

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

UFFICIO RESOCONTI CONSILIARI
AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE

SEDUTA

76.

SITZUNG

19 - 11 - 1970

Presidente: BERTORELLE

Vicepresidente: NICOLUSSI LECK

VI. LEGISLATURA - VI. LEGISLATURPERIODE

INDICE

Disegno di legge n. 95:
**« Sovvenzioni straordinarie alle imprese
concessionarie di autoservizi urbani »**
pag. 3

Disegno di legge n. 93:
**« Costruzione della fognatura a difesa del
lago di Tovel »**
pag. 55

INHALTSANGABE

**Gesetzentwurf Nr. 95: « Außerordentliche
Subventionen an die Inhaber von Bewilli-
gungen städtischer Autobusdienste »**
Seite 3

**Gesetzentwurf Nr. 93: « Bau der Kanalisa-
tion zum Schutze des Tovelsees »**
Seite 55

Ore 10.18.

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale.

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

PRESIDENTE: Lettura del processo verbale della seduta 18.11.1970.

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

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

Comunico l'ordine dei lavori di oggi: si lavora mattina e pomeriggio, si comincia, come d'accordo, sulla legge n. 95, si continua con la legge n. 93, si riprende poi il disegno di legge di iniziativa liberale sul difensore civico, e quindi il resto dell'ordine del giorno.

Disegno di legge n. 95: « Sovvenzioni straordinarie alle imprese concessionarie di autoservizi urbani ».

La parola all'assessore competente.

DEJACO (Assessore suppl. trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): (legge).

PRESIDENTE La parola al Presidente della commissione legislativa.

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

PRESIDENTE: La discussione generale è aperta. E' iscritto a parlare il cons. Gouthier.

GOUTHIER (P.C.I.): Questa è la prima legge, se non vado errato, che la Giunta regionale e il Consiglio si apprestano a varare, in materia di trasporti su strada, non trasporti a fune. In commissione ne abbiamo discusso a lungo e anche i rappresentanti della maggioranza si sono trovati concordi nel sottolineare il valore limitato di questa legge, da loro stessi definita legge tampone, legge che dovrebbe consentire un po' di respiro per affrontare poi in modo più adeguato il problema dei trasporti. Sono convinto però che si tratta di una legge tampone che non prepara proprio nulla, che non prepara alcuna soluzione avanzata, sul problema dei trasporti. Per questo abbiamo votato contro in commissione, per questo voteremo contro anche in Consiglio regionale. Certo che, quando la stessa maggioranza riconosce che si tratta di una legge tampone, fa al contempo una pesante autocritica, poichè tamponare una situazione significa riconoscere di arrivare in grave ritardo. Si arriva in effetti a regolamen-

tare in modo empirico e frammentario questa situazione, quando essa è già degenerata. La parola non mi sembra esagerata, signor Presidente e signori colleghi, quando la situazione è già pienamente scappata di mano. Il modo come si affronta una situazione così complessa, così difficile e così urgente come quella dei trasporti, è quello tradizionale della elargizione del finanziamento, che costituisce la prassi fondamentale di questa, come delle precedenti Giunte. La prassi appunto consistente non nel vedere il nodo dei problemi, della loro dinamica, delle loro origini e delle loro prospettive, ma nella pratica e nella tecnica di sopire spinte, di accontentare richieste, di venire incontro, di mediare, di tamponare interessi contrastanti. Intanto i problemi non solo non vengono risolti, ma si acutizzano sempre di più, fino a marcire. Ma io penso che se questo gioco della maggioranza e della Giunta, molte volte è riuscito — dati i rapporti di forza politici e sociali che ci sono nella nostra Regione, nelle due Province — questa volta il gioco non è destinato a rilasciare, come lo dimostrano i fatti che in seguito illustrerò e commenterò, perchè il problema per sua natura è uno di quelli che sfuggono a questa logica riduttiva dell'intervento finanziario, della elargizione, dell'accontentamento di questa o di quell'altra richiesta. Si tratta di un problema strutturale, che ormai sta scoppiando nella nostra Regione, in tutto il Paese e in tutti i Paesi a sistema capitalistico, soprattutto; è un problema di per sè decisivo, che riguarda la vita quotidiana di milioni di persone, e che riguarda l'aspetto totale della nostra società. E' cioè di quei problemi tipici che sfuggono a una logica di puri finanziamenti, perchè c'è una dinamica profonda, che affonda le sue radici nella società stessa. Non è qualche cosa di superficiale, di settoriale o di marginale. A sua volta quello dei trasporti è collegato e intrecciato

strettamente ad altri problemi più generali — che ormai sono sul tappeto nel nostro Paese e nella nostra Regione — di assetto strutturale della società, quale appunto l'assetto territoriale urbanistico, i problemi della salute, della vita, di gran parte dei lavoratori, delle condizioni di lavoro. Quindi vedere appunto il problema dei trasporti ed affrontarlo nei termini in cui vuole la Giunta è illusorio. E' facile dire, ed è giusto dire, e bisogna dirlo, che è illusorio e che è sbagliato. Io sono un lettore abbastanza assiduo della stampa, anche della stampa locale trentina. In uno degli ultimi numeri di « Vita Trentina » — giornale certamente interessante per certi fermenti, che illustra e descrive, per i dibattiti che ha su questione importanti della provincia di Trento — è apparsa la lettera di un comitato di pendolari, con tanto di firma, in cui si dice: « L'assemblea degli alunni pendolari dell'istituto magistrale di Rovereto il giorno 19 ottobre si è riunita e ha deciso di rivolgersi in forma urbana e democratica — è molto importante questo — a coloro che possono prendere provvedimenti » e così via. E in questa lettera si dice: « Le spese di viaggio incidono spesso in modo pesante sui nostri bilanci familiari, e lo stanziamento dell'anno scorso da parte della Provincia, di quella trentina di milioni, ha rappresentato e non poteva rappresentare che una panacea per la soluzione del problema, e certamente una polverizzazione, in un certo senso inutile, inconcludente, di denaro pubblico ». E poi si dice: « Ecco quanto chiediamo. Le ditte concessionarie istituiscano un biglietto settimanale di abbonamento diverso dall'attuale; le ditte concessionarie diano possibilità di viaggiare con gli automezzi nel numero previsto nei regolamenti, e magari seduti; da ultimo per abbassare veramente il costo viaggio, permettere ai gruppi organizzati degli alunni e operai di noleggiare autobus di servizio pubblico, cosa que-

st'ultima che pare cozzare, almeno per quanto riguarda i tentativi fatti da noi in tal senso per il passato, contro gli inattaccabili diritti delle dinastie dei concessionari, che difendono con le unghie e i denti . . . ecc. ». E poi si fanno altre considerazioni di carattere generale. Dicevo, « Vita Trentina » non è certamente un giornale comunista, non è certamente un giornale rivoluzionario; è un giornale però che raccoglie fermenti e spinte interessanti.

Queste sono un po' le argomentazioni, le parole che noi usiamo nei nostri comizi, nelle nostre assemblee, sono le stesse impostazioni sostanziali. Certamente, signor Presidente della Giunta e signor assessore, sa della lunga lotta degli operai di Noriglio, per la riattivazione del servizio dei trasporti pubblici, per collegare la frazione al centro cittadino. Sa anche della spinta che c'è stata per allargare l'unità dei lavoratori delle fabbriche; sa di questa spinta per vedere in essi il problema dei trasporti con i problemi dei servizi sociali, della scuola, del posto di lavoro e così via. E se noi guardiamo alla struttura stessa della nostra Regione, a cosa rappresentano a Bolzano i legami con Merano, con Laives, con Bronzolo, cosa rappresenta Trento, cosa rappresenta Rovereto, dove ci sono migliaia e migliaia di lavoratori pendolari, ci accorgiamo come il problema dei trasporti è uno dei più urgenti, più ravvicinati, che interessano più da vicino migliaia e migliaia di lavoratori della nostra Regione. E si andrà verso una acutizzazione di questo problema, perchè mi sembra di poter constatare che malgrado discorsi, che io ho condiviso e condivido, si va di fatto verso una industrializzazione dell'asta dell'Adige. Non voglio fare considerazioni di valore, se sia giusto o se sia sbagliato, ma sta di fatto che si ha una concentrazione, e quindi c'è un problema di collegamento con le vallate e con i centri periferici. Ecco perchè bisogna af-

frontare questi problemi con ben altra visione, con una visione cioè che comprenda, che capisca, che indichi le prospettive di sviluppo della nostra società, che venga incontro alle richieste dei lavoratori dei trasporti, ma non solo di essi. Ecco perchè una discussione su questo disegno di legge, non ha un significato settoriale, un significato politico generale, qualificante per la politica della Giunta.

Dice la Giunta regionale: sì, noi riconosciamo che questo è un disegno di legge tampone, però al contempo delineiamo qualcosa, poniamo delle proposte concrete che con un po' di buona volontà tutto sommato potrebbero andare incontro a queste esigenze. La Giunta diceva: non parliamo forse noi di pubblicizzazione per quanto riguarda la SASA? Io penso che questo discorso da parte della Giunta sia scarsamente fondato, e che pur voglio dimostrare quanto sia assurdo. Penso che il discorso contenuto in questo disegno di legge, sia prospettato in modo generico, se non equivoco. C'è una lunga dissertazione nella relazione a questo disegno di legge, un presunto impegno del Governo Colombo, di avviare a soluzione il problema dei trasporti. Si citano discorsi del Presidente del Consiglio, discorsi del Ministro dei trasporti, discorsi dell'on. Lauricella. Io spero che la Giunta non voglia pensare che le misure adottate dal governo nel decretone, sull'aumento dei prezzi della benzina, servano per disincentivare la motorizzazione privata, come taluno ha temerariamente sostenuto. Perchè la motorizzazione privata nelle attuali condizioni, quando manca una alternativa reale, è un fatto necessario, è un consumo di massa, e quindi l'aumento del prezzo della benzina costringe anche chi non lo vuole a spendere di più e colpisce quindi gli interessi dei lavoratori. Non colpisce chi ha la Mercedes perchè ha altre entrate, colpisce chi ha la 600, chi ha la 500, chi fa de-

cine di chilometri per andare e tornare dal posto di lavoro. Ma noi riconosciamo che oggi il problema dei trasporti è di estrema difficoltà. E' una espressione, più acuta forse, assieme al problema della casa, di uno sviluppo distorto del nostro paese, con queste concentrazioni urbane abnormi, che hanno moltiplicato le difficoltà, nella nostra società. Ma andiamo a vedere il discorso, le prese di posizione di questo governo. Ci sono degli accenni dell'on. Colombo, ma noi tutti sappiamo come sul problema dei trasporti non si sia approdati nemmeno a quelle formulazioni di carattere generale, generalissimo, a quei verbali di accordo che sono stati sottoscritti dalle organizzazioni sindacali in materia di casa e di sanità. E noi tutti siamo consapevoli del fatto che, se questi verbali di accordo possono rappresentare un passo avanti, ci vuole ben altro per realizzare anche quelle cose che sono contenute. Occorreranno lotte aspre, complesse e difficili, per vincere le resistenze, i privilegi, gli interessi conservatori. E per i trasporti, lo scontro sarà più aspro e più difficile, perchè dietro la politica dei trasporti nel nostro paese non abbiamo le aziende artigiane ma abbiamo il più grande colosso economico e finanziario, il più grande monopolio: la FIAT, la Pirelli. Abbiamo quella che è la concentrazione poderosa di ricchezza, una delle più forti sul piano europeo, che hanno imposto e impongono una esasperata politica di valorizzazione, di esaltazione della motorizzazione privata, con tutto quello che ne consegue, cioè sviluppo abnorme di autostrade e quindi mancanza di fondi per altre spese, che il buon senso, oltre che un minimo di visione nazionale, anche un minimo di morale, debbono porre in grado prioritario.

Generico quindi questo impegno da parte della Giunta, ed equivoco. Equivoco perchè — ho già sollevato questo discorso in commissione — perchè si dice: parallelamente alla inizia-

tiva del governo noi ci muoveremo. E parallelamente cosa significa, se il governo non si muove . . . c'è tutto un discorso, un aggancio, un affidamento, un dare credibilità a una iniziativa del governo che oggi è estremamente vaga ed è estremamente nebulosa. E anche in commissione è stato, sia pure scherzosamente, riconosciuto dai colleghi della maggioranza, come ci sia una certa nota furbesca in questo disegno di legge, per vedere il Governo da una parte, i comuni dall'altra, che, come è noto, vengono caricati non poco di oneri, cioè la Regione tenta di defilare in mezzo tra questi due poli. Ma io penso che questa individuazione non sia corretta, non sia opportuna, perchè è giunto il momento di una precisa assunzione di responsabilità dirette, che poi potranno essere delegate. Ma c'è un problema di promozione, di volontà politica, che certamente deve vedere una promozione e una volontà politica da parte degli altri enti locali. Però se la Regione non ha idee chiare e precise, se la Regione, che ha la competenza primaria, non ha una volontà politica in questa materia, non si può poi far da scarica barile; io mi muovo in questo modo, se tu comune ti muovi e ci viene incontro, se non ti muovi tu non mi muovo io e così via. No, questo non è un modo giusto di portare avanti le cose. Dicevo, una linea abbastanza evanescente anche nelle sue prospettive, perchè c'è un curioso modo di dire da parte della Giunta regionale, per cui l'impegno a istituire entro il dicembre 1973 una azienda pubblica consorziale del nucleo altoatesino, Bolzano, Merano, Laines, dice: si parla del lungo periodo, è prevista un'azione della Regione. Noi siamo alla fine del 1970, mi sembra che tre anni siano molto brevi, in relazione al tipo dell'impegno che si dice di assumere; tre anni non vanno visti in assoluto, ma tre anni son tanti. No, tre anni possono essere tanti per costruire una casa, per costruiri-

re un palazzo, per fare una fossa, per fare un'opera di canalizzazione; tre anni possono essere pochi per prendere una iniziativa politica di questa importanza, di queste dimensioni, tanto più quando manca una volontà, quando la maggioranza è lacerata, è profondamente divisa. Noi, quando parliamo di pubblicizzazione per questo bacino di traffico altoatesino, non facciamo un discorso ideologizzante, non siamo gli incensatori della pubblicizzazione per la pubblicizzazione. Parliamo di pubblicizzazione perchè oggi è realmente, oggettivamente l'unica via di uscita, venuta, tra l'altro, dalla maggioranza della popolazione. Non siamo i maniaci della socializzazione per la socializzazione, non corriamo dietro ai miti, però quando le cose sono mature, bisogna vederle, bisogna muoversi speditamente. Non diciamo neanche che la pubblicizzazione in sè e per sè sarà capace di risolvere tutti i problemi, che dal nero si arriverà al rosa, che dai dolori di adesso si arriverà alla gioia futura di tutti quanti. No, non abbiamo mai detto questo e non lo diciamo. Noi siamo consapevoli che il problema dei trasporti è difficile, complesso, che richiede uno sforzo non comune sul piano finanziario e sul piano tecnico, nonchè sul piano legislativo. Ma appunto perchè siamo consapevoli di questa complessità e di questa difficoltà noi avanziamo proposte positive, razionali e realistiche, e non corriamo dietro a miti o a illusori estremismi. Noi riteniamo che il discorso deve essere già fatto, ora in termini più ravvicinati, in termini positivi. Non si può parlare a questo proposito di lungo periodo, ma occorre una volontà politica che veda le tappe intermedie, il modo, le forme, per arrivare a una iniziativa così complessa. Occorre uno sforzo per individuare una prospettiva chiara e una ferma volontà politica, perciò noi riteniamo che parlare di lungo periodo sia una cosa quanto meno scoraggiante. Ecco perchè noi

vediamo il pericolo che si arrivi di qui a uno, a due anni, con la mancanza di soldi, con il Governo che non ha fatto, e quindi i comuni non ci danno, e quindi poi le difficoltà si moltiplicano, le recriminazioni, gli sforzi; quindi è necessario un altro tampone, altro finanziamento, altra pezza, e le cose invece di risolversi marciscono. Io penso che la questione dei tempi sia una questione essenziale e sia anche la cartina di tornasole della volontà politica della Giunta. La Giunta ha anche dimostrato come sui tempi, proprio in occasione di questo disegno di legge, sappia giocare e voglia giocare anche in modo equivoco, e dico senza dubbio questa parola. C'era infatti la promessa, contenuta mi sembra nel documento presentato alle organizzazioni sindacali, di varare entro l'anno la nuova legislazione della Regione in materia di concessioni: trasformare le concessioni in autorizzazioni, per agevolare, si dice, l'assunzione da parte degli enti locali dei servizi pubblici. Si è giocato sulle parole. Si dice: ma noi non volevamo, abbiamo iniziato, abbiamo approntato, ma prima si parlava per indorare la pillola dell'aumento delle tariffe, si parlava di « entro l'anno », si faceva questa legge, e oggi invece anche questo impegno a predisporre una nuova legge regionale sulla concessione di servizio di trasporto pubblico, rientra nel lungo periodo, pag. 5 della relazione. Anche qui la pratica, la tecnica dello slittamento degli impegni è pienamente in atto. Da questo disegno di legge, in sostanza, cosa è venuto fuori di certo, di concreto? E' venuto fuori l'aumento delle tariffe in quel di Bolzano, la sostanza vera e unica è questa: l'aumento delle tariffe. Aumento delle tariffe passato male in consiglio comunale a Bolzano, dove la D.C. e la S.V.P. hanno ottenuto, come sempre in queste occasioni, l'appoggio del M.S.I.

