ha detto che questo è insufficiente. In termini molto pratici io dirò questo: questa legge, secondo me, non dovrebbe costituire il primo atto del definitivo abbandono della forma finora utilizzata per l'intervento dell'ente pubblico nelle azioni di industrializzazione condotte dai comuni. In parole più povere direi che la legge 11, rifinanziata con la legge 7 del '68, può rimanere uno strumento valido e dovrebbe anche in avvenire consentire ai comuni una determinata autonomia operativa, tenendo conto che questa autonomia operativa, ovviamente, dovrebbe essere sostenuta e orientata da due cose: primo dai piani economici provinciali, secondo da una certa opera della Giunta provinciale, la quale nella legge si prevede debba fare annualmente un piano entro luglio degli interventi previsti. Qui verrebbe abbastanza facile il richiamo a quel che mi pare è stato chiamato tentativo di garanzia, da instaurare con quello schema di convenzione che il signor assessore regionale competente ha distribuito ai consiglieri. Qui io non condido le critiche fatte alla vacuità, alla elasti-

cità di quella convenzione, in quanto che in primo luogo ritengo che si tratti di uno schema, in secondo luogo non siamo in grado di fissare che vogliamo fare del Trentino o dell'Alto Adige o della Val d'Adige o del comprensorio 1, 5, 7, quello che vogliamo chiamarlo, soltanto il comprensorio dell'industria tessile o dell'industria meccanica o dell'industria chimica. Per cui è evidente che un determinato livello di contrattazione dovrà sempre avvenire, in occasione specialmente degli insediamenti più ambiti e degli insediamenti più qualificati e più qualificanti. L'importante è, a mio parere, che noi solleviamo i comuni, specialmente quelli piccoli, da che cosa? Dall'arbitrio, e, se volete una parola anche più pesante, dalla facilità di trattativa, in qualche caso dalla concorrenza reale o ventilata tra i vari comuni, ad opera dei singoli imprenditori privati, i quali finora, per lo meno negli anni scorsi, si sono sempre valsei dell'amore di campanile dei vari comuni e delle singole iniziative generose dei vari amministratori pubblici locali, per mettere in concorrenza i comuni e ottenere di più. Noi dobbiamo fare in modo che ci sia la scelta dell'ente pubblico di livello superiore per gli insediamenti, per il tipo di insediamento, per la localizzazione di determinate iniziative. Questo lo dico perchè proprio in queste settimane, nell'ambito dell'esercizio del mio mandato, mi sto occupando di un comune, il quale, con una convenzione fatta per una determinata industria, si trova ora nei guai, e dovrà ricorrere al legale per tutelare i legittimi interessi. Probabilmente, se le cose fossero avvenute su falsariga di una programmazione vista un pochino più a livello elevato e direi anche di raggio territoriale un pochino più vasto, non saremmo incappati, a livello di amministrazioni minori e periferiche, nei guai in cui ora esse si trovano. Questo per quanto riguarda il

ruolo dei comuni. E ben venga la aggiunta, fatta dalla Commissione legislativa, degli accenni ai consorzi dei comuni e alle comunità di valle.

Una seconda considerazione su questo disegno di legge mi sembra di doverla fare sul fatto che ci troviamo di fronte a uno strumento totalmente nuovo, con i vantaggi e gli svantaggi delle novità.

La terza considerazione riguarderebbe la dimensione finanziaria dello strumento, e mi pare di poterne collegare anche, per essere più breve, i due aspetti: la novità indubbiamente che ci porta a seguire quelle che sono state le linee direttrici, del resto qui ampiamente richieste in occasione della discussione della legge regionale 7 del '69, per un diverso tipo di appoggio ai comuni, per un diverso tipo di acquisizione e di infrastrutturazione delle aree industriali. E' indubbio che avremmo bisogno di un periodo di rodaggio, è indubbio che, come tutte le leggi, anche questa, se verrà approvata nel testo attuale o in quello leggermente emendato che potrà saltar fuori, avrà i suoi meriti, che in questo momento ci sembrano la soluzione di tutti i problemi, e presenterà nel corso della sua applicazione qualche determinato caso che in questo momento non è prevedibile. La dimensione finanziaria in cui ci muoviamo è quella dei 2 miliardi estesi su una regione. Che cosa significano due miliardi? E' difficile dirlo. Comunque mi pare che i due miliardi potrebbero permettere, per esempio, 2 milioni di mq. a 1000 lire al metro, per fare una esemplificazione. Però che cosa costeranno le infrastrutture? Le infrastrutture attualmente costano di più del terreno stesso. Che cosa potremmo fare? 50, 60 ettari per provincia? I programmi economici provinciali prevedono aree notevolmente maggiori, il che significa, a mio parere, che il provvedimento legislativo

che abbiamo oggi davanti, ci permetterà un intervento relativamente modesto, per lo meno nel tempo. Potremmo operare un paio d'anni, tre anni; dipende un pochino anche da fatti economici al di fuori del nostro controllo. Per questo ritengo che il provvedimento si possa anche varare, in quanto che le eventuali manchevolezze che si potranno riscontrare, saranno comunque limitate a qualche caso, saranno comunque comprese in un ambito di tempo abbastanza ravvicinato, quell'ambito che è fissato dalle disponibilità finanziarie oggi ammannite. Come valutazione di massima potrei dire che uno, due, tre comuni della regione potrebbero già da soli assorbire oggi le possibilità finanziarie date da questa legge per l'acquisizione delle aree necessarie a dei piani ravvicinati.

Queste sono le considerazioni che mi pare di poter fare su questo tipo di strumento che ci viene oggi proposto, e la legge organica sull'intervento industriale globale, auspicata dal collega Virgili, io penso possa essere sottoscritta a livello di auspicio da tutto il Consiglio. Se non che una certa pratica quotidiana del modo di operare, del modo di nascere delle singole aziende, del modo di incentivare una carenza di capacità imprenditoriale locale, e del modo di dover accettare determinate iniziative che qui trovano la loro naturale collocazione per un certo verso, ma soltanto naturale in forza di incentivi di notevole mole, potrebbe renderci un po' cauti e darci l'occasione di guardarci un po' in giro che cosa sanno fare, che cosa stanno facendo paesi e regioni a noi vicine e da noi assimilabili come caratteristica demografica ed anche orografica. Quindi, sotto questo aspetto di una legge organica, io direi che possiamo condividere un tentativo di studio, ma non possiamo illuderci che rapidamente si possa arrivare a codificare tutti gli interventi, a codificare le dimensioni ottimali, i

settori ottimali di intervento e forse nemmeno le localizzazioni, benchè le medesime siano ormai, per lo meno per la provincia di Trento, abbastanza precise.