Passato male anche nella D.C. perchè il Presidente della Giunta, a quanto mi è stato

autorevolmente riferito, ha fatto pressioni perchè la D.C. arrivasse all'unanimità su questa decisione, e quando ci sono stati consiglieri comunali della D.C. che non hanno voluto votare, c'è stato il ricatto della disciplina di partito.

Anche la S.V.P. ha avuto una astensione. E' una cosa importante che si sia arrivati a un voto di questo tipo, che dimostra la capacità di mobilitazione, la resistenza a certi disegni che vanno in direzione solo e sempre dell'accontentamento degli interessi privati e non di quelli della collettività. E dispiace dover dire certe cose, anche da un punto di vista morale, perchè è un atteggiamento di fermezza nei confronti di questa azienda, che ha il coraggio di chiedere un miliardo e mezzo di liquidazione, quando sappiamo — l'ha detto l'assessore Dalsass in commissione, e l'assessore Dalsass — non è un rivoluzionario — che questa azienda ha fatto profitti a palate negli anni passati, questa azienda che oggi non rinnova gli impianti, che porta avanti la politica di esasperazione del profitto privato, ai danni della collettività. Anche sul piano morale prima che politico, un atteggiamento di fermezza, di chiarezza della Giunta regionale, che è un atteggiamento di dignità morale prima che di dignità politica, sarebbe necessario, sarebbe, direi, un principio e una esigenza elementare. La protesta dei lavoratori a Bolzano non si è fatta attendere. Nei giorni scorsi c'è stato un incontro, in parte uno scontro, nel consiglio comunale. I lavoratori sono stufi, sono stanchi di una politica sbagliata; affrontano lo scontro sul terreno più avanzato delle riforme; e più avanti si va, più una linea come questa è destinata a scontrarsi, a suscitare il malcontento, la protesta dei lavoratori. E' di pochi giorni fa la protesta per i trasporti del comitato di quartiere CET, anche questo uno dei quartieri più popolosi della nuova Bolzano,

tagliato fuori dai trasporti. Una azienda incapace ormai di garantire i servizi più necessari di allacciare, di unificare la città col trasporto, pretende queste somme, ha questo atteggiamento di ricatto, di arroganza, e la Regione cede.

Noi siamo convinti che si debba andare verso la pubblicizzazione per questo settore altoatesino dei trasporti. E a coloro che ci dicono che le aziende municipalizzate sono tutte passive, io rispondo che è necessario andare a vedere perchè queste aziende municipalizzate sono tutte in passivo. Vediamo qual è il trattamento riservato alle aziende private, come finanziamenti, come elargizioni statali e qual è il trattamento riservato alle aziende municipalizzate. All'origine di questo dissesto, che ammonta a 150 miliardi, se non vado errato, c'è una politica generale della motorizzazione dei trasporti nel nostro paese. Noi non mitizziamo la pubblicizzazione, non mitizziamo le aziende consorziali; ed è necessario dire perchè noi ci battiamo anche per qualche cosa di diverso.

Fare la pubblicizzazione significa dover anche battersi per salvaguardarla e per indicare prospettive di sviluppo reale, e queste prospettive devono essere collaterali, devono investire cioè il problema dei trasporti come funzionale a certe priorità, a certi valori. La pubblicizzazione non è capace di resistere in quanto tale, se non c'è una politica generale dei trasporti, una politica di disincentivazione in via generale del trasporto privato, se non c'è poi una politica a livello regionale per i pendolari, con tariffe preferenziali, se non ci sono percorsi preferenziali, sensi unici, se non si va verso una politica di chiusura dei centri cittadini, di limitazione nei parcheggi e così via. La Regione, è chiaro, non può imporre alle città di fare certe cose, però per quanto riguarda i pendolari deve intervenire, può intervenire. Una volontà poli-

tica deve manifestarsi, un disegno politico generale deve venir fuori a livello regionale e a livello provinciale, altrimenti si va verso misure che non servono a niente, contraddittorie di dilapidazione di denaro pubblico, come diceva appunto il comitato di Rovereto prima citato.

Permettetemi a questo proposito di fare una considerazione, che ritengo sia di stretta attualità, per dimostrare appunto qual è il modo e la via che bisogna seguire per risolvere questi problemi, e quali sono gli ostacoli che si profilano. Noi parliamo di azienda consorziale per Bolzano e relativo bacino di traffico. Ma cosa avviene oggi a Bolzano per quanto riguarda l'impostazione del traffico! Qualora oggi andasse avanti in provincia di Bolzano la linea di trasporti, la linea viaria che viene patrocinata dai settori della grossa borghesia, da settori dall'automobile club, da settori della S.V.P., da settori della D.C., la prospettiva di questo disegno di legge per arrivare a una azienda consorziale, riceverebbe un altro colpo, sarebbe ancora svuotata prima, non solo di nascere, ma prima di iniziare la sua realizzazione. Oggi si ha da parte di queste forze politiche e sociali, una visione della città ancora più di classe di quella che c'è attualmente; c'è una visione del centro storico, in unica funzione di pompaggio dei redditi, circondato da turisti e abitanti degli altri rioni che devono venire lì a lasciare i loro portafogli più o meno pieni e poi andarsene via, scappare rapidamente, lasciar libero il centro. Gli altri rioni ridotti a dormitori, privi di servizi, privi di una vita che non sia quella di periferia, la vita secondaria, la vita non prioritaria del centro. Una esasperazione, dicevo, del carattere di classe, con questo disegno della tangenziale sud, che spazzerebbe via quel po' di verde che vede limitatamente e asfitticamente servire la zona più popolosa, che colpirebbe tutto il settore delle attrezzature ricreative sportive e collettive. E

poi si dice che questo tipo di sviluppo è necessario, ineluttabile, fatale. Sempre così, quando la molla deve essere il profitto non di tutti, ma il profitto di pochi.

Se andiamo verso questo disegno ci saranno dei costi, costi enormi, costi esorbitanti, costi di cui anche l'amministrazione comunale, anche la Regione, le Province, dovranno rispondere. Se va avanti questo disegno è chiaro che poi quando si arriverà alla azienda consorziale si dirà: i soldi? I soldi non ci sono. Perché, di fronte a un disegno di questo tipo, il trasporto pubblico rimane una cosa subordinata, subalterna, secondaria, per la povera gente, che logicamente si interessa poco e deve interessare sempre meno nella testa di certe persone.

Ecco perchè ho ritenuto di dover parlare anche qui di queste cose; ecco perchè è necessario non aspettare che questo disegno venga avanti, altrimenti questo fiato esangue di pubblicizzazione che viene fuori da questo disegno di legge sarà smorzato nel giro di pochi mesi, travolto da un disegno ben più forte, ben più robusto, ben più conseguente, nella sua brutalità. Il problema, quindi, che noi stiamo affrontando è squisitamente politico e non tecnico. E' un problema che chiama alla riflessione e alla battaglia politica aperta, perchè di importanza generale.

Certamente noi facciamo lo sforzo, cerchiamo di superare limiti di incompienza, e, perchè no? anche limiti di scarsa informazione; però io penso che su questi problemi noi dobbiamo, dico noi forze democratiche di ispirazione socialista e cattolica, dare battaglia aperta, avere il coraggio di dare battaglia aperta.

Un cedimento su queste questioni essenziali riporta indietro una situazione faticosamente rabberciata, e noi ci troveremmo di fronte a una situazione ancora più grave. Per questo noi riteniamo la questione dei trasporti il ban-

co di prova di una volontà politica della Giunta, che fino adesso si è manifestata in modo negativo, e per questo voteremo contro.

PRESIDENTE: La parola al cons. Manica.

MANICA (P.S.I.): Signor Presidente, l'ampio discorso che a proposito di questo disegno di legge ha testè concluso il cons. Gouthier, mi costringe a ripetere alcuni argomenti, sui quali per altro mi trova consenziente.

Direi anche che in linea generale e di massima, non però in modo assoluto, mi trova consenziente anche il senso generale dato al suo discorso e le soluzioni proposte.

Ora a proposito dei trasporti, senza ombra di rivincite, che sarebbero di poco buon gusto, mi piace qui ricordare che circa un anno e mezzo fa l'assessore Matuella, allora preposto anche al settore dei trasporti, ebbe a rispondere al mio intervento sul problema dei trasporti, sulla pubblicizzazione, sulla regionalizzazione del servizio dei trasporti, che le mie tesi erano avveniristiche. In certo qual senso aveva ragione, perchè avveniristico significa prettamente riservato al futuro. Tuttavia mi pare che nella interpretazione che allora l'assessore voleva dare a questa parola c'era un senso di avvenire molto lontano nel tempo. Oggi, a un anno e mezzo di distanza, ci troviamo qui a discutere questo disegno di legge, in cui le tesi che erano avveniristiche un anno e mezzo fa sono diventate di attualità, perlomeno nelle parole. Ora, il disegno di legge che noi discutiamo è stato riconosciuto nella relazione accompagnatoria predisposta dall'assessore competente. E' stato riconosciuto dalla commissione legislativa competente, l'ha detto il collega Gouthier, lo ripeto anch'io, perchè è una cosa di fondo, si riconosce ed è, sotto un certo profilo devo darne atto

di questo alla Giunta, una pezza che si mette su una realtà che non si affronta ma che si vuole calcolare in alcune sue espressioni. Ed è proprio in questo senso che io ritengo sia un tentativo maldestro, se mi è consentita la parola da interpretarsi con benevolenza, della Giunta regionale, di inquadrare la elargizione di fondi alle società, indicate come la SASA, o l'Atesina, nel problema più generale dei trasporti. Forse teniamo presente che quasi in concomitanza c'è un aumento delle tariffe e che il problema dei trasporti, così come è affrontato nella relazione, è del tutto insoddisfacente e non indica delle soluzioni che possano avere una credibilità effettiva. Per avere un quadro più completo delle soluzioni, degli intendimenti, degli studi, promossi dalla Regione, io penso che sarebbe stato giusto che in questa occasione, e occasione migliore non poteva esserci, che i signori consiglieri fossero venuti tempestivamente in possesso delle conclusioni alle quali è pervenuta in proposito la commissione presieduta dal prof. Fontanella. Ora io proprio francamente non capisco, il problema dei trasporti non può essere preso per settori, e io lo vedo perlomeno nel suo più ampio contesto.

Ma anche in questo campo avrebbe permesso ai consiglieri regionali di avere un quadro, senza dubbio più completo. Che dopo sia accettabile o non accettabile è un'altra cosa. Che sia un tentativo maldestro, ripeto, di inquadrare le elargizioni di fondi, nel più ampio problema dei trasporti, è dato proprio dalla impostazione della relazione, che è tesa da un lato a guardare alle iniziative dello Stato, come è stato già detto, ma evidentemente occorre ripeterlo per inquadrare l'intervento, e dall'altro ai comuni.

Tutta la prima parte della relazione è occupata dagli intendimenti governativi in proposito, necessari, e se non necessari certamente uti-

lissimi; ma se andiamo a vedere, troviamo che la pressione regionale nei confronti del Governo è stata quella di ottenere la estensione delle provvidenze previste per i concessionari delle altre Regioni a Statuto ordinario, da prevederle anche per la nostra Regione che ha uno statuto non ordinario. E quindi io dò atto all'opera del signor assessore per aver ottenuto un impegno e che quel trattamento riservato alle altre Regioni venga riservato anche alle Regioni a statuto speciale, se non altro per un senso di equità. Tuttavia il fatto che il legislatore nazionale, perlomeno in un primo momento, non avesse pensato a cose di questo genere, ritengo non sia stata una dimenticanza, come molte volte avviene, vale a dire che ci si dimentica in sede nazionale che esistono anche le Regioni a statuto speciale, ma per il fatto che lo statuto riserva alla nostra Regione competenza primaria in proposito. E quindi mi consegue perlomeno che da parte delle Regioni a statuto speciale si dovrebbe avere una diversa considerazione, diversa nel senso di intervento da parte delle regioni speciali in prima persona, nel campo dei trasporti.

Questo a riguardo della prima parte della relazione, andiamo alla seconda parte, quella indirizzata ai comuni. Cominciamo dalle lunghe consultazioni, giuste fin che si vuole, con i comuni interessati al problema a pag. 4; per andare a pag. 5 quando si parla di comuni interessati alla creazione di strumenti nuovi di tipo pubblico; per andare a pag. 6 quando si è cercato di avere il consenso dei comuni sull'intervento finanziario nei confronti proprio della SASA e via discorrendo. Per cui mi pare abbastanza facilmente dimostrabile, come in certo qual senso, guardando da un lato allo stato e dall'altro ai comuni, la Regione, che ha competenza primaria almeno fino ad adesso, voglia svincolare, in un certo senso, sul problema.

E l'unico elemento nuovo — sulla cui credibilità ho dei solenni dubbi, e dirò poi anche il perchè — è contenuto alla pag. 5 della relazione. Vorrei dire che anche nell'art. 1 della legge, quando si fa riferimento a voler arrivare ad una legislazione nel campo dei trasporti, si dice: « creazione di strumenti nuovi di tipo pubblico », francamente non riesco a capire e sarebbe stato perlomeno opportuno dare una indicazione meno generica a questo proposito. E all'altro « impegno ad istituire entro il dicembre 1973 una azienda pubblica consorziale, con la partecipazione sussidiaria della Regione », tralascio parallelamente « all'azione governativa e via discorrendo ».

A parte i tempi sui quali si è intrattenuto abbondantemente il collega Gouthier, che cosa si ritiene veramente da parte della Giunta, si ritiene facile, possibile, per arrivare a una azienda pubblica consorziale. Ora, perchè dico questo? Perchè se stiamo ai precedenti, se andiamo a vedere le prese di posizione da parte dei comuni interessati, per quanto riguarda l'intervento finanziario loro richiesto dalla Regione, con delle presumibili pressioni che siano state esercitate, che sono anche comprensibili sotto un certo profilo, se andiamo, ripeto, ai risultati fino adesso ottenuti a questi precedenti direi che la strada da percorrere, solamente sotto il profilo della costituzione dell'organismo come tale, è una strada estremamente lunga, accidentata forse, impossibile da percorrersi da parte della Regione. Ma direi che c'è qualche cosa di più in questo tentativo di svicolamento della Regione: è il fatto che sappiamo benissimo come sia in discussione al Parlamento il Pacchetto, il quale prevede che le competenze in materia di trasporti passino dalla Regione alle Province. Ora, è una cosa, io penso, dalla quale non si potrà prescindere. L'esame deve andar fatto anche tenendo conto di questo fatto di notevole importan-

za. Sul piano giuridico, e dico, come conseguenza diretta anche sul piano della operatività nel campo dei trasporti.

Ora è noto perchè sono sempre intervenuto su questo particolare problema dei trasporti, che mi è sempre stato a cuore, come io abbia sempre sostenuto la necessità che l'azienda pubblica abbia dimensioni regionali. C'è una logica evidentemente nel sostenere una cosa di questo tipo, e la logica risiede nel fatto che i trasporti devono avere dimensione regionale per essere posti su un terreno di economicità da un lato, e di buona organizzazione, di razionale organizzazione dall'altro. La dimensione ottimale, per poter organizzare e per avere una gestione, il più economica possibile di una azienda, dovrebbe avere dimensione regionale. In questa relazione non si è affrontato il problema di che cosa si farà domani perchè l'attuazione del pacchetto, se avviene nei tempi previsti, non è una cosa che si avrà di qui a moltissimi anni, si dovrebbe avere entro un periodo di tempo relativamente breve per cui è un problema che fin da ora si pone. Io evidentemente qui non voglio discutere il Pacchetto, che non è competenza nostra, ma le conseguenze che si potranno avere in questo campo dalla entrata in vigore del Pacchetto, così come è stato fino adesso congegnato. Per cui si impone fin da ora il fatto che se domani, trasferendosi la competenza della Regione alle Province, queste abbiano ad intendersi tra di loro, in modo da trovare una soluzione che sul piano operativo, sul piano del funzionamento pratico, la auspicabile azienda pubblica, abbia ad avere domani dimensioni di carattere regionale. Ora io non voglio dilungarmi ancora molto su questo disegno di legge che ci vede in posizione, almeno per quel che mi riguarda sicuramente ed estremamente critica, anche se mi rendo conto che l'intervento è dettato da una certa necessità. Se

fosse preso così a sè stante direi che sarei contrarissimo nel modo più assoluto. Mi troverebbe consenziente il consiglio comunale, di Bolzano, di Merano, solo perchè io non ritengo che l'ente pubblico debba dare dei soldi in continuazione, questo è il primo atto da parte della Regione, che ha una certa importanza e che se fosse visto come anticamera per la regionalizzazione del servizio, se fosse visto così, ma io ritengo che non lo sia, perlomeno così come è presentato e come è visto, avrebbe, ripeto, la sua importanza, mi troverebbe sicuramente ed estremamente contrario. L'aspetto, che io sottolineo, di alcune aziende che si trovano in difficoltà di carattere economico, è che si cominci a parlare ufficialmente, dando a questa parola il significato che per la prima volta il Consiglio regionale si trova a dover affrontare e a discutere un disegno di legge che sia pure per necessità, costringe il Consiglio ad approntare, sia pure per ora timidamente, ma nel prossimo futuro con maggiore larghezza, il problema dei trasporti.

Il problema dei trasporti, che si badi bene, è di estrema importanza e lo è stato sottolineato. E' stato ricordato già qui che il problema dell'industrializzazione comporta l'aumento sempre maggiore di necessità, di spostamento dei lavoratori.

Sappiamo benissimo che le distanze che esso copre, senza andare nelle province più grosse, nelle Regioni più grosse a noi vicine, ma anche qui cominciamo a pensare che dalla Val di Non, dalla Val di Sole, per esempio, si va a lavorare a Bolzano; che dalla Val di Sole si viene a lavorare a Trento, coprendo quindi dei percorsi che sono più lunghi rispetto, diciamo, ai percorsi tradizionali, e questo è dovuto al fatto che un certo sviluppo della industrializzazione si ha, ma si ha sull'asta dell'Adige, come ha ricordato il cons. Gouthier. Ora questo che cosa comporta? Comporta dei costi per la collettivi-

tà, comporta dei costi per i lavoratori. Io a suo tempo avevo fatto la proposta di stabilire una tariffa unica per i lavoratori, indipendentemente dal percorso, perchè avevo sostenuto allora e sostengo anche adesso, che non è giusto che il lavoratore costretto a compiere 40 chilometri di percorso — che comporta circa un'ora di tempo se non di più con le fermate, e poi per tornare un'altra ora — debba subire oltre a questo disagio, anche un aumento della tariffa, sia pure dovuta al maggior percorso, a fronte di colui che per fortuna sua, ha meno disagio, nel senso che deve percorrere meno cammino, e pagare anche di meno.

Il Governo riguarda migliaia di lavoratori, riguarda migliaia di figli di lavoratori, che sono gli studenti che devono recarsi a scuola. Ora noi sappiamo che le province affrontano costi e spese sensibilissime in questa direzione, nell'ordine di centinaia di milioni. Però troviamo che così come è organizzato il servizio, non risponda alle necessità degli utenti, intendendo per utenti in primo piano i lavoratori e gli studenti.

Ecco signor assessore forse il motivo per cui io credo che la popolazione non veda di buon occhio la elargizione di fondi da parte dell'ente pubblico nei confronti di ditte private, perchè la popolazione di buon senso, può capire l'intervento finanziario dell'ente pubblico, solamente se questo garantisce di concerto un servizio che soddisfi le esigenze della popolazione, le esigenze della collettività.

Ecco, signor assessore, lei ricoprendo da poco tempo la carica che ricopre ha evidentemente ereditato un settore che è quello che è. Ci vuole molta buona volontà e molta dedizione perchè è un settore difficile, non solamente sotto il profilo finanziario, ma anche sotto il profilo organizzativo, della razionalizzazione dei servizi, per sboccare all'azienda pubblica, che

come è stato ricordato, ed io concordo su questo, è lo sbocco necessario per diminuire i costi del servizio dei trasporti in senso generale. Un'azienda unica diminuisce i costi che oggi sono distribuiti su molte aziende che fanno gli stessi percorsi, ed è l'unico modo possibile per dare alla collettività un servizio, anche sussidiato se si vuole, ma che possa essere considerato come veramente soddisfacente delle esigenze dei lavoratori e comunque degli utenti che del mezzo pubblico usano per le loro necessità quotidiane.

PRESIDENTE: La parola al cons. Parolari.

PAROLARI (P.S.I.U.P.): Signor Presidente Signori Consiglieri.

Sono anni che si parla di crisi dei trasporti e qui da noi in particolare della grave situazione dell'Atesina, che è vecchia di decenni, e di quella della SASA che non è di ieri. Crisi che scoppiano in questo come in altri settori, vedi quello della Casa, della salute, degli enti mutualistici, tutti problemi che sono lasciati a marcire e che necessitavano da parte del Governo di riforme radicali e non di soluzioni settoriali, come la Regione intende intervenire con questo disegno di legge.

Il problema visto dal solo punto di vista finanziario finisce per essere un tampone del tutto insufficiente, e rischia di collocarsi fuori dalla realtà strutturale, con nessuna possibilità di assicurare il consolidamento delle Aziende interessate, per costituire un rammendo costoso su strutture superate.

Potremo essere d'accordo sulla necessità di intervenire, data la situazione creatasi, per assicurare lo stipendio ai dipendenti e il servizio ai cittadini che si servono dei mezzi per raggiungere i posti di lavoro, ma aggiungiamo che

affinchè tali mezzi non siano sprecati, occorre avviare subito un processo di rovesciamento della linea fin qui seguita per arrivare alla regionalizzazione del trasporto pubblico.

Una diversa politica dei trasporti deve favorire la assunzione diretta da parte dell'Ente pubblico del servizio, perchè il trasporto ha una funzione di carattere economico e sociale, che non può essere assolta perseguendo come obiettivo principale, l'efficienza aziendale privata, che non lo può assolvere, ma deve tendere all'assunzione del servizio del trasporto urbano e suburbano, perciò al superamento dell'istituto della concezione, attraverso la progressiva estensione dell'esercizio pubblico del servizio, così da escludere ogni sovvenzione dello Stato e dell'Ente regione ai privati.

Anche sotto il profilo politico-economico la regionalizzazione del servizio del trasporto, particolarmente nella nostra Regione, ci offre uno strumento importante per indirizzare il processo di incentivazione industriale decentrata. Sotto il profilo sociale la regionalizzazione del servizio consente di intervenire sulle condizioni delle popolazioni appartenenti a zone meno sviluppate, dove l'attività del trasporto private, guidato dal criterio del solo profitto, sarebbe insufficiente. Il caso di Noriglio di Rovereto può insegnare; dimostra che dove non c'è profitto, il privato rinuncia al servizio o lo fa in modo che non soddisfi le esigenze dei cittadini e dei lavoratori.

Il taglio delle linee passive non può essere da noi accettato, solo perchè i vecchi margini di profitto si sono ridotti. Questa situazione di difficoltà spesso è sfruttata dalle imprese private di trasporto, facendo operare in questo senso anche i lavoratori, per chiedere l'intervento del denaro pubblico per sanare i loro bilanci, che non si sa poi quanto siano veritieri.

In questa situazione e per queste ragioni la soluzione più razionale, corrispondente maggiormente ai bisogni del servizio per il cittadino appare, per noi del PSIUP, quella della regionalizzazione da realizzarsi il più presto possibile iniziando con le società costituite con maggioranze di capitale pubblico, quali l'Atesina e la Trento Malè. Per le altre proseguendo attraverso la graduale soppressione delle concessioni, così da passare alla gestione diretta del servizio urbano e suburbano, con la costituzione di una azienda regionale dei trasporti. A questo proposito vorrei chiedere all'Assessore competente se non ritenga opportuno almeno ora passare, in accordo con la Provincia, all'unificazione della Trento - Malè e dell'Atesina per dare una soluzione alla permanente provvisorietà nelle direzioni che da molti mesi esiste in quelle Aziende.

Questa situazione aggrava in particolare le condizioni dei lavoratori che sono interessati, ogni giorno di più, a servirsi del trasporto pubblico. Ciò per la congestione che provoca l'uso privato dell'automobile, che non si è ridotto come il Ministro Giolitti prevedeva con l'aumento del costo della benzina, comportando invece, per i lavoratori costretti dal disservizio del mezzo pubblico, ad usare il mezzo privato, con una spesa supplementare che va a incidere sui magri salari e a annullare in parte le conquiste salariali realizzate nell'autunno caldo.

Ho accennato per sommi capi alla grave situazione che investe il settore del trasporto pubblico e ai possibili rimedi che noi vediamo realizzabili con la regionalizzazione, previa costituzione di una azienda pubblica promossa dalla Regione e dalle due Provincie.

Ogni altro provvedimento, Signori Consiglieri, non fa che procrastinare la soluzione senza la quale la crisi non solo è irrisolvibile ma comporterà spese inutili per la collettività.

La misura proposta dalla Giunta è un contributo alla crisi delle Aziende interessate che non risolve, perciò chiediamo garanzie, per dare il nostro consenso, che il problema sarà studiato nel suo insieme e risolto in tempi brevi secondo le indicazioni che abbiamo esposte, altrimenti dovremo dire no a questo disegno di legge.

PRESIDENTE: La parola al cons. Agostini.

AGOSTINI (P.L.I.): Signor Presidente e colleghi del Consiglio. L'atteggiamento del gruppo liberale è determinato da tre fattori; dalla norma contenuta all'art. 1 del disegno di legge, dalla condotta della Giunta nell'affrontare e risolvere il problema, dal modo come esso è stato risolto. Giolitti nel lontano 1905 si trovò ad affrontare il problema delle ferrovie e della necessità, secondo il governo liberale, di procedere con la massima speditezza alla nazionalizzazione, ritenendo la questione di interesse generale e nazionale, riguardante cioè tutta la collettività. Oggi a quel problema che, come ho detto venne risolto già nel 1905, si è aggiunto, e non solo per la nostra Regione, il problema dei trasporti urbani ed extra urbani. Come ho già detto nella commissione, rifacendomi a una logica giuridica, espressi subito l'avviso liberale che se si doveva procedere a una pubblicizzazione dei trasporti urbani, e di converso anche extra urbani, altra strada non c'era che quella della restituzione della gestione dei servizi all'ente concedente, in questo caso, la Regione. E perchè? Perchè l'esperienza fatta, non tanto da noi quanto nella stragrande maggioranza del Paese, si vede che su 75 aziende, 71 sono municipalizzate e tutte 71 hanno fatto constatare fortissimi deficit. Le tabelle del 67-68 lo indica-

no, ma non torno a rileggere quanto ho già detto nella seduta del Consiglio regionale dell'anno scorso quando abbiamo discusso la mozione socialista, questa esperienza, ripeto, ci convince che non è assolutamente pensabile passare da una forma privatistica a una forma pubblicistica nel senso proposto dalla Giunta regionale all'art. 1. E' di ieri sera la notizia portata dai giornali, sulla situazione che si sta verificando al comune di Milano, dove per sanare parzialmente il deficit dell'azienda municipalizzata si cerca di superare questa grossa questione, imponendo delle supercontribuzioni per reperire ben 20 miliardi. Questa proposta fa correre un grosso rischio alla stessa Giunta comunale di Milano che è, su questo problema, molto divisa. Da una parte la maggioranza, il P.S.U. e il P.R.I. si son dichiarati fin d'ora contrari a queste supercontribuzioni, nell'opposizione, oltre al P.L.I., ci sono anche altri partiti, alcuni consiglieri della maggioranza addirittura che non seguono il gruppo, D.C., naturalmente poi i partiti di sinistra. Ed è una posizione giusta quella assunta dai partiti contrari a queste supercontribuzioni, perchè in definitiva non farebbero altro che far rincarare ancora la vita, considerando le supercontribuzioni un costo pilota. Costo pilota che è stato già portato avanti dalle organizzazioni sindacali dell'Alto Adige, allorchè si opposero decisamente anche a quel piccolo adeguamento proposto dalla Giunta regionale in connessione alla approvazione di questo disegno di legge. A questo proposito mi si consenta di dire che non concordo con le opinioni espresse dalle organizzazioni sindacali, quando si afferma che un aumento delle tariffe comporti un rincarare della vita. Non credo data la estrema esiguità dell'aumento. Se però si vuol seguire questo principio allora dò ragione a coloro che a Milano si sono opposti a queste supercontribuzioni. In definitiva an-

che queste supercontribuzioni porteranno al rincaro del costo della vita, anche se queste supercontribuzioni, che praticamente sono imposte indirette, verranno a ricadere solo su una certa categoria di consumatori. Ma la legge economica insegna, e non c'è legge politica che possa andare contro la legge economica che a un aumento di certi prodotti, di più o meno largo consumo o di necessità, comporterà comunque una incidenza su quello che è il costo della vita, perchè non ci sarà nessuno che accetterà una supercontribuzione senza poi far ricadere come una nuova incidenza, il maggior costo sulle proprie finanze.

Il gruppo liberale si chiede: che cosa rimane da fare? Quello che ho anticipato in commissione: la Regione riprenda la gestione dei servizi, che come concessionaria ha oggi delegato con convenzione, in particolare per quanto riguarda i trasporti urbani di Bolzano, alla SASA. Non c'è altra via, per il momento per la Regione, anche perchè un'azienda di questo tipo verrebbe a eliminare, sempre sulle basi delle esperienze che noi abbiamo constatato in altre città, anche quella corsa al carrozzone, che comporta appunto un aggravio fortissimo delle spese.

Se tutte queste aziende di anno in anno aumentano i loro deficit è proprio perchè, anzichè essere gestite con i sistemi privatistici, sono gestite con il sistema pubblico, purtroppo, e tutti gli enti pubblici si comportano con un sistema così: tanto paga Pantalone. Ci sono certe aziende, anche di Stato, che continuano a gestire i propri beni e le proprie produzioni con i sistemi privatistici. Però, per quanto riguarda le aziende municipalizzate questo discorso non può essere accolto, il carrozzone mai come in questo settore è in auge e sarà sempre più in auge; troppi interessi politici, elettoralistici, di partiti ecc. stanno dietro a

queste aziende, e ne vediamo i risultati. Una azienda regionale invece, che comprenda la gestione di tutte le linee urbane ed extra urbane, oltre ad evitare il fenomeno del carrozzone, avrebbe anche il vantaggio che la riassunzione in unico ente di linee passive e di linee attive, diminuirebbe di parecchio il deficit globale. Oggi noi vediamo decine e decine di aziende, alcune passive, alcune attive, alcune che si reggono così, poco sopra il pareggio. Io credo di aver esattamente prospettato questo risvolto della questione e di essere stato capito. Perciò, su questo primo punto, il gruppo liberale insiste nel proporre l'unica soluzione possibile oggi: la riassunzione da parte della Regione dei servizi oggi dati in concessione. Secondo punto: condotta della Giunta regionale per quanto riguarda il tentativo di risolvere il problema, con partenza dall'agosto 1969.

Anzitutto vorrei chiedere alla Presidenza della Giunta regionale da chi è stata deliberata la sospensione e con quali forme.

Detto questo, e non faccio che ripetere brevemente quello che già ebbi ad enunciare l'anno scorso in aula, il comportamento della Giunta regionale è stato il meno logico dal punto di vista politico e dal punto di vista sociale. Assunto un provvedimento, alla Giunta regionale non doveva essere aperta che una strada, non certo però quella della sospensione. Confermarlo, oppure tornare immediatamente al problema, come è del resto stato convenuto in quella occasione, unire tutti gli enti interessati, categorie interessate, e portare poi al più presto possibile la questione di nuovo in aula. Questo non è avvenuto. Certo che la Giunta regionale non avrebbe dovuto sospendere sic et simpliciter quel provvedimento di autorizzazione all'adeguamento, che del resto, e qui apro una parentesi, era previsto anche nelle condizioni della concessione, e la Giunta

regionale ha accertato una maggiore onerosità nel servizio, per varie ragioni, inerenti ai costi. Trattandosi di un negozio giuridico, vincolato perciò a regime di diritto civile, non poteva la Giunta regionale comportarsi come si è comportata, fino a quando, ripeto, c'era in piedi una condizione di quel tipo. Accertata la successiva onerosità dei costi, la Giunta regionale doveva o aumentare, come del resto ha fatto, salvo poi rimangiarsela, oppure trovare un'altra soluzione.