Il cons. Betta ha detto che si batterà fino alla fine per un determinato tipo di autonomia locale a livello comunale o a livello intercomunale, per ottenere determinati insediamenti, che attualmente possono essere evitati, dall'arbitrio di una sola persona, e ritengo in questo caso facesse preciso riferimento a difficoltà di ordine paesaggistico, connesse a certi tipi di edifici e a certe località, di vocazione forse opinabilmente diversa da quella affacciata dal cons. Betta. Per questo ho l'impressione che abbiamo altri strumenti e altri livelli ai quali operare e quindi non penso di poter in questo momento dare qui le mie opinioni o i miei orientamenti.

Invece vorrei spendere una parola, concludendo, sulle perplessità che io ho avuto, e che ho espresso anche in commissione, sulle modalità di acquisizione delle aree e sulle modalità di fissazione della indennità. Qui si è citato, anzi è scritto esplicitamente nella proposta di legge, che si dovrebbe far capo alla cosiddetta legge di Napoli, che è una legge speciale, di esproprio, fatta nel 1885. Io qui ho tre tipi di valutazione da fare su questa scelta: la prima è di ordine giuridico, anche se io non sono un giurista, ma così, a lume di naso, dico: nel 1865 lo Stato italiano ha fatto una legge generale per l'esproprio per causa di pubblica utilità, legge che tuttora è valida ed utilizzata per quasi tutte le iniziative di lavoro pubblico o di interesse pubblico fatte dallo Stato. Appena vent'anni dopo, di fronte a un caso macroscopico e del tutto tipico del risanamento della città di Napoli, è stato utilizzato un altro strumento, uno strumento che si inseriva in una situazione del tutto particolare, e

che riguardava il risanamento di edifici che avevano raggiunto degli affitti assolutamente sproporzionati, in termini economici, a quello che era non solo il costo di costruzione, ma anche il costo di acquisto. In quel momento si è inteso intervenire in un determinato modo per stroncare una speculazione che aveva raggiunto dei livelli assolutamente inaccettabili, perchè voleva por mano a questo tipo di risanamento di una città che si avviava a diventare in quel momento il centro più grosso d'Italia. In seguito sono intervenute altre leggi, per esempio anche quella regionale del 1956, per gli espropri per pubblica utilità. Ora la mia perplessità di ordine giuridico deriva dal fatto che mi pare che per le aree industriali e particolarmente per le infrastrutture delle medesime — aree industriali che per lo meno per la provincia di Trento sappiamo già quali sono o quali saranno — non esistano le premesse che avevano fatto arrivare il legislatore alla legge cosiddetta di Napoli. La valutazione su questa mia perplessità di ordine giuridico la lascio evidentemente ai giuristi, perchè io non mi sento all'altezza di sostenerla, tranne che con quelle argomentazioni che adesso ho esposto. Invece direi che ci sono altre due argomentazioni sul tipo di indennità qui proposta, che sottopongo all'attenzione del Consiglio. Una è di ordine equitativo, pensando che l'applicazione *sic et simpliciter* della legge di Napoli, così come è congegnata adesso, ci porterebbe a vedere probabilmente i medesimi soggetti nelle medesime zone, penso in particolare all'intera Val d'Adige, espropriati a favore della Regione per interessi di ordine industriale con dei compensi che sono radicalmente diversi da quelli pagati dai comuni finora a una libera contrattazione, e dall'autostrada del Brennero, dall'Anas e da altre amministrazioni statali, anche dal demanio militare, in base alla legge del

1865, che si basa sul libero mercato. Questa è una questione di equità, sulla quale io lascio al Consiglio decidere. Esiste però, nello stesso ambito di eventuale applicazione della legge di Napoli, un altro inconveniente che si potrebbe verificare, ed è un inconveniente di ordine economico, cioè una convenienza della Regione a proseguire un determinato tipo di esproprio su quello strumento, per esempio nel momento in cui dovessimo proseguire nella acquisizione di aree, di appezzamenti in una grossa zona industriale, che sia già stata parzialmente utilizzata dal comune con acquisti su libero mercato e che ora verrebbe per una parte acquistata dalla Regione per il medesimo uso con una valutazione diversa, valutazione che tiene conto della media tra il valore di libero mercato e altri valori che oggi sono irrisori, pressappoco la metà del valore di libero mercato. In una terza o in una quarta fase — e qui viene in discussione l'opportunità di ordine non soltanto programmatico e politico, ma anche di ordine economico — nella terza o quarta fase di acquisizione di aree di una medesima zona industriale, dovremmo sempre pagare con la legge di Napoli, cioè in base alla media tra il libero mercato e quei certi altri valori che la legge del 1885 stabilisce e che oggi sono pressochè ridotti a zero. Però il libero mercato del terzo e del quarto intervento sarà già condizionato dalle infrastrutture che l'ente pubblico avrà pagato, per cui ci troveremo a medie che ci portano valori radicalmente più alti.

Questo io lo dico così, con una valutazione un pochino disinvolta di quello che potrebbe accadere e che è attenuata dal fatto che ho detto prima, cioè che abbiamo delle dimensioni operative finanziarie, che ci permetteranno nel giro di due-tre anni, di assestare eventualmente il tiro nel caso in cui non raggiunge-

simo esattamente quelli che sono i fini che oggi ci ripromettiamo.

Con queste considerazioni che sono un pochino slegate fra di loro, io vorrei concludere dicendo che per le mie perplessità di ordine personale — intendo qui precisarlo, anche perchè sono stato un membro della Commissione che ha esaminato questa legge, e in quella fase ho anche espresso il mio pensiero — con queste mie perplessità di ordine personale, faccio solo la riserva di sottoscrivere o di presentare un eventuale emendamento, che possa evitare i guai che adesso a me sembrano possibili in questo tipo di applicazione. Invece mi viene facile una conclusione di ordine generale e politico, poichè il cons. Virgili ha un pochino anticipato, mi pare, l'illustrazione del suo emendamento, che qui mi è capitato da poco, circa la facoltà data alla Provincia di espropriare le aree e le infrastrutture relative a casi di totale o parziale cessazione dell'attività, per dire che potremmo trovarci anche di fronte proprio al caso totalmente opposto da quello ipotizzato dai cons. Virgili e de Carneri, cioè a un'azienda molto valida e che passi di mano per ragioni strettamente speculative. Io mi preoccuperei di quelle aziende che nascono più male e che vanno più male perchè fanno delle infrastrutture sbagliate, e che poi passano o chiudono l'attività perchè non sono vive e vitali. In quel caso noi potremmo trovarci a dover sostenere delle spese, acquistando delle infrastrutture sbagliate a un prezzo addirittura maggiorato, secondo quanto è previsto.

Con quest'ultima considerazione, io intendo soltanto sottolineare la estrema difficoltà esistente per l'ente pubblico di codificare esattamente tutti i casi che si possono presentare in una politica di industrializzazione, nella quale evidentemente noi tentiamo di incidere

nella maniera che sta nelle nostre posizioni, che sta nella nostra visione dell'interesse collettivo, ma che deve tener conto di talune realtà economiche e di taluni fattori che sfuggono anche alle nostre possibilità di condizionamento che possiamo esplicitare in moltissimi modi, ma che evidentemente hanno dei limiti.

In questo modo io concludo il mio intervento sulla discussione generale della legge, soltanto confermando le mie perplessità di ordine personale in relazione a talune rigidità e con qualche riserva su interventi successivi nella discussione articolata, quando ci si arriverà.

*(Assume la Presidenza il Presidente Bertorelle);*

PRESIDENTE: La parola al cons. Pruner.

PRUNER (P.P.T.T.): Signor Presidente, signori consiglieri, non v'è dubbio alcuno che questo disegno di legge, come tanti altri, rivesta carattere di un'importanza fondamentale nell'attuale situazione economica e nell'attuale momento di rivoluzione per quanto riguarda la nostra economia. Tante altre volte discutemmo sulla validità della impostazione della politica di industrializzazione nella nostra regione. Abbiamo avuto modo di sbizzarrirci su quelle che sono le proposte dei vari gruppi, avanzate in questa sede, e abbiamo concluso di approfondire il discorso fatto in estate, in occasione dell'approvazione di un precedente analogo disegno di legge per l'accaparramento di aree industriali e in occasione anche del finanziamento della legge fondamentale per l'industria. La conclusione era quella di una tavola rotonda, di una conferenza, di segnare il punto della situazione in merito al tipo di industrializzazione, in merito ai vantaggi finora conse-

gnuti e in merito a un orientamento quanto possibile più idoneo a raggiungere dei risultati sempre migliori, riconoscendo, ed essendo anche stato riconosciuto effettivamente da parte di tutti, compresa la Giunta, che nel passato si sono avute delle difficoltà per una completa attuazione di una politica di industrializzazione, cioè concreta attuazione, sotto un profilo pratico, sotto un profilo incisivo nella nostra società, sia sotto il profilo del progresso sociale, sia sotto il profilo del progresso economico. Arrivati quindi a questo punto, e rilevata la opportunità di approfondire ancora di più questo nostro intento, di addivenire alla determinazione di quella che è l'attuale situazione per una migliore impostazione per il futuro, salta fuori la necessità inderogabile, per evitare una remora di quello che è l'attuale processo di industrializzazione, di presentare da parte della Giunta un rifinanziamento della legge per la acquisizione delle aree industriali. Si dice a questo proposito che si è tenuto conto di quello che era il suggerimento dato in quella occasione, di rivoluzionare il sistema di intervento, di rivoluzionare e di ammodernare il concetto di intervento dell'ente pubblico nel settore dell'industria, dell'incentivazione anche in relazione o forse particolarmente in relazione alla acquisizione delle aree industriali. Questo proposito è stato suggerito, è stato accolto, e io inizio la mia critica, per quanto costruttiva, col dire che si crede da parte della Giunta, e vogliamo crederci anche noi, che una specie di innovazione sia contenuta in questo disegno di legge n. 32. Esistono delle innovazioni forse di base, per quanto riguarda il sistema di intervento, per quanto riguarda il tipo di intervento, però non credo che si possa parlare di una rivoluzione per quanto riguarda il risultato che ne seguirà. Mi spiego: noi abbiamo a un certo momento, rivoluzio-

nato questo tipo di intervento per la acquisizione di aree industriali, intervenendo direttamente, come Regione e come ente pubblico, o Provincia, per una migliore ripartizione di questi fondi a disposizione della legge, sostituendoci ai comuni, che sono paralizzati da quella che è la loro situazione finanziario-economica. Ma, signori, è questa una incisiva rivoluzione? E' una modifica, è una innovazione tale da poter ritenere che l'industrializzazione possa portarci a migliori risultati? E' una variazione di ordine tecnico valida, perchè se non interviene in questo specifico caso la Regione o la Provincia nel mettere a disposizione direttamente i fondi per l'acquisizione di queste aree a favore delle iniziative industriali stesse, i comuni non sono nel frattempo in grado di farlo, quindi è una politica, è un intervento positivo, d'accordo, senza del quale però si ricadrebbe, non nella situazione antecedente, ma addirittura nella situazione di passività assoluta, di inerzia assoluta. Quindi per conto nostro, questo intervento è valido, d'accordo, ma serve soltanto per evitare il peggio, per evitare un peggioramento della situazione anteriore. Non so se questo può essere condiviso dall'on. Giunta. Io lo richiamo all'attenzione, onde poter sollecitare dalla stessa Giunta una iniziativa, se non immediata, almeno a venire, che sia adeguata a quella che era la promessa fatta o a quello che era l'impegno assunto in occasione della discussione della legge regionale sull'intervento per l'industria di quest'estate, per trovare un sistema, per trovare un mezzo tale da incidere effettivamente in quella che è una nuova politica di industrializzazione. Qui di nuovo non esiste nulla per una migliore politica di industrializzazione sul piano di un incremento di occupazione. Questa legge serve, egregiamente anche, se vogliamo, esclusivamente per tenere la marcia che avevamo innestato

in passato nel settore della industrializzazione, ma non per incrementare il volume o incrementarne la corsa.

Detto questo come considerazione generale su questo disegno di legge, noi dovremmo fare un'altra considerazione. Partendo dal principio di modifica del disegno di legge n. 32 in confronto ai precedenti, la Giunta dice che i comuni quasi nella loro totalità, si trovano nella impossibilità di offrire ulteriori cespiti delegabili agli istituti di credito per effettuare essi la operazione di mutuo, di acquisizione, in parole povere, di fondi per la industrializzazione. E' una constatazione coraggiosa, è una constatazione obiettiva che fa l'on. Giunta, ma è una constatazione che non deve rimanere tale e quale; devono essere analizzate le cause e considerate sotto un profilo politico queste cause, debbono essere tirate le conclusioni . . .