Ma già allora, non attendere un anno per arrivare oggi a discutere, su un provvedimento che doveva essere preso, se mai, allora. Ma se allora la Giunta regionale anziché aumentare di 70 lire avesse poi, anziché sospendere il provvedimento, portato a 60, come oggi si propone, io credo che ora non saremo qui a discutere la questione, perchè l'azienda si sarebbe forse ritenuta soddisfatta anche di quell'aumento. Oggi invece l'azienda, per quella sospensione, si trova in una situazione che dal suo punto di vista è in perfetta regola, perchè qui chi ha mancato, chi ha violato il principio è stata la Giunta regionale, non certo l'azienda, la quale si è avvalsa del suo diritto di richiedere al momento in cui ha cercato una ulteriore onerosità dei costi dei servizi, alla Giunta regionale, l'autorizzazione ad aumentare le tariffe. Questo era già avvenuto parecchie volte in precedenza, prima quando era lo Stato ente concessionario, poi la Regione. Ora questo comportamento della Giunta deve essere criticato, a questo comportamento deve farsi carico della situazione attuale. Noi non possiamo perciò condividere la responsabilità, la grossa responsabilità che oggi ha la Giunta di fronte a tutta la collettività, perchè se oggi si propone un aiuto tampone, come è stato definito e dalla maggioranza e dalla opposizione, è chiaro che non può assolutamente essere considerato co-

me una soluzione, ma se mai una fase di passaggio da una posizione all'altra. La posizione che noi liberali riteniamo l'unica valida è, non come si afferma all'art. 1, l'assunzione degli autoservizi urbani da parte degli enti pubblici locali, ma l'assunzione diretta da parte della Regione attraverso la gestione di un'azienda. Questi tre motivi, che si riferiscono a tre precisi elementi, a noi presentati per discutere questo disegno di legge, determinano il giudizio che il gruppo liberale, dà, sia al disegno di legge come tale, sia al complesso delle situazioni che a questo disegno di legge hanno portato. Il voto sarà espresso in sede di dichiarazione, alla chiusura della discussione.

PRESIDENTE: La parola al cons. Avancini.

AVANCINI (P.S.U.): Signor Presidente, signori consiglieri, l'ampia relazione che ci è stata presentata dall'assessore, l'approfondita discussione che è avvenuta in commissione e quella svolta in questo Consiglio dagli oratori che mi hanno preceduto, mi costringeranno a ripetere alcune cose che sono già state dette, ma ritengo che ogni gruppo politico debba prendere posizione su un argomento così importante, che non riguarda soltanto il problema in sè stesso di concedere contributi alle aziende di trasporto deficitarie, ma riguarda tutto l'insieme dei pubblici trasporti. Un problema che è diventato ormai di una tale attualità, per cui anche il Governo si è preoccupato. L'abbiamo sentito nelle dichiarazioni programmatiche quando si è insediato l'attuale Governo, il quale lo ha posto tra i tempi prioritari da prendere in considerazione e da risolvere. Si tratta di un problema che non è solo di natura sociale, ma diventa un problema igienico, diventa un problema della salute e diven-

ta un problema economico. Un problema sociale perchè evidentemente dei pubblici trasporti si servono le categorie meno abbienti, si debbono servire i lavoratori, i pendolari particolarmente, e gli studenti che non hanno la possibilità di usufruire di altri mezzi. E' un problema igienico, ed è di questi giorni un'iniziativa dell'unione consumatori di Trento, che chiede di sgombrare il centro della città dalla circolazione di autoveicoli. Nel centro urbano si dovrebbe avere un'isola pedonale, perchè parcheggiare in centro inquina l'aria, produce fastidiosi rumori, ingombra la circolazione dei pedoni e ne pone in pericolo l'incolumità, imbruttisce piazze e vie e rende più costoso il trasporto pubblico, costringe il comune a spese inutili, logora il motore ed aumenta il consumo della benzina. Ed effettivamente dobbiamo constatare che in molti casi, se noi ci guardiamo intorno anche a Trento, in molti casi vediamo circolare gli autobus del servizio urbano che sono addirittura completamente vuoti, c'è l'autista e basta, e questo io l'ho visto parecchie volte. Pertanto anche questo è un problema che dovrà essere affrontato e per il quale si dovrà pur trovare una soluzione, ma il problema non riguarda solo Trento evidentemente. E' un problema economico. Se noi vediamo a pag. 2 della relazione, troviamo cifre che veramente sono impressionanti e che ci spaventano. La velocità commerciale in alcune grandi città scende al di sotto di 4-5 chilometri l'ora. Noi tutti abbiamo avuto occasione di andare a Roma, di andare a Milano, non parliamo di Napoli, e ci siamo accorti di questi gravissimi inconvenienti. Si è calcolato che il costo globale della congestione del traffico è in termini di ore lavorative pari a 550 miliardi di lire all'anno, senza contare l'usura dei veicoli e il consumo di carburante. La sola inci-

denza passiva degli incidenti ammonta a 600 miliardi annui.

Sono cifre veramente impressionanti. Ecco quindi che ci sono vari problemi connessi a quello dei trasporti urbani. Il provvedimento che ci viene ora sottoposto all'esame ed alla approvazione, non è certamente risolutivo. E' un provvedimento che in linea di principio non ci troverà consenzienti. Dare contributi non risolve il problema ma, come ho detto in commissione, significa mettere una pezza su di un vestito vecchio e naturalmente non si avrà mai un vestito, con questo sistema, ma verrà fuori un arlecchino. Quindi in linea di principio noi non siamo d'accordo nel dare contributi alle aziende private, noi non siamo d'accordo di risolvere il problema in questa maniera, ma d'altra parte mi pare che la stessa Giunta non pensa di risolvere il problema in questa maniera. Il disegno di legge e la relazione mi sembra non contengano gli elementi per sperare in una rapida soluzione, in quanto la parte programmatica, si lega a quello che farà il Governo. Infatti dice « impegna di istituire entro dicembre 1973 una azienda pubblica consorziale, con la partecipazione sussidiaria della Regione, parallelamente alla iniziativa di riforma per il settore, che per quell'epoca il Governo avrà realizzato ». Io mi domando se il Governo non avrà realizzato questa iniziativa, non avrà realizzato questa riforma, che cosa farà la Giunta regionale, che cosa farà il governo regionale? E io ho seri dubbi che per quell'epoca il Governo possa realizzare questa riforma, che pure è stata messa prioritaria negli impegni programmatici. Comunque io debbo prendere atto, direi con soddisfazione, che del fatto se ne parla, se ne parla ufficialmente, in una relazione della Giunta e si prospettano soluzioni. Per la verità il problema era stato sollevato quando nel gennaio del 1965, è stata costituita

la prima Giunta di centro-sinistra in questa Regione. Nei nostri accordi programmatici era prevista una ristrutturazione del servizio di trasporto urbano ed extra urbano, e praticamente si proponeva una regionalizzazione dei servizi. Pertanto non è una novità dal punto di vista della iniziativa, ma è una novità che di queste cose se ne parli in una relazione ufficiale della Giunta. Noi tuttavia ci rendiamo conto delle difficoltà esistenti per un servizio di trasporti regionali, ci rendiamo conto delle difficoltà economiche. L'assessore in commissione ce lo ha detto, ma l'avevamo detto anche nei tempi passati: la regionalizzazione dei trasporti urbani, se dovesse essere sostenuta tutta dalla Regione comporterebbe una spesa che assorbirebbe una grossa fetta del bilancio regionale. Un esempio di queste difficoltà ci viene dalla Sardegna, che pur avendo fatto una legge di regionalizzazione dei trasporti si trova in difficoltà, anzi fino ad oggi, se non vado errato, si trova nella impossibilità di dare attuazione a questa legge e la legge è per ora inoperante e sembra, perlomeno da quanto ci ha detto l'assessore, che la Sardegna sia intenzionata per il 1971 a rinnovare tutte le concessioni dei trasporti, trovandosi nella impossibilità di dare attuazione a questa regionalizzazione.

Perciò si potrebbe anche dire che i servizi pubblici se li prendano gli enti locali. Ma indubbiamente per assumersi l'onere dei servizi pubblici è necessario che ci sia una organizzazione, è necessario creare degli uffici, è necessario evidentemente assumere del personale, è quindi necessario fare un calcolo di quanto questo servizio costerebbe all'ente pubblico anche per la sua organizzazione oltre che per la sua gestione. E' un problema che viene qui affrontato e ci vengono anche fatte delle promesse e vengano anche stabiliti dei tempi, anche se non in forma precisa, in quanto siamo le-

gati con questa relazione, a quello che farà il Governo.

Quindi io penso che è un problema che sarà oggetto di grande impegno, per lei signor assessore nei mesi futuri, sarà motivo di grande impegno per l'attività del suo assessorato, ma penso anche per l'attività della Giunta regionale, e anche nostra, per quanto compete le nostre responsabilità. E' ben vero che potrebbe essere sufficiente una divisione regionale del servizio dei trasporti, ma forse bisognerebbe andare al di là e pensare a una dimensione interregionale, perchè ormai i limiti della nostra Regione, con lo sviluppo odierno della civiltà, penso che già si dimostrino troppo piccoli e troppo ristretti. Pertanto con la creazione delle Regioni a statuto ordinario si dovranno cercare anche accordi per le Regioni limitrofe, per coordinare un servizio di trasporti che abbia carattere interregionale. Del problema delle società, che sono interessate a questo disegno di legge, ci siamo occupati parecchie volte anche nel Consiglio provinciale.

La causa del deficit delle aziende di trasporto è nota. La motorizzazione privata ha portato a una diminuzione dei viaggiatori sulle auto pubbliche, e pertanto si è creata una crisi in questo settore. Io dico però che non era forse necessario intervenire così urgentemente, per le società private, in quanto è noto che nei tempi passati hanno avuto guadagni ingenti e non si sono preoccupate di rinnovare il parco macchine, quando i guadagni erano ingenti, ma hanno sfruttato il materiale rotabile e adesso che si trovano in una certa difficoltà ricorrono all'ente pubblico con la minaccia e il ricatto di non fare più servizio, di privare i cittadini di un servizio così indispensabile. E quindi in questo senso ritengo che questo disegno di legge non sia un elemento valido per

una programmazione, ma sia soltanto un rimedio discutibile.

Per quanto riguarda l'Atesina, ne abbiamo discusso parecchie volte in Consiglio provinciale, avevamo avuto l'assicurazione che l'azienda sarebbe stata ristrutturata. Qualche cosa è stato fatto da parte del Consiglio di amministrazione dell'Atesina, la Provincia si è impegnata e ha versato dei soldi a questa azienda, ma l'Atesina, essendo una azienda pubblica già riveste il carattere di pubblicizzazione dei servizi e pertanto non rientra in quelle aziende di cui parlavo prima. Indubbiamente questo è un intervento pubblico che, come ci dice l'assessore senza convincerci per altro, si rende necessario. Se l'intervento della Regione non fosse avvenuto o non avvenisse, molto probabilmente le tariffe avrebbero avuto un aumento maggiore, considerando l'intervento sotto questo aspetto, ci sembra di poter dire che in sostanza si tratta di un intervento che va in favore dei lavoratori, va in favore degli studenti, va in favore delle classi meno abbienti, o comunque di quelle categorie che debbono servirsi del mezzo di trasporto pubblico. E pertanto sotto questo aspetto potremmo ritenere il provvedimento positivo. Comunque, per riassumere, io mi auguro che quello che lei ci ha assicurato in commissione, e cioè che anche le nostre aziende vengano incluse in quel provvedimento legislativo, in quel provvedimento governativo dal quale sono state escluse, mi auguro che il Governo faccia quella legge per le Regioni a statuto speciale di cui lei ci ha parlato, e mi auguro che questo problema possa essere portato avanti con impegno, che è qui promesso nella sua relazione e che quindi fra qualche mese o l'anno venturo possiamo esaminare veramente delle proposte concrete, che possano risolvere il problema e che non si debba continuamente ricorrere alle sovvenzioni, ai

contributi, che rappresentano veramente un qualche cosa di penoso in questo caso.

PRESIDENTE: La seduta è tolta. Comunico che alle ore 14 c'è la commissione finanze, per l'esame di un provvedimento. La seduta riprende alle ore 15.

La parola al cons. Benedikter.

BENEDIKTER (S.V.P.): Ich möchte ersuchen, eine halbe Stunde später anzufangen, um unserer und auch anderen Fraktionen Zeit zur Beratung zu geben. Wir nehmen an, daß die Finanzkommission ihre Besprechung nach einer halben Stunde anschließt, damit noch ein Stündchen für eine Gruppensitzung übrigbleibt.

(Prego di voler rinviare la seduta di mezz'ora per permettere al nostro e ad altri gruppi consiliari di consultarsi. Riteniamo che la commissione finanze concluda la propria discussione in una mezz'ora, per permettere ai capigruppo di riunirsi per un'oretta).

PRESIDENTE: Alle 15.30 Consiglio, però 15 e 30 puntuale, perchè c'è ancora molto da fare.

(Ore 12.30).

Ore 15.45.

PRESIDENTE: La parola al cons. Sembenotti.

SEMBENOTTI (P.P.T.T.): Signor Presidente. Io volevo dire che qui ci troviamo ancora una volta, a distanza di pochi mesi a parlare del problema dei trasporti, e ci troviamo a parlare di un tipico aspetto di questi trasporti,

precisamente di due società, della SASA e l'Atesina, perchè fino ad ora non si è affrontato il problema nella sua generalità.

Quello dei trasporti è uno dei grandi temi che vengono dibattuti in qualsiasi momento e che sono resi così impellenti dalla spinta popolare che si è verificata in questi ultimi tempi. Fanno parte delle grandi riforme che sono state chieste, perciò adesso volendo impostare e discutere il problema sulla base di questa legge, dove si parla di 80 milioni di contributi estesi ad alcuni anni da dare a queste due società, non penso sia il sistema migliore per arrivare a risolvere il problema, o quanto meno per impostarlo veramente. D'altra parte su questo si sono già intrattenuti coloro che han parlato prima di me e direi che il tema è stato particolarmente approfondito, sia nella relazione dell'assessore, che è molto ampia e vasta, sia dagli interventi di quelli che han parlato prima di me, in particolare il primo oratore, il collega Gouthier, il quale ha puntualizzato diversi problemi. Si parla tra l'altro delle nuove dimensioni create al problema e che derivano dallo sviluppo industriale che si è venuto a collocare in una determinata zona della nostra Regione, cioè sull'asta dell'Adige. Tale sviluppo di industrializzazione che fa capo allo sviluppo normale, e che i piani provinciali e di coordinamento interprovinciale, hanno un po' caratterizzato e avviato lungo determinate direttrici, ha comportato una ulteriore spinta verso la soluzione del problema dei trasporti. Dalla relazione dell'assessore devo rilevare ancora una volta però una tinta di euforia. Direi infatti che l'assessore è troppo ottimista rimettendosi alle dichiarazioni del Presidente del Consiglio, le dichiarazioni del ministro ai lavori pubblici e quelle del ministero dei trasporti, secondo i quali il problema si sta avviando a soluzione, il problema è sul piano della trattativa. In que-

sto modo, attraverso le dichiarazioni contenute nella relazione, noi agganciammo il problema della Regione Trentino - Alto Adige al problema nazionale, ed è giusto che sia così, perchè non possono essere problemi distinti. Io per conto mio però non sono ottimista come l'assessore, non credo che entro il 1973 intervenga la realizzazione dei programmi impostati in sede statale come in sede regionale. E credo di non sbagliare se dico che siamo anche autorizzati a credere poco a questi programmi, proprio perchè fino ad ora, se non erro, siamo stati delusi da questa programmazione, proprio perchè anche una volta fatta non si è poi resa operante.

Perciò le difficoltà che in questo momento vengono incontrate in Regione sono tali che ci pongono e ci lasciano delle grandi perplessità in merito alla possibilità di arrivare ad attuare quello che si è prospettato per giungere a una soluzione definitiva a proposito dei trasporti. Perciò alle perplessità espresse da molte parti, aggiungiamo anche la nostra. Attraverso questo disegno di legge non si fa altro che ritardare ancora. Questo ritardo basato sulla possibilità futura, della quale però non si vede una concreta via per la realizzazione di questi programmi, è ancora peggiore che lasciare le cose come stanno attualmente: siamo andati male fino adesso, andiamo male ancora per un paio d'anni ma dopo sappiamo che perlomeno alla fine del 1971, alla fine del 1972 qualche cosa di concreto ci sarà. Io credo, insomma, che con questo provvedimento non si risolve niente, perchè non si fa altro che procrastinare e rendere ancor più difficile l'intervento successivo, quello che dovrà sanare definitivamente e mettere un termine al problema dei trasporti.