PANCHERI (assessore industria e commercio - D.C.): Con un'altra legge!

PRUNER (Segretario questore - D.C.): Le conclusioni le potremo tirare con un'altra legge, ma se permette, signor assessore, termino il mio pensiero, che non è ancora stato completato e quindi non ancora completamente capito: è una constatazione questa da voi fatta con coraggio, che dimostra una particolare situazione economico-finanziaria dei comuni, di paralisi, di inerzia, di difficoltà, che deve da parte nostra o da parte vostra, comunque da qualcuno, trovare soluzione. Questa constatazione ci deve preoccupare sotto ogni profilo, dal punto di vista economico e da un punto di vista politico. Noi abbiamo sottomano delle programmazioni economiche; tra breve qui si parlerà del piano economico prossimo, al quale piano economico sono rivolte le nostre speranze, il quale piano economico ha delle fonda-

menta nella acquisizione dei meriti, degli strumenti necessari per far fronte a quelle che sono le necessarie incisive strumentazioni per migliorare la nostra economia, e domandiamo ai comuni una quota parte di quella che è la necessaria finanza. I comuni già adesso li denunciavamo impossibilitati ad intervenire in un piccolo caso, in un piccolo intervento, in una piccola necessità modesta, che è quella della industrializzazione. Ora io dico che il discorso che faccio è fuori dell'ambito del disegno di legge n. 32, ma dobbiamo cominciare a raccogliere gli elementi per fare una discussione seria in sede di discussione del piano economico. Qui si denuncia addirittura, nella relazione dell'on. assessore all'industria, che i comuni di maggiori dimensioni versano in una situazione di bilancio deficitario, e ben difficilmente si trovano in grado di poter affrontare le spese di acquisizione e di apprestamento delle aree industriali, anche se le medesime sono state regolarmente previste dai piani urbanistici provinciali e dai piani di coordinamento territoriale. Quindi qualche cosa nel nostro sistema di programmazione non scatta. O era fasullo il piano economico, o era azzardata la previsione del piano urbanistico, o qualche cosa di nuovo è subentrato per rompere quello che era l'armonioso sistema in cui noi ancora oggi vogliamo aver fiducia, perchè necessariamente qualche cosa si deve pur fare per uscire da una situazione che noi tutti conosciamo. Quindi abbiamo qui la denuncia della impossibilità da parte dei comuni ad intervenire, abbiamo la denuncia, da parte dell'organo responsabile, che sul piano della acquisizione delle aree non può intervenire; quindi sul piano dello sviluppo economico e sociale da parte dei comuni di maggiori dimensioni e anche di maggior interesse, si deve far leva su un organismo diverso da quello che è il comune stesso. Quindi

mancanza di una certa autonomia da parte dei comuni, eliminazione di quella che è la leva di propulsione autonoma da parte dei comuni e necessario intervento da parte di estranei organismi che sono gli organismi cosiddetti superiori, Provincia, Regione e Stato. Cioè cominciamo già a denunciare la carenza, cominciamo a denunciare la paralisi dell'importante cellula che è il Comune, direi forse la più importante. Non è che io denunci qui lo scavalco, attraverso la non presa in considerazione del valore dell'autonomia, dei comuni, perchè questo qui non avviene con questo provvedimento, ma avviene invece qualche cosa di analogo, che alla fine dei conti porta alle stesse conseguenze. Porta alle conseguenze che il Comune si trova sprovvisto e, anzichè poter operare personalmente, strettamente con i propri mezzi, pur attingendo quanto necessario, in base alle previste disposizioni di legge, presso gli organismi superiori, deve cessare ad essere un autonomo ente che responsabilmente entra a far parte, come previsto, in quella armoniosa struttura che è la programmazione. Viene a mancare la presenza di un organismo molto importante. Questo è quanto noi abbiamo dovuto constatare, e affidiamo il problema alla responsabilità della Giunta, perchè possa essere affrontato.

Altre considerazioni abbiamo avuto modo di far presenti in Commissione e sembra possano essere superate in questa sede attraverso emendamenti. Quindi noi ci fermiamo esclusivamente su qualche altra constatazione di ordine generale, come la questione che non è molto generale, quasi entriamo in un settore particolare — dell'esproprio, dell'indennizzo, sollevato più volte in questa sede, attraverso interventi e strumenti che man mano si offrivano più validi a seconda o meno delle circostanze, per rilevare che l'agricoltura è una vit-

tima dell'industria, lo ripetiamo ancora qui, tutti lo sappiamo, ma è meglio sottolinearlo ancora. Questa agricoltura, nella prima fase dell'industrializzazione, viene ad essere la sacrificata. Niente di male se domani possiamo compensare questa ferita con delle contropartite valide, di cui noi speriamo che si possano raccogliere i frutti quanto prima, però non possiamo nello stesso tempo abbandonare a se stessa quella parte di agricoltura che viene immediatamente e direttamente presa in considerazione dagli interventi a favore dell'industria con la espropriazione. Il sacrificio che fanno determinate aziende, determinati proprietari, non sono stati fino ad ora adeguatamente considerati, se non attraverso quella che è stata una politica di sollecitazione una politica di critica, una politica di riflessione, dovuta appunto alle critiche e agli interventi anche sul piano sindacale e anche sul piano politico, quindi non richiedere all'agricoltura dei sacrifici come è stato chiesto fino adesso, cioè maggiore signorilità, maggiore possibilità di sanare quelle che sono le piaghe inferte all'agricoltura da parte dell'industrializzazione. Per questo noi chiediamo che proprio in questo momento, quando si mettono a disposizione enormi fondi degli enti pubblici, non si ritenga, da parte di chi poi interverrà concretamente, che saranno poi le Province, di dire: questa è una parte di sacrificio che fa l'ente pubblico e quell'altra parte la faccia ancora l'agricoltura. Sono proprio le 200 lire in più o in meno, in determinati casi, che danno la possibilità all'espropriato agricoltore di muoversi e di cambiare indirizzo, cambiare zona per rimettere in piedi un'altra azienda agricola. In tanti casi si è visto che le 2 o 300 lire in più al mq. pagate all'espropriato, hanno permesso allo stesso di compensare la perdita della sua azienda in quel determinato posto, con l'acquisto di un'azienda in

altra località. Questo è, sul piano pratico, un esempio che dimostra la volontà dell'ente pubblico, quindi la volontà nostra, di dire: va bene all'industrializzazione, facciamo ogni sacrificio per questo tipo di occupazione della nostra manodopera, ma non dimentichiamo che esiste ancora una forte propensione al salvataggio di quella che è l'agricoltura rimanente e anche la volontà da parte degli interessati di rimanere nell'agricoltura e quindi la necessità da parte dell'ente pubblico di dare una mano in questa particolare situazione in cui i singoli possono venirsi a trovare. E' un aiuto migliore di quello dato attraverso le leggi di settore, a favore dell'agricoltura, come il Piano Verde, la legge della montagna od altro.