Ma per fortuna si parla di sovvenzione straordinaria nello stesso disegno di legge, sov-

venzioni straordinarie alle imprese concessionarie. Speriamo che questa sovvenzione sia veramente straordinaria. Non vorrei quindi ritrovarmi tra qualche anno, anche prima del termine fissato nel 1973, a dover ritornare sull'argomento per dare un'altra sovvenzione straordinaria, per dopo trovarci ancora là a discutere su questi argomenti, perchè niente si sarà fatto. Queste sono le impressioni personali che spero siano smentite, dato che proprio nella relazione dell'assessore ci sono dei concetti più precisi, direi, più ottimisti in fatto alla realizzazione della pubblicizzazione dei trasporti, attraverso cui si spera di arrivare a una definizione del problema. Questa situazione pertanto dovrebbe essere temporanea e creata dalla contingenza.

Ecco perchè noi, anche adesso, ci troviamo a discutere su un problema, quando i buoi son già fuori dalla stalla; ossia, noi ci troviamo a dire: diamo questi 80 milioni perchè continui il servizio, o non li diamo, nel qual caso il servizio sarebbe interrotto. Di fronte a questo dilemma è difficile per noi dire no. Per parte nostra non facciamo altro che sollevare delle perplessità e puntualizzare quelle perplessità che sono state qui avanzate da quelli che han parlato prima di noi. Perciò dico fin d'ora che noi ci troviamo nella posizione di non poter essere favorevoli a questa legge, finchè non vedremo che il problema viene affrontato, non solo sulla base delle dichiarazioni o stando alle dichiarazioni del Ministro tale, o il Ministro tal'altro, il Presidente tal'altro. Sono solo dichiarazioni, non suffragate da un piano preciso, dove si prevede anche il finanziamento di queste dichiarazioni, di questi impegni, sono dichiarazioni fatte oralmente dai vari rappresentanti politici in sede nazionale, e perciò noi ci troviamo a brancolare nel buio e perciò non possiamo esser favorevoli.

PRESIDENTE: La parola al cons. Pasquali.

PASQUALI (D.C.): Signor Presidente, signori consiglieri. Il gruppo della D. C. ritiene necessario in primo luogo esprimere qualche indicazione a monte del contenuto del disegno di legge all'esame del Consiglio regionale, qualche indicazione capace di interpretare l'importanza e anche la portata del provvedimento che oggi stiamo considerando. Credo che tutti siamo consapevoli che il momento attuale, tanto a livello nazionale, come a livello locale, è tale da far tornare alla ribalta il problema dei trasporti, con tutta l'importanza e la rilevanza che a tale problema oggi deve essere riservata. E ad avviso nostro è naturale che questo avvenga, nel momento in cui dialetticamente andiamo ricercando soluzioni nuove, capaci veramente di interpretare la realtà nuova che stiamo vivendo.

Credo non sfugga a nessuno la caratterizzazione che dobbiamo esprimere quando parliamo di trasporto pubblico. Tale caratterizzazione deve partire, necessariamente, dalla premessa che la politica dell'ente pubblico nei confronti del trasporto deve fundamentalmente essere considerata come una politica di costo economico e di servizio, a carico del cittadino e del lavoratore. In altre parole ci si deve rendere sempre più conto, come la componente di tale costo debba risultare all'evidenza dell'amministratore pubblico, sia esso lo Stato, sia essa la Regione, sia essa la Provincia, sia esso il Comune, alla stessa stregua di quelle di altre forme di intervento da considerarsi almeno parzialmente a carico della società.

In questo quadro, abbiamo già detto e non ho nessuna difficoltà a ripeterlo, che è ben difficile distinguere o dare minore importanza al contributo che l'ente pubblico deve asse-

gnare per il trasporto, nei confronti per esempio di quanto faccia per l'assistenza od altre espressioni oggi vivissime e di grande attualità. I problemi dello sviluppo economico, della localizzazione industriale, degli schemi e dei modelli urbanistici che andiamo faticosamente costruendo, trovano anche in questo caso un esplicito e un sicuro riferimento ai problemi del trasporto pubblico. A me pare quindi molto importante una simile distinzione, perchè, ripeto, stiamo proprio vivendo un particolare momento, della nostra storia, tanto a livello di società nazionale, quanto a livello di quella locale. Per esempio credo che nessuno voglia più ancora, in questa sede o in altra sede, fare riferimento a quelli che erano considerati taluni sacri principi, come quello dell'iniziativa privata in contrapposizione a quella pubblica.

Credo che tutti andiamo superando — nella coscienza di ciascuno di noi, ed a livello anche di un grado di produttività che ha raggiunto la nostra società e alla quale anche noi siamo arrivati — una motivazione che giustifichi ancora una forma di appalto di taluni servizi che oggi sono fondamentali e determinanti nella società. Credo non valga neppure la pena ricordare in questa sede come l'istituto dell'appalto sia un'invenzione che risale ancora a Luigi XIV, e anche noi siamo perfettamente convinti, io in particolare sono convinto, che il discorso, considerato da questo punto di vista, non ha bisogno di un suo supporto ideologico. E' veramente un appuntamento particolare dei tempi e della storia probabilmente, il quale ci impone di esprimere una diversa constatazione, una diversa presa di coscienza, una diversa consapevolezza di questi problemi e di questi valori. In Europa credo che non rileviamo alcuna novità se ricordiamo che l'appalto dei servizi pubblici o la gestione in concessione di un servizio pubblico come quello del tra-

sporto, sia ancora un uso che vale in Italia, in parte in Francia, in Spagna, in Portogallo ecc. Quindi è proprio il tipo di realtà che stiamo vivendo, e anche talune drammatiche constatazioni che stiamo facendo, inducono assolutamente ad esprimere un orientamento nuovo e diverso nei confronti del problema dei trasporti. Fino a questo momento abbiamo parlato e considerato la componente sociale, di questo problema, ma il trasporto pubblico, ed in particolare quello urbano, incide sostanzialmente, a definire ed a migliorare, il tessuto urbanistico della nostra città. E questo incide e modifica nella misura in cui il trasporto è pubblico, anzi, diciamo che una certa politica dei trasporti tocca la sostanza urbanistica della città.

L'abbiamo detto e credo valga la pena di ripetere, che nelle città l'auto privata tende a sopprimere il mezzo pubblico. Ma ci renderemo tutti ben presto conto che, quando la motorizzazione privata avrà raggiunto il livello di saturazione, quando la vita della città sarà diventata del tutto insopportabile, ci renderemo conto sulla necessità di orientarci inevitabilmente verso un radicale altro tipo di sviluppo dei trasporti. A nostro avviso ci siamo già resi conto. Allora cerchiamo di dare una interpretazione a questi fatti, a questi fenomeni, in una certa chiave e veramente nell'espressione di una certa volontà politica. Un serio progetto di pianificazione del traffico dovrà inevitabilmente, io credo, consentire l'uso dell'auto privata, nella misura in cui la città che economicamente, funzionalmente, sarà nelle condizioni di tollerare questo, senza perdere un proprio carattere ambientale, senza perdere una sua personalità urbanistica. Io sono d'accordo su alcune considerazioni espresse dal collega Gauthier, quelli che si riferiscono a taluni tentativi maldestri, equivoci, che a volte si vanno sperimentando nelle nostre città, là dove si

pensa di risolvere taluni problemi, in ordine alle drammatiche condizioni del traffico urbano, sconvolgendo il tessuto urbanistico della città, pensando che sia sufficiente allargare qualche strada, pensando che sia sufficiente ritrovare o definire alcune zone di parcheggio. Il problema non è certamente questo. Il problema rientra nel quadro della strutturazione di un tessuto e di una fisionomia urbanistica che vogliamo riconoscere alla città, in un quadro che tenga conto anche dell'intera economia della città, e quindi degli investimenti possibili. E anche da questo punto di vista riteniamo che sia fondamentale il ruolo che può giocare un adeguato servizio di trasporto pubblico urbano. Fa parte anche a mio avviso di questa stessa logica del discorso una importante constatazione, che per me è fondamentale e rilevante, quella secondo la quale veramente in nessuna parte del mondo, fino a questo momento, si è stati capaci di esprimere una attenta disciplina del rapporto che deve esistere, tra uomo e motore. Tutti noi siamo consapevoli di come l'automobile abbia influenzato la vita dell'uomo, più di qualsiasi altra espressione della tecnica. Vediamo d'altra parte certe esperienze, dalle quali dovremo ricavare un certo aiuto, per cercare di esprimere anche sul piano morale quelle che sono importanti valutazioni e indicazioni.

L'esperienza americana, per esempio, che io considero assolutamente negativa per il modo con cui ci si è serviti dello strumento motore o dello strumento macchina. Quindi dobbiamo cercare di dare un contenuto civile anche a questo rapporto, nel considerare l'uomo, il suo destino, proprio anche in questo caso, ragione di fondo per le nostre aspirazioni, per le nostre idealità, ed il motore semplicemente uno strumento al servizio dell'uomo, ed esprimere altresì la consapevolezza secondo la quale il no-

stro impegno va proteso verso tutto ciò che il progresso mette a nostra disposizione. Dobbiamo accettare il progresso della tecnica senz'altro come un fatto travolgente ed irrinunciabile, ma se questo si è trasformato, come va trasformandosi, in un mostro, dobbiamo anche dichiarare che la colpa di tutto questo è solo nostra. Non vi è però alcun dubbio che nell'ambito dell'organizzazione territoriale, anche della nostra Regione, si va sempre più tendendo verso schemi decentrati e articolati, di sviluppo urbano, che trovano riferimento nel modello del polo decentrato, nello schema di città Regione, chiamiamola come vogliamo, un modello che riassume in sé quelle che sono certe attitudini della città, senza esserlo. Questo schema proporrà particolari soluzioni di ordine urbanistico, atte a non promuovere forme di inurbamento o di congestione o di travasi dalla periferia alla città. Siamo altrettanto convinti, io perlomeno sono convinto, che tale modello lo conquisteremo, lo realizzeremo, nel modo tanto migliore quanto più riconosceremo al trasporto pubblico un ruolo del tutto particolare. Io penso che il trasporto pubblico nel quadro di una nuova organizzazione territoriale, giocherà una funzione senza dubbio determinante.

Questo, a nostro avviso, è il discorso entro il quale era necessario collocare il disegno di legge sottoposto al nostro esame. E queste sono le linee della tendenza politica verso la quale credo ormai ci si debba muovere. Per noi era molto importante inserire questo quadro, perchè deve rappresentare il presupposto di una azione politica che l'amministrazione regionale, la Regione attraverso i suoi organi, vuole esprimere. Ciò premesso è da dire che la consapevolezza dell'importanza nuova da attribuirsi al problema dei trasporti, è recepita dal governo nazionale. Qui si può equivocare

senz'altro sull'ordine delle priorità che a questo problema, al problema della riforma dei trasporti, il Governo o il patto politico intervenuto tra i partner del Governo, si vuole attribuire. Ma il problema sappiamo che risulta drammaticamente all'evidenza dei governanti nazionali, ed è un problema che abbisogna necessariamente ormai di una sua soluzione, presato così com'è dalle contingenze dei tempi, dal verificarsi di tutto quel complesso di realtà nuove, verso le quali indubbiamente non si può più discostare e delle quali necessariamente bisogna tener conto. Ma è fondamentale per noi conoscere concretamente l'iniziativa del Governo, e questo credo sia anche all'evidenza dei nostri collegi consiglieri, che anche nel dibattito di questa mattina, salvo le sollecitazioni che sono state fatte, anche con una motivazione politica piena, completa ecc., nessuno è stato in condizioni di giudicare o di esprimere una qualche alternativa al discorso, che riconosca alla Regione una capacità di risolvere da sola questo problema. Io credo che questo sia nella consapevolezza di tutti. Evidentemente noi abbiamo la competenza primaria, in materia di trasporto pubblico, e abbiamo la competenza primaria in materia di costituzione di una azienda speciale dei trasporti. Ma riconosciamo che accanto a questa competenza primaria non esiste una altrettanta competenza finanziaria. Sono conti con una realtà che dobbiamo necessariamente fare, quindi tendenza politica, volontà politica, consapevolezza, ma anche non distacco da una realtà nella quale viviamo e nella quale siamo costretti a muoverci e a collocarci. Quali altre possibilità rimangono? Abbiamo accertato e abbiamo detto che la Regione ha questa competenza, però non ho sentito alcuna diversa indicazione sulla possibilità della Regione ad istituire questo servizio attraverso una azienda sua, quindi regionalizzando questo ser-

vizio, perchè non credo che se la Regione dovesse orientarsi verso una scelta completa e globale di questo tipo, nell'ambito di quelle che sono le sue attuali disponibilità finanziarie, possiamo tranquillamente dire che la Regione dovrà chiudere inevitabilmente tutti quelli che sono gli investimenti, i provvedimenti, i finanziamenti di tutte le altre numerose competenze che ha, per provvedere solo a questa. E questa è una realtà obiettiva, con la quale noi ci dobbiamo scontrare.

Esistono anche le competenze a livello locale, l'istituzione delle municipalizzate, ecco, anche di questo si è parlato e anche su questo vale la pena di dire qualche cosa, se non altro per l'ordine di esperienze, di tentativi ai quali abbiamo assistito, in questi recenti avvenimenti che sono stati lungamente dibattuti, per esempio, a livello di consiglio comunale di Bolzano. Io personalmente credo che l'istituto della municipalizzazione per quanto riguarda il trasporto pubblico sia un istituto largamente superato; nella misura in cui il trasporto pubblico acquista questa nuova caratterizzazione che, notate bene, non è più neppure quella per cui era stato istituito 20, 30, 40, 50 anni fa l'azienda municipalizzata del trasporto a livello comunale. E' mutato anche il rapporto, anche la motivazione economica sociale per cui l'istituto, sia pure a livello municipalizzato, era sorto. Credo che ormai il deficit delle aziende municipalizzate, per quanto riguarda i trasporti urbani si aggiri, milione più milione meno, attorno ai 200 miliardi di lire. E' un deficit che fa largamente impressione, anche se non potrebbe fare impressione in quanto servizio sociale, ma che fa impressione poichè grava in un contesto economico finanziario, che rientra in quelle che sono le altrettanto drammatiche situazioni degli enti locali. L'ambito territoriale entro il quale collocare questo tipo di ser-

vizio, senza dubbio non può più essere quello del territorio comunale fine a sè stesso, soprattutto se consideriamo le dimensioni delle nostre città, Bolzano e Trento, città di 100.000 abitanti, con un perimetro urbano quale è, e quindi, salvo ritornare dopo su questo ordine di discorso, anche da questo punto di vista ci rendiamo conto che una soluzione non può essere rappresentata da quello. Anche se le amministrazioni lo volessero, con l'attuale legislazione e con la competenza primaria che è riconosciuta alla Regione, ci siamo trovati in un rapporto istituzionale giuridico, assolutamente diverso rispetto a quello che avviene nelle altre Regioni del nostro Paese, negli altri comuni il titolare a concedere la discussione ricordiamo che è il sindaco su deliberazione del consiglio comunale. C'è stata anche una sentenza di 10, 12 anni fa del Consiglio di Stato, proprio in relazione ad una richiesta che a suo tempo aveva impugnato il consiglio comunale di Bolzano, che ha riconosciuto esclusivamente la Regione come titolare del diritto di concessione. Quindi anche un rapporto di volontà autonoma del comune ad esercitare questo tipo di servizio non si può manifestare. Cosa vuol dire questo? Che un comune, per esempio il comune di Bolzano, o il comune di Trento, decidesse o disponesse dei mezzi finanziari o volesse correre il rischio di gestire, di istituire una azienda municipalizzata, prima di tutto non lo potrebbe. Anche a livello di concessione nei confronti del precedente concessionario, quindi rapporto comune di Bolzano - SASA per fare un esempio che risalta più di tutti alla nostra evidenza, l'attesa a riferirsi alla decadenza o alla fine della concessione, non significa niente, perchè secondo la legislazione nazionale il rinnovo della concessione riferito a quel concessionario è un puro e semplice atto amministrativo. Questa è quindi una realtà che ci siamo

trovati davanti, e con la quale, signori consiglieri, noi siamo costretti a fare i conti.