Altra considerazione di ordine generale è la necessità che la Giunta provinciale si assuma delle responsabilità e non scaricare esclusivamente sul piano urbanistico o sul piano di ordinamento territoriale quelle che sono le responsabilità degli insediamenti, perchè nell'ambito di questo tipo di programmazione in subordine c'è un'ulteriore scelta, che è quella data dalla possibilità limitata finanziaria a disposizione dell'ente pubblico. Quindi c'è ancora la possibilità di scegliere, dopo aver scelto a grandi linee sulla base del piano urbanistico. Può darsi che non si offra l'occasione di richieste di industrializzazione con delle industrie, tipo le chimiche, malsane per la salute pubblica, ma se si dovesse verificare questo caso, noi riteniamo già fin d'ora di raccomandare alla Giunta che questo tipo di industrializzazione vada eliminato, se possibile, non vada incoraggiato. E se necessariamente dovessimo accettare anche questo tipo di industria, lo si faccia sorgere in zone dove la salute pubblica non venga pregiudicata. A questo proposito io vorrei dire che attualmente abbiamo ancora delle piaghe aperte, per quanto riguarda il tipo

di industrializzazione chimica, malsana per la salute, per l'agricoltura, ecc. Abbiamo parlato l'altro giorno degli elicotteri. Io vorrei fare una proposta — mi scusi il signor assessore se esco un tantino da quello che è lo spirito della legge —, all'assessore all'industria...

CONSIGLIERE: O all'agricoltura.

PRUNER (Segr. questore - P.P.T.T.): ... e all'agricoltura. Esiste ancora oggi il problema, ad esempio, della Montecatini di Mori. I danni provocati all'agricoltura non sono una invenzione. Sfido l'on. Giunta e i signori assessori di prendersi l'elicottero, di andare in sopralluogo e fare un'analisi comparativa macroscopica...

CONSIGLIERE: Devono volare basso.

PRUNER (Segr. questore - P.P.T.T.): ... e fotografare dall'alto a colori quella che è la zona della Montecatini e decine e decine di ettari. Macroscopicamente sarà evidenziata la enorme differenza fra quella zona e la zona limitrofa, tipo vigneti della zona inferiore del Basso Trentino, Bardolino, Valpolicella, ecc. Si prendano questo disturbo. La produzione in quella zona, nella zona maggiormente colpita, quest'anno è di una qualità scadentissima, è di una quantità che si riduce a termini minimi quasi incredibile.

Detto questo per quanto riguarda le aree e per quanto riguarda la salute pubblica, noi non abbiamo altro da aggiungere al disegno di legge, che raccomanda di tenere in evidenza e di fare enorme leva su quello strumento di cui noi abbiamo avuto fiducia e dobbiamo avere fiducia, perchè null'altro di migliorativo esiste, secondo il nostro punto di vista, concretamente attuabile, che è la convenzione

tipo. Raccomandiamo che questa convenzione tipo sia uno strumento non di strozzinaggio, non di ostruzionismo, ma che sia qualcosa di seriamente utilizzato, come strumento da parte della Giunta, per discernere, per discriminare, per ottenere quello che la stessa convenzione tipo si prefigge di raggiungere, cioè una industrializzazione più progredita, una industrializzazione più sollecita, una industrializzazione più razionale e più valida sotto ogni profilo, come lo stesso tipo di documento, di convenzione si prefigge.

Quindi sotto questo aspetto, mi dispiace da un punto di vista politico, ma da un punto di vista pratico non c'è altra soluzione, noi dobbiamo dare alla Giunta, a chi quindi ha in mano questo strumento, una certa fiducia, che diamo ben volentieri ma crediamo di poter anche pretendere che questa fiducia venga ripagata nei termini che onorevolmente la Giunta vorrà rispettare.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Crespi.

CRESPI (P.L.I.): Il gruppo liberale è sostanzialmente favorevole al presente disegno di legge, anche se nutre alcune perplessità sul piano politico, perplessità che del resto ha cercato di superare mediante la presentazione, anche assieme a colleghi di altri gruppi, di alcuni emendamenti. Il favore che il gruppo liberale riserva al presente disegno di legge, è basato soprattutto su quello che è il fulcro, la spina dorsale della legge stessa: la acquisizione cioè e l'apprestamento delle aree industriali da parte della Provincia, che pertanto viene così a sostituirsi ai Comuni, i quali molte volte hanno peccato, non solo, come si legge nella relazione, per mancanza di disponibilità finanziarie, ma anche per cattiva vo-

lontà o soltanto per incuria. Io vorrei citare qui brevissimamente e a questo proposito solo due casi, due casi su cui poi domanderei, se l'on. assessore lo crederà opportuno, alcune delucidazioni da parte della stessa Giunta. Un caso a Rovereto e un caso a Trento. A Rovereto il caso della Rheem Radi. La Rheem Radi ha chiesto, mi pare ancora da febbraio, o aveva chiesto, perchè ormai l'affare è sfumato, aveva chiesto un terreno al comune di Rovereto nella zona industriale, terreno che non le è stato dato. Guardi, on. assessore, che se fosse stato concesso quel terreno, forse avremmo potuto attuare nella zona di Rovereto l'esperimento più ardito, più ampio di *leasing*, non solo nella provincia di Trento e nella regione Trentino - Alto Adige, ma anche in tutta Italia. E' sfumata questa possibilità, e direi che l'affare non è sfumato soltanto per il senso di responsabilità di alcuni amministratori della Rheem Radi, per cui lei sa meglio di me che attualmente si costruirà lo stabilimento, ma sul terreno che è comperato da privati, non certo ceduto dal Comune.

Un altro caso lampante lo si ha a Trento. Qui non parlerei di cattiva volontà o di incuria; qui parlerei di incompetenze e di mania di grandezza, e mi riferisco espressamente a quello che è stato chiamato l'autoporto, autoporto che poteva essere creato soltanto se si fosse parlato di centro T.I.R. e si fossero apprestate delle aree proprio in relazione alla creazione di un centro T.I.R. Io non credo più all'attuazione di questo autoporto, anche perchè, come l'on. assessore sa meglio di me, ormai lo stesso centro T.I.R. è stato sistemato a Verona, per cui due centri T.I.R. o due autoporti, come vogliamo chiamarli, a distanza così breve e sullo stesso asse, sono per lo meno inconcepibili dal punto di vista economico.

Il gruppo liberale, anticipando ora la dichiarazione di voto, dichiara che voterà comunque a favore di questo disegno di legge, con la speranza, s'intende, che l'on. Consiglio voglia accogliere gli emendamenti proposti e che saranno illustrati in sede di discussione articolata.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Spögler.

SPÖGLER (S.V.P.): Herr Präsident! Meine verehrten Kollegen! Ich möchte ganz kurz einige Darlegungen zu diesem Gesetzentwurf machen, der heute den Abgeordneten zur Verabschiedung vorliegt:

Es kann wohl gesagt werden, daß mit diesem Gesetzentwurf ein bedeutender Schritt auf dem Weg zu einer besseren und moderneren Industrialisierungspolitik gemacht wird. Es besteht kein Zweifel darüber, daß man schon in absehbarer Zukunft die vielen kleinen landwirtschaftliche Betriebe, die aus wenigen Hektar Grund bestehen, nur noch in der Freizeit bearbeiten wird. Aus diesem und auch aus vielen anderen Gründen ist es klar, daß eine Industrialisierungspolitik von den verantwortlichen Stellen betrieben werden muß. Nun, eine der Voraussetzungen, und manchmal die wichtigste für eine Industrieansiedlung ist das Vorhandensein eines erschlossenen Industriegeländes in dem betreffenden Gemeindegebiet. Es genügt wirklich nicht, wenn in den Bebauungsplänen Grundstücke als Industriegrundstücke ausgewiesen werden. Viele Anfragen, die in den letzten Jahren an das Amt für Wirtschaftsförderung der Landesregierung gerichtet wurden, konnten deshalb nicht verwirklicht werden, weil kein erschlossenes Industriegrundstück vorhanden war. Meiner Meinung nach besteht die

wichtigste Voraussetzung für die Ansiedlung von Industriebetrieben darin, daß den Unternehmern ein bereits erschlossenes Industrie Grundstück zur Verfügung gestellt wird. Die zweite Voraussetzung besteht darin, daß dieses erschlossene Grundstück auch zu einem angemessenen Preis, ich möchte sagen, zu einem billigen Preis angeboten wird. Wir wissen, daß in anderen Provinzen diesbezüglich nicht so viele Schwierigkeiten bestehen. Es ist nun einmal eine Tatsache, daß sonderbarer Weise die Grundstückspreise in der Ebene bedeutend niedriger sind als in unserer Gebirgslandschaft.

Dieser Gesetzentwurf ermöglicht es den Landesverwaltungen, erschlossene Grundstücke den Unternehmern zu einem angemessenen und günstigen Preis zur Verfügung zu stellen. Ich bin der Meinung und es erscheint mir zweckmäßig, daß aufgrund dieses Gesetzes vor allem größere Grundstücke angekauft und erschlossen werden sollen, damit wirklich bedeutende industrielle Initiativen gefördert werden können. Für die kleineren industriellen Vorhaben können und sollen kleinere Grundstücke in unbedeutenden Gemeinden, die aufgrund der bestehenden Bebauungspläne zur Verfügung stehen, meines Erachtens auch weiterhin von den Gemeindeverwaltungen angekauft und einer Erschließung zugeführt werden. Wir wissen, daß die Gemeindeverwaltungen bei Anwendung des Gesetzes Nr. 11 auf größere Schwierigkeiten gestoßen sind, die bereits von verschiedenen Vordnern aufgezählt wurden, so daß ich sie nicht wiederholen möchte. Ich glaube nur, bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen zu dürfen, daß die Gemeindeverwaltungen häufig aus verschiedenen offensichtlichen Gründen nicht in der Lage sind, die für industrielle Zwecke notwendigen Grundstücke zu enteignen. Wenn jedoch ein

Fortschritt in der Industrialisierung erzielt werden soll, ist es wirklich unumgänglich, auch diesen manchmal unpopulären Schritt zur Enteignung zu wagen. Es kommt nämlich sehr oft vor, daß für Grundstücke mit sehr geringem Wert, die durch einen Bebauungsplan für eine industrielle Ansiedlung als geeignet betrachtet worden sind, plötzlich der Preis um ein Vielfaches, oft um ein Zehnfaches in die Höhe geschraubt wird, so daß er vom Unternehmer nicht mehr bezahlt werden kann. Aus diesem Grunde werden in manchen Gegenden keine Industriebetriebe angesiedelt.

Ein anderer Grund kann noch vorgebracht werden, warum dieses Gesetz von Interesse sein wird. Die einzelnen Gemeinden sehen in sehr vielen Fällen die Probleme aus lokaler Sicht, und zwar innerhalb der Gemeindegrenzen. Sehr häufig ist eine Gemeindeverwaltung nur für industrielle Ansiedlungen in jener Größenordnung interessiert, die für die betreffende Gemeinde als geeignet betrachtet wird. Eine Landesverwaltung hat natürlich die Möglichkeit, die Probleme von einer höheren Warte aus zu beurteilen. Manchmal gilt es, das Problem der Arbeitsplatzbeschaffung nicht nur für eine Gemeinde, sondern in sehr vielen Fällen für einen ganzen Bezirk oder zumindest für mehrere Gemeinden gemeinsam zu lösen. Denn ich glaube, wenn man auch eine dezentralisierte Industrialisierungspolitik betreiben will — jedenfalls ist das die Absicht der Südtiroler Landesverwaltung und auch im wirtschaftlichen Entwicklungsprogramm der Provinz Bozen wird dies verfolgt —, kann man doch nicht umhin festzustellen, daß auch in der Industrie die Schaffung von gewissen Schwerpunkten unerlässlich ist. Wenn nun diese industriellen Schwerpunkte in verschiedenen Gebieten und Bezirken geschaffen werden

sollten, ist gerade der Eingriff seitens der Landesverwaltung sehr nützlich und zielführend.