Questa è la realtà per motivare una giustificazione e per considerare nel suo giusto valore la rilevanza di un provvedimento come quello che viene proposto alla nostra attenzione, da una fase analitica, che tenga conto della realtà nuda e cruda, sia da un punto di vista istituzionale, da un punto di vista giuridico, di tendenza politica, di inserimento in quelli che sono i limiti di esposizione o di possibilità finanziaria. E' necessario comunque passare da questa fase analitica, a una fase sintetica e più positiva. E la constatazione più importante, che torno a ribadire qui, a nome del mio partito, è quella di affermare che disponiamo completamente e totalmente di quella sensibilità e con espressione proprio di una volontà e di una tendenza politica che riconosca il quadro, il momento, l'occasione, l'ordine dei problemi, secondo i quali il trasporto pubblico assume un valore di rilevanza del tutto particolare nel quadro del nostro sviluppo, nel quadro della nostra organizzazione, nel quadro veramente di un rapporto civile, che noi ribadiamo in tutta la sua essenzialità, in tutta la sua importanza. Aver acquisito questa sensibilità, non è stata cosa facile. Mi rendo conto e ci rendiamo conto che siamo stati sollecitati dallo sviluppo degli avvenimenti, siamo stati sollecitati dallo sforzo, dall'impegno che abbiamo cercato di fare, ma questa sensibilità è stata raggiunta, e nella misura in cui diamo valore, a quelle che sono l'espressione di impegno politico noi riteniamo che riportarci a questo ordine di considerazioni sia di estrema importanza. Se sono vere quelle difficoltà che ho prima espresso e che non mi pare di aver rilevato in contraddizione, da parte dei colleghi che mi hanno preceduto, ho condiviso larga parte di certi discorsi, però da parte dei colleghi, ho trovato vera-

mente un distacco brusco, tra quelle che sono le valutazioni, anche di ordine politico generale, mancanza di linea politica, e rapporto di proposte. Anche in questo caso un distacco abbastanza rilevante, secondo me, tra causa ed effetto che provoca il fenomeno. D'altra parte mi viene voglia di chiedere quale sarebbe stata l'alternativa una volta che fosse espressa questa linea di tendenza, che fosse recepita questa linea di tendenza, che cosa si propone in contrapposizione al provvedimento che la Giunta provinciale ha ritenuto di dover adottare. Io dico che prima di tutto il provvedimento rappresenta per la prima volta una forma di intervento pubblico in un servizio di questo genere.

Questo è un fatto rilevante, può essere criticabile la forma fin che si vuole, ma c'è un fatto politico qualificante per l'intervento pubblico nella organizzazione di un servizio. Ma però quando si critica il tipo di servizio . . .

MANICA (P.S.I.): (*interrompe*).

PASQUALIN (D.C.): Caro, ognuno si tiene i suoi giudizi. Per il cons. Manica può non essere qualificante, siccome io parlo a mio nome credo di non offenderti dicendo che per me è qualificante. Non ci offendiamo in nessun caso. Se mi consentite io cerco di andare avanti in questo tipo di discorso. Ecco quindi quale poteva essere una alternativa, anche in considerazione delle sollecitazioni e delle critiche che sono state espresse dal collega Gouthier, il quale, se ben ricordo, da una parte dichiara che il provvedimento non significa poco, politicamente, dall'altra parte però rileva che i tempi entro i quali si ritiene di poter proporre un qualche cosa di concreto siano, tutto sommato, abbastanza brevi, se ho ben capito. Credo che risulti chiaro a tutti che nella sommatoria delle

difficoltà che riscontriamo, non era pensabile, di fronte ad una situazione come quella che abbiamo, trovare una proposta alternativa immediata, cioè di fronte a una constatazione di questo genere, creo un'azienda che abbia caratteristiche come tutti noi auspichiamo, cioè una azienda che sia capace di raccogliere completamente e di risolvere nella sua completezza quei problemi e che tenga conto di tutte quelle componenti di cui prima ho fatto cenno, non solo io, ma che molto bene han fatto cenno anche gli altri. Quindi io non credo che al momento fosse possibile una proposta alternativa, nel quadro di una organica politica regionale, perchè non credo che possa essere considerata proposta alternativa quella secondo la quale si affermi o si solleciti, integri completamente l'ente pubblico quelli che sono i maggiori, riscontrati e bene definiti oneri, che sono stati valutati, che abbiamo valutato, che abbiamo fatto verificare, abbiamo chiamato le commissioni di controllo, abbiamo nominato gli esperti, e che esistono e ci sono, non ultimo quello che si riferisce al nuovo contratto di lavoro che ha portato un aumento se non sbaglio, del 17-18% degli oneri.

Ecco, dico assolutamente senza fare polemica ma lo dico proprio, che dobbiamo anche credere al valore del dibattito. Non avrebbero senso tutti quanti i nostri discorsi se venissimo ad ascoltarci un pochino di qua e un pochino di là, e mantenere intatte, comunque non scalfibili quelle che sono le nostre posizioni.

Il valore del dibattito ha senso nella misura in cui io cerco di convincere gli altri e gli altri cercano di convincere me, e il confronto dialettico risulta da questo ordine di valutazione, da questo ordine di interventi. In questo quadro è stata adottata una soluzione, che presuppone anche un aumento delle tariffe a Bolzano, secondo zone, secondo territori. Non è

intervenuto niente a livello di comune di Merano e secondo me l'amministrazione regionale farà molto bene a non fare niente, nella misura in cui il comune, che comunque è il primo a recepire questo servizio, si dichiara indifferente all'ordine dei problemi che lo coinvolge.

A questo punto credo che sia anche necessario ribadire e precisare il valore e il significato che deve essere attribuito al riferimento del 1973. Io credo che valga la pena esprimersi un pochino meglio e indicare ancora qualche altra considerazione. Noi partiamo dalla premessa e sosteniamo che entro il 1973 debbano assolutamente verificarsi una serie di ipotesi che il Governo ha assunto come suo impegno. Ma, ripeto ancora, che è impossibile materializzare qui un discorso serio, concreto, se a livello di Governo non interviene un supporto finanziario che ci consenta di realizzare questa nostra volontà. Io credo che questo debba essere chiaramente detto e credo che questo debba essere chiaramente recepito da tutti quanti.

Questo significa che entro il 1973, la Regione deve prepararsi a recepire o a considerare tutta una serie di ipotesi, che va da quella massima, che è la azienda regionale dei trasporti — da articolarsi nel modo che sarà oggetto, mi pare, della nostra attenzione, del nostro impegno — a quella minima, che è l'azienda consorziale. Perché ci si riferisce all'ipotesi minima, non considerando nella relazione quella che può essere l'ipotesi massima? Secondo me, perché evidentemente l'ipotesi massima abbisogna completamente di essere commisurata parallelamente, come è stato detto e come io credo giusto debba essere, alla possibilità o alla capacità dell'intervento nazionale. Ma io dico subito che non dobbiamo aspettare e considerare l'entità di quell'intervento perché la Regione si organizzi e si prepari a recepire quell'ordine di intervento. Io credo che comunque

sia necessario che la Giunta si impegni con assoluta chiarezza ad organizzarsi per definire questo tipo di studio, che non può più essere solo quello che è stato proposto alla nostra attenzione, e che non ha letto nessuno, ma che comunque riguarda il problema dei trasporti a livello tecnico. L'indicazione di ordine politico non è neppure stata richiesta, ma qui mi pare che il successivo passo che debba fare la Regione sia veramente quello di proporsi schemi e modelli di organizzazione di azienda pubblica e di trasporti pubblici a livello regionale, in funzione proprio di una organizzazione tipica del nostro territorio. Io credo che questo debba essere fatto subito, e debba essere fatto con urgenza, e debba essere completato anche attraverso un programma finanziario, dal quale risulti effettivamente, comunque ed in ogni caso, quale debba essere la rilevanza degli impegni di ordine finanziario. E naturalmente qui entra in gioco tutta la parte del discorso che riguarda lo spazio da dare a questo tipo di azienda, la dimensione regionale, la dimensione interregionale. Stamattina abbiamo sentito varie proposte, e credo, almeno per quanto posso esprimere un giudizio, avendo la stessa preparazione e non avendo ancora approfondito il problema, che oggi la dimensione della rete dei trasporti sia politicamente motivata in funzione proprio del modello urbanistico; da questo modello sarà difficile poi distinguere il trasporto urbano da quello extra urbano, quindi quello che si chiama il bacino di traffico a livello comprensoriale potrebbe essere la dimensione entro la quale collocare una nostra attenzione. Ma anche questo lo dico, per l'amor del cielo, senza avere un elemento molto preciso di valutazione; lo dico perché il soggetto e l'oggetto della nostra attenzione è fondamentalmente quello, che si possa allargare poi anche attraverso una visione che sia la più completa. Ec-

co, da questo punto di vista quindi io credo sia opportuno e necessario un sollecito alla nostra Giunta, che mi pare chiaramente orientata verso questo punto di vista. Quindi essere politicamente, tecnicamente pronti a recepire tutto quello che può venire, in concomitanza di quelli che necessariamente saranno i supporti di ordine finanziario che ci dovranno venire a livello nazionale e che debbono essere posti a nostra disposizione. Ci possono essere dubbi sulla realizzazione di questo, sono cose che verificheremo lungo la strada, io non lo so; evidentemente queste cose, almeno a livello di impegno governativo, se io faccio riferimento a quelle che possono essere disponibilità, ci si può rendere conto delle difficoltà. Ma ci sono taluni problemi nel nostro paese che scottano, e uno di questi è appunto il problema dei trasporti. Quindi, secondo la logica di un discorso politico, secondo una logica che deriva dalle sole situazioni pubbliche, dell'opinione pubblica, dei sindacati che oggi sono alla nostra attenzione, mi pare veramente come stia diventando inevitabilmente maturo anche da questo punto di vista. Certo che sarà necessario un continuo impegno politico da parte della Giunta regionale. Io credo che già un impegno politico rilevato ultimamente, ha già dato un suo frutto, quando c'è stata l'assicurazione che verrà depositato al Parlamento un apposito disegno di legge, destinato a garantire contributi per le Regioni a statuto speciale a favore dei trasporti extra urbani. Anche questo è un quadro da considerare in un unico calderone, come in un unico calderone va considerato anche tutto quello che più o meno efficientemente tutti gli enti pubblici fanno adesso per i trasporti locali.

Ecco quindi, signori, ed ho concluso subito, come secondo noi, per le considerazioni che io ho cercato di esporre, riteniamo che il

provvedimento di legge proposto all'attenzione del Consiglio regionale sia ciò che rappresenta una notevole svolta nella politica regionale dei trasporti.

Si può dire: perchè si è aspettato solo adesso e non si è fatto prima? Perchè queste cose avvengono probabilmente quando i tempi sono maturi. Da noi è arrivato il momento in cui queste cose si sono rese evidenti e necessarie, ed è importante che esse siano state recepite con quel tipo di sensibilità e con quel tipo di volontà politica che mi pare sia fondamentale considerata nella proposta, ma che vada successivamente verificata e controllata, nella serie di tutti gli ulteriori provvedimenti che comunque sarà necessario dirottare.

PRESIDENTE: La parola al cons. Margonari.

MARGONARI (D.C.): Signor Presidente e signori consiglieri. Questo disegno di legge, che per sè è rivolto a risolvere un problema che riguarda particolarmente i due centri Bolzano e Trento, era evidente che richiamasse sulle tribune di questo Consiglio un numero di consiglieri elevato i quali hanno posto argomentazioni che evidentemente sono andate, e io penso anche giustamente, al di là di questo particolare problema. Il problema dei trasporti. Penso che quando si parla di trasporti, in ordine a questo disegno di legge, e forse anche in ordine a quelle che sono le nostre esperienze di tutti i giorni, si debba intendere più che altro trasporti su terra, trasporti su strada, cioè trasporti automobilistici. Il traffico delle nostre strade è sempre più intenso, caotico, convulso e particolarmente direi il traffico dei centri abitati, anche dei piccoli centri abitati, come la nostra città, come le città che non sono Roma e non sono Napoli e non sono New York, ma

comunque per la loro natura, per l'angustia delle sue strade, presentano difficoltà enormi di trasporto.

E qui io direi che bisogna distinguere i problemi del traffico da quelli dei trasporti. Il traffico è relativo ai mezzi che corrono su una stessa strada in un determinato momento; il trasporto è relativo al numero dei mezzi che circolano in questo nostro paese, mezzi privati e mezzi pubblici. Se una crisi c'è, sotto questo particolare aspetto, e io a un certo punto mi chiederei che tipo di crisi, è che noi abbiamo troppi mezzi di trasporto. Il numero dei mezzi di trasporto, soprattutto privato, è talmente elevato e va continuamente aumentando tanto che evidentemente mette in notevole crisi i trasporti pubblici.

Noi vediamo girare per le nostre valli e per la nostra città grossi pulmann vuoti completamente, con l'autista e il bigliettario. A che cosa è dovuto questo? Al fatto che la gente non gira? No, la gente gira molto più che un tempo. Evidentemente quando, collega Pruner, si parla del problema dei trasporti, bisogna vedere se i trasporti pubblici sono in crisi, perchè mancano strutture, perchè mancano mezzi, o perchè invece c'è un altro aspetto del problema che io vorrei definire in modo diverso.

Il fatto è che dall'impiegato, all'insegnante all'operaio, se hanno la possibilità, tutti si muniscono di mezzi propri, ed è evidente che con questo i mezzi pubblici vanno in giro vuoti. Ora io non voglio minimizzare, per carità, il problema: so che per esempio certe ore del mattino, certe ore dell'immediato pomeriggio, le ore della sera, quando gli operai che non sono ancora muniti di mezzi e gli studenti prendono la strada di casa, i mezzi pubblici sono veramente pieni, qualche volta anche gremiti. Ora il problema va veramente individuato nelle sue essenzialità, e vedere fino a che punto la

crisi investe i trasporti pubblici nella sua interezza, oppure in che modo si potrebbe venire incontro, con aiuti della collettività a determinate categorie di persone che si servono del mezzo pubblico. Ed evitare nel modo più assoluto di rendere stabile, attraverso interventi pubblici, il girovagare per le città e per le valli di pulmann vuoti, perchè questo, signori, è anche un problema che va affrontato, e io sono d'accordo, d'accordissimo di aiutare in tutte le maniera i servizi che siano veramente dei servizi per la collettività, ma non sono d'accordo di aiutare servizi che non siano servizi esclusivamente per quelli che vendono la nafta o per quelli che pagano il 27 l'autista e il bigliettario.

Io a questo proposito direi che ben vengano anche le aziende di carattere municipale o provinciale o regionale o interregionale, ma signori, se noi pubblicizziamo i trasporti bisogna pubblicizzare anche la gente, che li prenda questi mezzi! Perchè noi abbiamo visto per esempio nel nostro viaggio in Russia che i mezzi pubblici erano presi, ed erano pieni, perchè? perchè la gente non ha i mezzi propri, non ha i mezzi di trasporto propri. E lì io credo non ci siano preoccupazioni per mantenere quelle aziende, perchè la gente li prende, è necessitata a prenderli, in quanto non ci sono altri mezzi. Voi vi fate 20 chilometri a piedi o prendete la sotterranea, o prendete quelle corriere o quei taxi che sono in circolazione in tutto quel territorio. Ora, quando noi, collega Pasquali, parleremo, di un'azienda di trasporti, desidererò sentire anche come faremo ad eliminar quei rami secchi, che circolano per le nostre strade. La ferrovia, che è pure una azienda pubblica, ha continuato a eliminare rami secchi, e ha eliminato linee, ma non poche, e aveva in programma di eliminarne qualcuna in più anche nella nostra Regione. E io credo che dovremo

avere il coraggio a un certo momento di intervenire in questo settore, e dire: questa linea ormai passiva da anni, dobbiamo veramente avere il coraggio di chiuderla, dobbiamo avere il coraggio di tagliare, e incrementare quelle che invece fanno un certo servizio. Ecco perchè io ritengo che il problema sia veramente complesso, e più che altro io credo che non sia la mancanza di presenza dell'ente pubblico, perchè l'ente pubblico è stato presente. L'assessorato ai trasporti è stato presente in tutti questi anni, perchè non c'era concessione che uscisse, se non con una approvazione da parte della Regione sul percorso, sulle fermate obbligatorie e facoltative, sugli orari, sui prezzi, tutto era controllato dalla Regione. Semplicemente era evidente che il problema viveva finchè c'era chi usufruiva di questo servizio, e il momento in cui di questo servizio la gente cominciò a non fruirne più perchè aveva altri mezzi, è evidente che cominciarono a parlare di crisi e a lasciare che i servizi venissero a cadere. Uno dei motivi per cui io ho anche preso la parola è per dire qualche cosa in ordine a una certa affermazione del collega Gouthier, che per altro io non critico. Cioè lui ha citato una lettera, che era apparsa su « Vita Trentina », e che era scritta da un gruppo di pendolari. Quella lettera l'ho letta anch'io e ho cercato di capire fino in fondo quello che era il problema prospettato da questo gruppo di studenti. Io approvo fino in fondo la problematica postasi dagli studenti e approvo anche l'attenzione e la sensibilità del collega Gouthier. Però non si pensi che di qui alla scelta dell'ente pubblico, completamente in questo settore, ci sia una analogia e una linea diretta.

L'ente pubblico, noi lo sappiamo, è presente in questi problemi, basterebbe dire che la provincia di Trento, e penso anche la vicina provincia di Bolzano, spendono centinaia di mi-

lioni per il trasporto di studenti, milioni che sono spesi benissimo, ma che evidentemente pesano, gravano sul bilancio dell'ente pubblico, e che servono a svolgere un servizio che noi riteniamo necessario. Se mi consentite io dico soltanto due o tre cifre; per la scuola d'obbligo la provincia di Trento spende 529 milioni; 350.960 per le scuole medie superiori; se calcoliamo anche le borse di studio, che in fondo servono per il 90% ai pendolari, sono 98 milioni e 500 mila. Per le scuote materne circa 15 milioni; per gli istituti professionali, fra mense e trasporti 103.915.000, e poi per le mense che in fondo servono ancora ai pendolari sono 221 milioni. Quindi è vero che ci sono le lettere degli studenti di Rovereto, che noi abbiamo letto con attenzione, e che crediamo siano state anche ispirate da problemi e da necessità di questi studenti, ma è altresì vero che si cerca in tutte le maniere di ovviare a tutti gli inconvenienti, pur con la perplessità di vederci girare per le strade e per le valli i pulmann assolutamente vuoti. Cerchiamo, secondo me, di prendere proprio spunto da questo disegno di legge, che è un primo intervento nel settore dei trasporti urbani da parte della Regione, perchè il problema venga studiato e venga risolto nel modo migliore, magari anche cercando di limitare quello che è il trasporto privato in determinati settori, in determinate zone, soprattutto di centri urbani. Vedere inoltre come è possibile risolvere in modo organico e senza dispendio inutile di centinaia di milioni perchè un'azienda di trasporti, intesa come qualcuno forse la intende, sarà una macchina che mangerà buona parte del bilancio regionale, se non è impostata nel modo più economico, e più giusto anche, dal punto di vista delle finalità che la ispirano, che la muovono, che fanno sì che essa sorga. Io, compiacendomi con l'assessorato ai trasporti e con la Giunta per

questo primo intervento, che credo vada proprio a risolvere un problema urgente e vitale per due centri, penso che questa potrà veramente essere l'occasione per una futura analisi di tutto il problema nei suoi molteplici aspetti, in modo da eliminare e le discrepanze, le antinomie e le illogicità che noi vediamo oggi nei trasporti, siano urbani come extra urbani, e organizzare tutto questo complesso problema, in modo da non determinare salassi troppo grossi ed ingiustificabili per l'ente pubblico, e nello stesso tempo risolvere il problema in modo radicale.

PRESIDENTE: La parola al cons. Sfondrini.

SFONDRINI (Segretario questore - P.S.I.): Signori consiglieri, mi ha fatto piacere che un errore da parte del Presidente abbia dato la parola prima al cons. Margonari che a me, perchè a mio avviso, ha messo in stridente contrasto il discorso fatto dal cons. Pasquali e quello fatto successivamente dal cons. Margonari. Probabilmente il mio intervento in mezzo avrebbe impedito di rilevare la differente posizione che è sorta tra i due interventi. Mentre mi fa piacere sentire dichiarazioni come quelle del cons. Pasquali, che è per un discorso ed esprime opinioni che porta avanti da tempo e che egli stesso riconosce si siano maturate all'interno del suo gruppo e all'interno di altri gruppi, in tempi molto recenti. Basta pensare al provvedimento dell'agosto del 1969, dove si liquidava il problema dei trasporti pubblici, autorizzando l'aumento dei biglietti.

Successivamente tale aumento è stato bloccato da una mozione presentata dal mio gruppo e quindi, con l'intervento dei rappresentanti della D.C. e in particolare del cons. Pasquali, si è presentato un documento che è

stato votato dal Consiglio regionale. Perciò mentre il cons. Pasquali rappresenta, secondo me, l'avanguardia di opinioni che si sono maturate all'interno del suo gruppo, Margonari è ancora la retroguardia che resiste su alcune posizioni, che evidentemente non sono state ancora sufficientemente maturate, non sono state digerite. Non mi sembra che sia più avanti, perchè il discorso dell'ing. Pasquali apre una prospettiva seria, un discorso serio, un discorso che nasce, come dicevo, dalla deliberazione dell'ottobre del 1969. E ciò che voglio dire, in aggiunta già al discorso generale fatto dal cons. Manica, sul quale non ho nulla assolutamente da aggiungere perchè mi sembra sia stato un discorso completo e rappresenti la posizione del mio gruppo, è un po' la cronistoria dei fatti che sono avvenuti dopo la presentazione di quella mozione, e l'approvazione da parte del Consiglio della mozione stessa. In quella mozione si diceva che la Giunta regionale era impegnata a promuovere un incontro con gli enti pubblici e le organizzazioni sindacali, al fine di avviare a soluzione il problema dei trasporti urbani nei comuni di Bolzano, Merano e Laives, dopo di che avrebbe riferito al Consiglio sui risultati dell'incontro stesso. Noi sappiamo invece che gli incontri verificatisi in questo periodo, sono stati di carattere settoriale, cioè incontri con i sindacati, incontri con i rappresentanti della società, incontri con i comuni, e solo ultimamente per iniziativa del gruppo consiliare del P.S.I. del consiglio comunale di Bolzano, vi è stata la riunione finale dove però tutto era già deciso e non si è potuto altro che prendere atto di ciò che si stava presentando all'attenzione del Consiglio, all'approvazione del Consiglio. Siamo arrivati perfino a un punto in cui i rappresentanti dei lavoratori, cioè gli esponenti delle organizzazioni sindacali si sono visti costretti a perorare l'intervento finanziario a

favore di una società privata, al fine naturalmente di evitare l'aumento delle tariffe. Ho sentito fare una premessa dai rappresentanti sindacali, in occasione di un incontro con la Giunta provinciale di Bolzano, in cui si chiedeva, se la Giunta provinciale di Bolzano, stanzia di più, o se la Giunta regionale stanzia di più, o se il comune stanzia di più, quindi c'era sempre un gioco dal quale non si riusciva ad uscire. Per esempio la Giunta provinciale di Bolzano riceve una lettera dal sindaco di Bolzano, che dice: se voi fate uno sforzo ulteriore allora anche noi faremo uno sforzo ulteriore, indurremo Laives a far un altro sforzo, in modo da evitare l'aumento delle tariffe. E in questo senso c'è stata l'azione da parte dei sindacati, nell'intento di evitare, nel modo più assoluto, che gli aumenti venissero scaricati sui lavoratori, come si era del resto tentato di fare con l'autorizzazione all'aumento delle tariffe dell'agosto 1969, periodo particolare, in cui tutti sono in ferie, in cui il momento è più comodo e più facile, e in una situazione in cui si stava profilando il rinnovo dei contratti sindacali nell'ottobre, quindi in un momento ritenuto opportuno per concedere gli aumenti. Anche al consiglio comunale di Bolzano l'atteggiamento del nostro gruppo è stato negativo nei confronti della erogazione, nell'ordine di 40 milioni, che rappresentano per il bilancio del comune di Bolzano uno sforzo notevole, senza arrivare ad ottenere il risultato del blocco dei prezzi dei biglietti della SASA. Quindi il problema è risolto in questo modo confuso, confuso perchè non si è voluto rispondere a quello che era lo spirito della mozione che il Consiglio regionale aveva approvato all'unanimità, ma cercando invece i contatti separati, con le organizzazioni sindacali, con le amministrazioni comunali, ar-

rivando solamente negli ultimi momenti, negli ultimi giorni a concludere quando già tutto era deciso, tutto quanto era compromesso. Quindi noi non possiamo che ripetere, io non posso altro che ripetere quello che ha detto il cons. Manica; per noi questo è un provvedimento di legge che per ora riguarda soltanto l'intervento finanziario da parte della Regione nei confronti di una società privata, che ha presentato una situazione deficitaria. Ma tutto il resto rimane, nonostante le parole, con le quali è intervenuto il cons. Pasquali, al quale personalmente credo, perchè so che il suo è un impegno che non nasce dai fatti recenti, non è un impegno che porta avanti da molti anni, ma che rimane ancora purtroppo qualcosa che non è definito. Una mia particolare delusione è quella di avere collocato fra i provvedimenti denominati a lungo termine, mentre nella lettera della Regione che suggeriva questo tipo di soluzione, quello relativo all'impegno a predisporre una nuova legge regionale sulla concessione dei servizi di trasporto pubblico, diretto ad agevolare gli enti locali nell'assunzione di servizi del trasporto urbano. Questo era uno degli impegni, se non sbaglio, che si doveva assumere entro l'anno 1970. Ma qui, io leggo quello che c'è scritto, è lei signor Presidente che dovrà smentirmi, « nel lungo periodo è prevista una azione della Giunta così articolata: 1) impegno ecc. ecc. 2) impegno a predisporre ».

Quindi, mentre nel testo della Regione questo è un impegno che si dovrebbe assumere entro il 1970, qui compare come impegno a lungo periodo, non so quando . . .

GRIGOLLI (Presidente G. R. - D.C.):
La commissione, incaricata di elaborare questa legge, non so quanto impiegherà per risolvere

il suo compito, perchè è una legge da inventare, rispetto alla quale non esistono molti precedenti; quanto tempo impiegherà io non glielo so dire, comunque è intendimento della Giunta di nominare subito la commissione incaricata di elaborare questa legge.

SFONDRINI (Segretario questore - P.S.I.): Va bene, prendo atto, comunque questo fa parte della relazione, quindi questa non può essere che l'interpretazione che io dò. Comunque noi, signor assessore e signor Presidente, ancora una volta, nonostante lo sforzo fatto in questo frattempo per far assumere anche alla Provincia, alla Giunta provinciale di Bolzano, quelle nuove competenze statutarie, verrà ad assumere competenza primaria in materia di trasporti pubblici, l'impegno di assumere gli impegni a sua volta presi dalla Giunta regionale, in quel documento che fu distribuito ai sindacati e ad altri. Quindi riconosco che è vero, stante la situazione quale era qualche tempo fa, oggi come oggi il discorso si è aperto e può avere delle prospettive.

Comunque per me questa legge, proprio per i motivi che ho detto, non risolve assolutamente i problemi, è una legge tampone del resto riconosciuta nella relazione. L'intervento è lo scopo finanziario degli enti pubblici che dovevano essere rivolti almeno a tamponare gli aumenti e il costo del biglietto si sono dimostrati inefficaci perchè a un certo momento si verificherà. Quindi noi per il fatto che non ci sono ancora impegni definitivi per quanto riguarda il futuro delle prospettive dei trasporti pubblici, e per il fatto che è un intervento finanziario che non elimina ciò che i sindacati giustamente attendevano, il blocco dei prezzi dei biglietti, lascia in noi molte perplessità,

come ha detto giustamente prima di me il cons. Manica, e quindi ci lascia senz'altro poco soddisfatti del modo in cui si è voluto risolvere il problema.

PRESIDENTE: La parola al cons. Benedikter.

BENEDIKTER (S.V.P.): Ich möchte einige grundsätzliche Darlegungen zu diesem Gesetzentwurf machen, der, wenn er auch eine an sich im Rahmen des Regionalhaushaltes bescheidene Ausgabe vorsieht, von weitreichender Tragweite ist, da zum ersten Mal eine Defizitübernahme für das öffentliche städtische Verkehrswesen vorgesehen wird. Diese Defizitübernahme soll kontinuierlich durchgeführt werden, sie ist gewissermaßen der erste Schritt zu einem neuen System, innerhalb welchem — um es kurz zu sagen — die öffentliche Hand die Verantwortung für die Stützung der sozialen Tarife im öffentlichen Verkehrswesen übernimmt.

In diesem Zusammenhang möchte ich nun grundsätzlich den Standpunkt der Südtiroler Volkspartei darlegen. Das zwischen der christlich-demokratischen Partei und der Südtiroler Volkspartei vereinbarte politische Programm der Regionalregierung, das im Mai dieses Jahres vorgelegt wurde, sieht vor, daß die Lösung des aufgetretenen Problems hinsichtlich des städtischen und ländlichen Verkehrswesens innerhalb des gesamtstaatlichen Rahmens gesucht werden muß; das ist der erste Grundsatz. Ferner wird angeführt, daß ein Gesetz eingebracht werden soll — das wäre nun das hier vorliegende; es heißt ausdrücklich: « . . . vorübergehender und außerordentlicher Art in Erwartung eines organischen Einschreitens des Staates, womit finanziell

eine Erhöhung der Betriebskosten und der Tarife der städtischen Autobuslinien in der Region vermieden werden soll». Außerdem wird angeführt, daß parallel hierzu die Regierung in Rom gedrängt werden soll, eine geeignete Initiative zu ergreifen, um den Pendlerverkehr finanziell zu erleichtern. Dazu möchte ich noch kurz folgendes sagen: In dem von der Landesregierung noch nicht genehmigten Entwurf des Raumordnungsberichtes, der gleichzeitig auch als Entwurf des Programms für 1971-1975 dient, stehen folgende, von der Südtiroler Volkspartei gutgeheißene Sätze: « Auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrs gilt der Grundsatz, die Hauptorte, auch jene der verschiedenen Täler, miteinander zu verbinden auch durch Städteschnellzüge —, damit die Pendler aus dem Einzugsbereich der Siedlungsschwerpunkte im öffentlichen Verkehrsmittel zur Arbeit fahren können ». Ferner heißt es: « Für die Personalausbildung — gemeint ist in den Industrie- oder auch Fremdenverkehrsbetrieben — ist eine gute Verkehrslage in jedem Falle ausschlaggebend. Der Arbeitsplatz muß mit dem Auto und dem öffentlichen Verkehrsmittel bequem erreichbar sein ». Es kann nicht genügend darauf hingewiesen werden, daß dank komfortabler öffentlicher Verkehrsmittel die Bedeutung des Einzugsbereichs eines zentralgelegenen Ortes — damit sind wiederum die zentralgelegenen Orte auch in den Tälern gemeint — ansteigt, was einer Erweiterung des lokalen Arbeitsmarktes gleichkommt. Dabei darf nicht vom Grundsatz ausgegangen werden, daß das öffentliche Verkehrsmittel selbst die Spesen tragen muß; eine Defizitübernahme für unwirtschaftliche, aber siedlungspolitisch wichtige Linien kann nur befürwortet werden. Wir bekennen uns also zu diesem Grundsatz. Es wurde bereits gesagt und auch im Bericht angeführt, daß

die Region oder morgen die autonome Provinz diesen Grundsatz nicht ohne weiteres verwirklichen kann, d.h. daß er ohne eine ausreichende finanzielle Untermauerung der autonomen Zuständigkeit auf diesem Gebiet nicht durchgeführt werden kann. Daher soll dieses Gesetz in doppelter Hinsicht eine Übergangsmaßnahme darstellen, da bei Genehmigung des neuen Verfassungsgesetzes in absehbarer Zeit, in zwei bis drei Jahren, die Zuständigkeit auf die autonomen Provinzen übertragen wird. Bis zu jenem Zeitpunkt, also bis zum Inkrafttreten des neuen Verfassungsgesetzes und bis zum Erlaß der Durchführungsbestimmungen, die die Finanzautonomie zur Erfüllung dieser Aufgaben mehr als bisher festigen sollen, werden diese außerordentlichen, vorübergehenden Maßnahmen ergriffen. Ich möchte im Namen der Fraktion der Südtiroler Volkspartei erklären, daß wir diese Maßnahme nicht isoliert betrachten, sondern davon ausgehen, daß eine ähnliche Maßnahme auch für das öffentliche Verkehrswesen auf dem Lande — ich meine auf dem Lande zum Unterschied von den Städten — ergriffen werde. Dies geht auch aus dem Programm der Regionalregierung hervor und wir werden vorgenannter Maßnahme zustimmen. Laut Bericht wird erwartet, daß die Regierung in Rom und das Parlament der Erweiterung auf die Regionen mit Sonderstatut der nach Kilometern berechneten Staatssubvention zustimmen. Damit wäre dieses Problem bis auf weiteres gelöst. Wir stehen jedenfalls auf dem Standpunkt, daß beide Probleme auch vorübergehend gelöst werden müssen, denn es ist eine Tatsache, — vielleicht wird mein Kollege darüber noch nähere Daten anführen — daß aus dem Lande Tariferhöhungen ohne Streikdrohungen hingenommen werden, während in der Stadt Bozen durch eine von der SASA durchgeführte geringfügige Erhöhung

der Tarife von 50 auf 70 Lire ein Streik heraufbeschwoen wird. Auf dem Lande belaufen sich die Tarife pro Kilometer auf das Doppelte und Dreifache, während die Bevölkerung, die die öffentlichen Transportmittel benützt, laut Statistik im Durchschnitt weniger als die Hälfte als die Bewohner in der Stadt, im besonderen als die Arbeitnehmer in der Stadt, verdient. Somit hätte die Landbevölkerung, im besonderen die bäuerliche Bevölkerung also, die bei Benützung der öffentlichen Transportmittel anstelle von 50 Lire pro Kilometer 100 und auch 150 Lire bezahlt, größere Ursache, in den Generalstreik zu treten als die Arbeitnehmer in der Stadt, denn gemäß Berechnung verdient die bäuerliche Bevölkerung...