Ferner ist noch zu den verschiedenen, in größerer Anzahl eingebrachten Abänderungsanträgen einiges zu bemerken. Ich halte es jedoch für zweckmäßiger, wenn ich und meine Kollegen bei der Behandlung der einzelnen Artikel zu denselben Stellung nehmen.

Ich möchte deshalb die Diskussion diesbezüglich nicht vorwegnehmen.

*(Signor Presidente! Egregi colleghi! Solo alcune considerazioni sul progetto di legge, oggi sottoposto alla nostra approvazione.*

*Certo, con questo disegno di legge si compie un importante passo sulla via di una migliore e più moderna politica di industrializzazione. Non vi è dubbio che in un futuro, assai prossimo direi, numerose piccole aziende agricole, dai proventi insufficienti in quanto tratti da pochi ettari di terreno, siano destinate a diventare un'attività a tempo perso. E' chiaro dunque come questo, nonchè molti altri motivi, rendano necessario procedere ad una fattiva politica di industrializzazione. Ora, una delle premesse fra le più importanti ai fini degli insediamenti industriali, consiste nel poter disporre di aree corrispondenti alle esigenze; non è il caso quindi di limitarsi a designare, nei piani regolatori, quale area fabbricabile un qualsiasi appezzamento di terreno, magari assolutamente inadeguato allo scopo. Infatti, molte proposte pervenute negli ultimi anni all'ufficio per l'incremento economico della Giunta Provinciale, non poterono essere prese in considerazione causa proprio la mancata disponibilità di aree fabbricabili. A mio avviso dunque, la più valida premessa ai fini degli insediamenti industriali, consiste, ripeto, nell'esser messi in grado di poter offrire alle imprese interessate un'area debitamente approntata;*

*nonchè, altra premessa questa, un'area rilevabile ad un prezzo ragionevole, direi anzi ad un prezzo modico.*

*Sappiamo in merito, come in altre Province le cose procedano più facilmente dato anche il minor costo dei terreni. Stranamente infatti, i prezzi sono nei territori pianeggianti sensibilmente più bassi che non nella nostra Provincia montana; ciò è ormai scontato. Questo disegno di legge consentirà alle Amministrazioni Provinciali di rendere disponibili, per gli imprenditori, aree fabbricabili a prezzo conveniente. A tal proposito ritengo che, una volta entrata in vigore la legge, l'interesse dovrebbe essere volto soprattutto all'acquisto e messa a punto di aree alquanto estese, che consentano di promuovere iniziative industriali veramente importanti. Relativamente agli insediamenti industriali di minor conto si dovrebbe, a mio avviso, per quanto concerne nei Comuni di poca importanza l'acquisto ed approntamento degli appezzamenti di terreno resi disponibili dagli attuali piani regolatori, si dovrebbe, dicevo, consentire anche per il futuro, alle Amministrazioni Comunali, una determinata autonomia operativa. Sappiamo come nella applicazione della legge n. 11 le Amministrazioni Comunali siano incappate in gravi difficoltà, già esposte quest'ultime da diversi precedenti oratori, per cui ritengo superfluo tornare ad enumerarle. Mi si consenta invece di far rilevare che per diversi, evidenti motivi, le Amministrazioni Comunali si trovano assai spesso in condizione di non poter procedere all'esproprio delle aree necessarie agli insediamenti industriali. E', chiaro per contro, che tendendo veramente a conseguire un progresso nel campo dell'industrializzazione bisogna, in certi casi, ricorrere inevitabilmente all'esproprio, anche se la faccenda risulta piuttosto antipatica. Capita spesso infatti, che per delle*

aree le quali, seppur di valore minimo, siano in un piano regolatore considerate idonee per un insediamento industriale, il prezzo venga ipso facto quadruplicato o addirittura decuplicato, e diventi di conseguenza ovviamente non sostenibile dagli imprenditori. Ecco il motivo del mancato insediamento industriale in alcune zone.

Si può citare anche un altro motivo per il quale tornerà interessante l'applicazione di questa legge. Il singolo Comune valuta sovente il problema da un punto di vista locale, vale a dire ristretto ai propri confini; non sempre naturalmente, ma in moltissimi casi, si tende a considerare le cose appunto su piano locale. Assai spesso infatti un'Amministrazione comunale dimostra interesse solo per quegli insediamenti industriali che ritenga, in ordine di grandezza, adatti al proprio Comune. Un'Amministrazione provinciale ha ovviamente la possibilità di valutare i problemi da un punto di vista superiore. In moltissimi casi la soluzione del problema non verte unicamente sul come creare i posti di lavoro per un Comune, ma bensì sul come crearli per un intero circondario o, quanto meno, per un insieme di Comuni. Io credo infatti che volendo puranche praticare una politica di industrializzazione decentralizzata — è questo comunque il proposito dell'Amministrazione provinciale di Bolzano, previsto pure nel programma di sviluppo economico — non si può fare a meno di considerare come sia indispensabile creare anche in campo industriale determinati centri di gravità, e di considerare inoltre che, volendovi provvedere in diverse zone e circondari, tornerebbe propriamente assai utile ed indicato l'intervento dell'Amministrazione Provinciale.

Vi sarebbero da fare inoltre alcune osservazioni circa i diversi quanto numerosi emendamenti presentati, ma ritengo più opportuno

che, in merito, io e i miei colleghi si prenda posizione in occasione del dibattito sui singoli articoli).

PRESIDENTE: La parola al cons. Tanas.

TANAS (P.S.U.): Signor Presidente, signori colleghi, il disegno di legge che è in discussione presso il Consiglio regionale, poteva essere il rifinanziamento della legge 11 del 1965, che era stata oggetto di ampia discussione, soprattutto per quanto riguarda l'allargamento dell'industrializzazione della nostra regione. Noi prendiamo atto con soddisfazione che il signor assessore ha tenuto conto di quelle che erano le deficienze della legge n. 11, deficienze constatate, verificate in oltre quattro anni di applicazione della legge stessa, ne ha tenuto conto e ci ha proposto questo nuovo disegno di legge, perchè, pur trattandosi di un intervento a favore dell'industria, si tratta di un nuovo disegno di legge, perchè c'è un nuovo sistema. Diciamo subito che noi siamo d'accordo, come praticamente abbiamo sentito dire da tutti gli altri colleghi, su questo nuovo sistema posto dal disegno di legge n. 32, e vogliamo sottolineare, anche se ovviamente, parlando quasi per ultimi, dobbiamo ripetere concetti che molti colleghi hanno già illustrato, dobbiamo sottolineare quello che è lo sgravio economico dei comuni che questa legge porta. Parlo naturalmente di quei comuni che avevano preso quell'iniziativa, perchè c'è da tener conto un'altra cosa: che non tutti i comuni avevano potuto beneficiare della legge 11. Finalmente i comuni sono tenuti lontani, dal punto di vista finanziario, dal problema della industrializzazione, anche se guardando bene la legge vediamo che una voce, e ben venga questa voce, i comuni la faranno sentire dopo, quando si tratterà di presentare da

parte delle Giunte provinciali i programmi annuali. Quindi sgravio economico da parte dei comuni, i quali comuni, sia ben chiaro — e qua ci tengo a sottolineare la diversità di vedute dal collega Crespi, il quale ha detto che dipendeva molto dalla cattiva volontà dei comuni stessi o anche dall'apatia dei comuni stessi — avrebbero desiderato fare, agire nel settore industriale e non lo potevano, perchè mancavano loro i mezzi. Dando la delega alle Province, autorizzando le stesse Province a intervenire con fondi propri ulteriori, noi liberiamo i comuni, mettiamo i comuni su uno stesso livello, e questo è un fatto, per conto nostro, un fatto che va sottolineato e che è senz'altro da approvare, perchè qualifica la legge.

C'è un'altra cosa che noi vogliamo sottolineare brevemente. Finalmente in una legge si deve tener conto di quelli che sono stati i piani economici, di quelli che sono i piani urbanistici provinciali e quelli che sono gli schemi di sviluppo economici. Avendo la Regione delegato alle Province la facoltà di acquisire aree industriali, le Province terranno conto di quelli che sono gli ordinamenti interni che si sono dati, perchè non posso mettere in dubbio che le due Province andranno contro gli stessi piani che loro stesse hanno elaborato e che hanno sancito con legge. Quindi finalmente vedremo diventare operanti gli schemi di sviluppo economico e nello stesso tempo il piano urbanistico provinciale.

Le Province potranno stanziare altri fondi e noi ci auguriamo sin da ora, e lo diciamo in questa sede anche se lo diremo nelle sedi più appropriate, cioè nei Consigli provinciali, ci auguriamo sin da ora che l'intervento sia massiccio, sia notevole, ulteriore intervento di fondi da parte delle Province.

Per quanto riguarda le dichiarazioni di pubblica utilità, siamo perfettamente d'accordo. Siamo d'accordo anche che è più facilmente attuabile da parte della Provincia e della Regione la dichiarazione di pubblica utilità, che non da parte dei comuni, per i motivi che ha spiegato il collega che mi ha preceduto. Quindi dichiarazioni di pubblica utilità per queste aree previste dal programma annuale, tenuto conto delle osservazioni dei comuni, ed esproprio delle aree stesse. Questo è il lato positivo della legge, perchè finalmente vedremo queste aree messe a disposizione dell'ente pubblico per opere di pubblica utilità, come devono essere non quelle che costruiscono delle fabbriche, ma quelle che creano dei nuovi posti di lavoro. Il tasso del 7,50% ci è stato assicurato che rimarrà tale, nonostante i mutamenti che ci sono stati nel bilancio dei pagamenti, tassi, ecc. Però io vorrei far osservare che è veramente pesante, e pregherei il signor assessore di volerci in altra occasione dire cosa avviene negli altri stati, se per creare aree industriali, per creare nuove industrie, negli altri stati europei si viene a pagare il denaro a 7,50% come viene pagato da noi. E sia ben chiaro, signori che non è il 7,50%; sappiamo benissimo che si supererà l'8,50% con annessi e connessi; il tasso ufficiale è il 7,50%. Non lo dico a noi, come Consiglio regionale perchè non abbiamo la facoltà, sia ben chiaro, di imporre di diminuire il tasso, ma dovrà a un certo momento il Governo intervenire in queste situazioni, soprattutto anche per quello che riguarda la necessità di denaro liquido per la costruzione di edilizia popolare.

Bene la convenzione tipo. La convenzione tipo, signor assessore io la voto a scatola chiusa, perchè non ho avuto il piacere di vederla; quindi la pregherei, prima di procedere . . .

*(Interruzione)*

TANAS (P.S.U.): No, ho sbirciato; il collega Raffaelli gentilmente mi ha fatto vedere qualche passo della convenzione stessa . . .

*(Interruzione)*

TANAS (P.S.U.) . . . io la pregherei di volercela far avere prima dell'approvazione. Il collega Virgili l'ha criticata, perchè è stato in grado di criticarla. Quindi io dico, come principio, come impostazione, se questa convenzione - tipo ci darà la garanzia che saranno rispettati quelli che sono i contratti, gli oneri da parte dell'imprenditore, soprattutto per quanto riguarda l'occupazione della manodopera, soprattutto per quanto riguarda il rispetto del contratto di lavoro — anche se non siamo noi l'Ispettorato del lavoro, sia ben chiaro, e ne avremo la possibilità di far intervenire l'Ispettorato del lavoro — e i diritti di libertà sindacale, noi l'approveremo. Per il resto ben vengano i fondi limitati a 145 milioni nel '69, ma che per fortuna diventeranno 290 milioni per il '70, con una movimentazione di 2 miliardi, dei quali un miliardo, more solito, speso a Trento e l'altro a Bolzano. Non si movimentano tanto, con 2 miliardi nella provincia però si fanno anche delle aree industriali.

Noi chiudiamo, annunciando che ci riserviamo di dare il nostro voto ai numerosi emendamenti presentati, e annunciamo in linea di massima anche noi voto favorevole al disegno di legge. Sia ben chiaro, sottolineando questo: ogni qual volta noi staniamo dei fondi, del danaro pubblico, a favore indiretto degli industriali, perchè il primo beneficiario è l'industriale, noi intendiamo, come intendono, d'altra parte tutti gli altri colleghi, favorire soprattutto la classe operaia, aumentando i posti di lavoro nella nostra regione.

PRESIDENTE: Signori consiglieri, non riusciamo a finire prima delle 14 la legge; nel frattempo c'è la riunione della Commissione. Io sospendo la seduta. La ripresa dei lavori per concludere questa legge e altre leggi che sono ancora all'ordine del giorno o da mettere all'ordine del giorno, sarà non la settimana prossima, ma l'altra, perchè la prossima settimana c'è la Commissione industria che va per tre giorni a Monaco. La prossima seduta sarà il giorno 11, martedì, ma manderemo anche la comunicazione.

La seduta è tolta.

*(Ore 13.18).*