Unterbrechung.

BENEDIKTER (S.V.P.): ... zwischen 35 und 40% dessen, was der Durchschnittsindustriearbeiter verdient.

Wir stehen auf dem Standpunkt, daß dieses Gesetz innerhalb kurzer Zeit entweder die Ausdehnung der staatlichen Kilometersubvention auf den öffentlichen Verkehr in der Region, oder im ähnlichen Ausmaße die Beibehaltung der Tarife der öffentlichen Transporte auf dem Lande vorsehen muß, damit keine weitere Teuerung eintreten kann und die jetzigen Tarife als Sozialtarife festgehalten werden. Ich möchte noch kurz hinzufügen, daß hier bereits vorwegnehmend darauf hingewiesen wurde, wie in Zukunft die Übernahme des Transportwesens durch die öffentliche Hand bzw. die Reform erfolgen soll. Wir halten an der Ansicht fest, daß in Zukunft ein System der Defizitübernahme für — wie es heißt — « unwirtschaftliche aber siedlungspolitisch wichtige Linien » befürwortet wird. Ich möchte mich heute noch nicht über das Wie dieser

Übernahme festlegen, d.h. ob es ein Landesbetrieb oder ob es Gemeindebetriebe sein werden. Es wurde davon gesprochen, daß die kommunalisierten Betriebe überholt seien, weshalb ich nicht weiß, ob das ein Landesbetrieb werden oder ob es Privatbetriebe bleiben sollen, die mittels einer eingehenden Sachkontrolle von seiten einer Kommission überwacht werden; das möchte ich dahingestellt sein lassen. Ich bin der Ansicht, daß wir uns nicht von vornherein von irgendwelchen Schematas leiten lassen dürfen, sondern einen Versuch unternehmen sollen, der für unsere Verhältnisse und selbstverständlich auch für den Steuerträger am tragbarsten ist. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, daß hinsichtlich der Bahnen von «dürren Zweigen» gesprochen wurde: Wir in Südtirol vertreten den Standpunkt und er wurde auch im Wirtschaftsprogramm der letzten fünf Jahre angeführt, daß bei uns in Südtirol schon mehr «dürre Zweige» als notwendig entfernt worden sind und zwar in einer Länge von mehr als 100 Kilometern. Anstatt die Linien abzuschaffen, wurden im Trentino neue errichtet, wie z.B. Trient-Malè. Wir vertreten den Standpunkt, daß die bestehenden Bahnen innerhalb des Systems des öffentlichen Verkehrswesens für den Massenverkehr — soweit bei uns von Massen gesprochen werden kann — zwischen den zentralen Orten, wie z.B. bei der Vinschgau-Bahn zwischen Mals-Schlanders - Naturns-Meran usw., ausgebaut werden könnten, da es billiger käme als die öffentlichen Verkehrsmittel auf der Straße und der Straßenverkehr auch entlastet würde. Das wollte ich nur nebenbei sagen! Über das in Zukunft anzuwendende System hinsichtlich der — wie ich vorläufig sagen möchte — Defizitübernahme von nicht rentablen, jedoch siedlungspolitisch notwendi-

gen Linien ist die Entscheidung noch nicht gefallen.

Die Fraktion der Südtiroler Volkspartei hat die Initiative ergriffen und zum Abschluß der Generaldebatte eine Tagesordnung eingebracht, die somit überreicht und verlesen wird. Darin wird im Grunde der eben dargelegte Standpunkt vertreten und der Akzent darauf gelegt, daß gleichzeitig mit dieser auch die andere Maßnahme für das Verkehrswesen auf dem Lande durchgeführt werden muß. Darüber wird noch eine kurze Debatte stattfinden.

(Desidero fare alcune essenziali considerazioni in merito a questo progetto di legge, il quale, sebbene nell'ambito del bilancio regionale preveda di per sè una spesa piuttosto modesta, è comunque di importante portata, in quanto per la prima volta si provvede a coprire il deficit di un'impresa preposta al servizio di trasporti urbani. Simile copertura dovrebbe avvenire in modo continuativo, essendo questo il primo passo verso un nuovo sistema, entro il quale, per essere breve, l'amministrazione pubblica assumerà la responsabilità, per favorire una tariffa sociale del menzionato servizio.

A tal riguardo desidero esporre essenzialmente il punto di vista della Südtiroler Volkspartei. Il programma politico di Giunta, concordato fra la Democrazia Cristiana e la Südtiroler Volkspartei e presentato nel maggio del corrente anno, prevede che la soluzione del problema riguardo i trasporti urbani dovrà essere trovata nell'ambito nazionale; questa è la prima massima. Viene indicata inoltre l'opportunità di presentare una legge, cioè il provvedimento qui presente, dal quale si apprende espressamente: «... in via provvisoria e straordinaria, in attesa di un intervento organico dello Stato, onde evitarne in Regione un

aumento finanziario del costo di esercizio e di tariffa delle linee urbane». Dalla relazione risulta inoltre che parallelamente si dovrà fare pressione sul Governo di Roma, affinché prenda una appropriata iniziativa, per rendere meno oneroso il trasporto dei pendolari. A tal proposito mi si permetta di aggiungere brevemente che la bozza della relazione urbanistica, del resto non ancora approvata dalla Giunta provinciale, relazione che serve pure come bozza del programma per gli anni 1971-1975, contiene le seguenti frasi, ritenute valide dalla Südtiroler Volkspartei: « nel settore dei trasporti pubblici vale la massima di collegare i capoluoghi, compresi quelli delle vallate, fra di loro anche mediante treni diretti, onde permettere ai pendolari di raggiungere il posto di lavoro da tutto il comprensorio dei vari agglomerati cittadini, con mezzi di trasporto pubblico ». Si legge inoltre: « per l'addestramento del personale delle aziende industriali e turistiche, un buon servizio di trasporto è comunque determinante. Il luogo di lavoro deve essere agilmente raggiungibile con autovetture o con mezzi di trasporto pubblico. Non si potrà mai indicare sufficientemente che, grazie ai confortevoli mezzi in parola, il comprensorio di un capoluogo, compresi quelli delle vallate, assume sempre maggior importanza, la qual cosa equivale all'estensione del locale mercato del lavoro ». Non si deve però basarsi sulla massima che l'impresa di trasporto debba sostenere da sola le spese, per cui la copertura del passivo delle linee antieconomiche, ma importanti dal punto di vista politico-insediativo, va senz'altro favorita e noi pertanto sosteniamo tale massima. E' stato inoltre detto ed indicato nella relazione, che la Regione o domani la Provincia autonoma non potrà attuare senz'altro questa massima, vale a dire che senza solide basi finanziarie della competenza autonoma non si riu-

scirà a realizzare simile intento. Per questo motivo la presente legge deve essere considerata sotto un doppio aspetto, come un complesso di norme transitorie, poichè con l'approvazione della nuova legge costituzionale, fra due o tre anni la relativa competenza verrà trasferita alle Province autonome. In attesa quindi dell'entrata in vigore della legge in parola e dell'emanazione delle relative norme di attuazione, che dovranno stabilire meglio di ora l'autonomia finanziaria, necessaria per adempiere a questi compiti, si emanano queste provvisorie e straordinarie misure legislative. Desidero dichiarare a nome del gruppo della Südtiroler Volkspartei, che non consideriamo tale provvedimento un atto isolato, in quanto riteniamo necessario prevedere analoghe misure pure a favore del servizio periferico, e non soltanto per quello urbano. Ciò risulta anche dal programma della Giunta regionale per cui i futuri provvedimenti a favore di tale settore hanno già sin d'ora il nostro appoggio. Stando sempre alla relazione, ci si attende che il Governo ed il Parlamento nazionale estendino la sovvenzione calcolata in base al chilometraggio, pure alle Regioni a statuto speciale e con ciò, fino a prova contraria, questo problema sarebbe da considerarsi risolto. Noi comunque insistiamo sul nostro punto di vista che per ambedue i problemi si debba trovare una soluzione provvisoria, poichè è un dato di fatto — e a tal proposito il collega ci fornirà forse dati più precisi — che nelle zone periferiche l'aumento delle tariffe viene accettato senza minacce di scioperi, mentre a Bolzano un lieve aumento della tariffa SASA da 50 a 70 lire ha provocato una manifestazione di protesta. In periferia la tariffa pro km. conta il doppio od il triplo di quella urbana, e pure la popolazione, che fa uso dei mezzi di trasporto pubblico, guadagna in media, secondo le statistiche, meno del 50% degli abitanti ed

in particolare dei lavoratori delle città. La popolazione rurale, che per far uso dei mezzi di trasporto in parola deve pagare anzichè 50, 100-150 lire per ogni km., avrebbe quindi maggior motivo di aderire ad uno sciopero generale, dei lavoratori residenti in città, poichè secondo i calcoli la popolazione rurale guadagna . . .

INTERRUZIONE.

BENEDIKTER (S.V.P.): . . . tra il 35 ed il 40 %, di quanto percepisce in media il lavoratore del settore industriale.

Noi, ripeto, insistiamo che questa legge preveda entro breve tempo, o l'estensione della sovvenzione statale basata sul calcolo chilometrico pure ai servizi di trasporto della Regione, o, in simile misura, il mantenimento delle attuali tariffe del servizio periferico, onde evitare ulteriori aumenti, in quanto l'attuale tariffa deve essere considerata tariffa sociale. Desidero inoltre aggiungere brevemente che in certo qual modo è stato anticipato, come in futuro si intenderà assumere il servizio dei trasporti pubblici da parte dell'amministrazione pubblica, rispettivamente come si intenderà attuare la riforma. Noi però siamo dell'opinione che si deve favorire la copertura del passivo per le cosiddette linee antieconomiche, ma importanti dal punto di vista politico-insediativo. Non intendo esporre in modo con cui s'intende assumere il servizio in parola, vale a dire se si creerà a tal proposito un'azienda provinciale o comunale. Si è comunque dell'opinione che le aziende municipalizzate sarebbero già superate, per cui non so se sia meglio istituire una impresa provinciale o lasciare anche in futuro tale servizio in mano ai privati, sotto la sorveglianza comunque di un'apposita commissione, ma vedremo in seguito il da farsi. Sono del-

l'opinione che non dovremmo lasciarci guidare sin dall'inizio da un preciso schema, ma fare un esperimento per trovare il migliore sistema per le nostre condizioni e naturalmente anche per il contribuente. A tale proposito desidero accennare che per quanto riguarda le ferrovie dello Stato si è parlato di « rami secchi ».

In Alto Adige, a mio avviso, e ciò è stato indicato pure nel programma economico di questi ultimi cinque anni, sono state soppresse molte, anzi troppe linee e precisamente per tratti di oltre 100 chilometri, mentre nel Trentino, anzichè sopprimere delle linee, ne sono state create delle nuove, come ad esempio la Trento-Malè. Noi riteniamo che le linee sussistenti nell'ambito del sistema dei trasporti pubblici, potrebbero essere ampliate quali comunicazioni di massa fra periferia ed i vari capoluoghi, come ad esempio la linea della val Venosta, la Malles-Silandro-Naturno-Merano, poichè le relative tariffe sono più convenienti di quelle delle autolinee ed inoltre la situazione sulle strade potrebbe migliorare sensibilmente. Questo come osservazione secondaria! Per quanto riguarda invece il futuro nulla è stato ancora deciso circa il sistema da adottare per coprire — sempre provvisoriamente — il passivo delle linee antieconomiche, ma necessarie dal punto di vista politico-insediativo.

Il gruppo della Südtiroler Volkspartei ha preso a tal riguardo un'iniziativa, presentando alla fine del dibattito generale un ordine del giorno, che verrà distribuito e di cui si darà pure lettura. In questo documento è stato indicato quanto da me esposto, ma s'insiste soprattutto sul fatto, che nel contempo si dovranno attuare misure pure a favore del servizio periferico, ma su questo punto, si terrà in Consiglio un breve dibattito).

PRESIDENTE: Altri prende la parola in discussione generale?

Nessuno, allora la parola all'assessore competente dott. Dejaco.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Herr Präsident! Meine Herren Kollegen! Ich möchte versuchen allen jenen ausführlich zu antworten, die in dieser ausgedehnten Debatte das Wort ergriffen haben. Zunächst möchte ich die Herren Kollegen der Südtiroler Volkspartei darauf aufmerksam machen, daß im Begleitbericht auf Seite 8 im vorletzten und vorvorletzten Absatz eine ungenaue Übersetzung festgestellt werden muß. Im vorvorletzten Absatz heißt es: « . . . unter der Mitwirkung technischer Gemeindeangestellten » und im vorletzten Absatz, Zeile 2, wird von « . . . technischen Gemeindebeamten » gesprochen. Dies ist nicht richtig, da es dem italienischen Text nicht entspricht. Im übrigen verweise ich nur auf den Art. 3 des Gesetzestextes, dessen letzte Zeile folgendermaßen lautet: « . . . im Beisein von nicht mehr als drei Fachleuten, die von den betroffenen Gemeinden ernannt werden ». Es wird also ausdrücklich gesagt, daß es nicht unbedingt Gemeindebeamte sein müssen.

Nun möchte ich den einzelnen Rednern antworten. Wie aus den Reden des Kollegen Gouthier und mehrerer anderer hervorgeht, dient dieses Gesetz nur zur Sanierung der augenblicklichen Situation; im großen und ganzen muß das Übel jedoch an der Wurzel angefaßt werden. Es wurde von einer « legge tampone », von einem aufgelegten Pflaster oder von einem Flecken gesprochen, der auf einen alten Anzug aufgenäht wird. Jawohl, meine Herren Kollegen, das stimmt! Es ist auch gesagt worden, daß dies tatsächlich aus dem Bericht hervorgeht, und das möchte ich

hier noch einmal wiederholen: Jawohl, es ist eine Übergangslösung! Ich möchte auf das zurückkommen, was Kollege Gouthier und ebenfalls Kollege Pasquali gesagt haben und auf was auch andere Kollegen hingewiesen haben. Einerseits wird der in Aussicht genommene Zeitraum von drei Jahren tatsächlich als zu kurz angesehen, um ein so schwerwiegendes Problem einer Gesamtlösung zuzuführen — ich möchte nur einfügen, daß ich zu wissen wünsche, was Kollege Gouthier dazu sagen würde, wenn wir fünf anstatt drei Jahre in Aussicht gestellt hätten — andererseits wird mit Worten gespielt und im Dokument des Ausschusses gesagt: « Verrà assunto un provvedimento di legge » — « es wird eine Gesetzesmaßnahme vorgesehen », wobei Kollege Gouthier ganz klar von « varato » — « vom Stapel lassen » gesprochen hat, obwohl dieses Wort nicht verzeichnet ist; dies sollte in zwei Monaten durchgeführt werden. Ja, meine Herren Kollegen, ich glaube tatsächlich, daß wir Dingen gegenüberstehen, die heute nicht mehr tragbar sind. Diese in Aussicht gestellten drei Jahre sind notwendig, um beim besonderen Fall von Bozen den Verfall der Konzession abzuwarten, ferner dürfte dieser Zeitraum auch deshalb vernünftig gewählt sein, weil in der Zwischenzeit das angekündigte Gesetz verabschiedet werden kann. Es stimmt nicht, daß das Gesetz und das Dokument der Regionalregierung nicht im Einklang stehen, wie Kollege Sfondrini gesagt hat. Von verschiedenen Seiten, insbesondere vom Kollegen Gouthier, werden die Erklärungen der Regierung bezüglich der Eingriffe auf dem Gebiete des Verkehrswesens als wertlos gehalten, da die Ansicht vertreten wird, daß dieselben nie verwirklicht werden; auch wird der Bericht wegen des Wortes « parallelismo » — « Parallelismus » als zweideutig angesehen, da

derselbe in einer Weise abgefaßt sein soll, daß die Intervention der Region parallel zu den Eingriffen des Staates erfolgt. Ich frage alle Herren Kollegen, die sich in dieser Hinsicht geäußert haben: Glauben Sie wirklich, daß die Region in der Lage sein wird, in der von Ihnen dargelegten Form — also direkt über dieselbe — das Verkehrsproblem vollkommen mit eigenen Mitteln zu lösen? Das halte ich für völlig ausgeschlossen! Wir können und wir werden aufgrund unserer eigenen Kompetenz die Gesetzgebung ändern, es wird jedoch in keiner Weise möglich sein, daß die Region aus eigenen Kräften die gesamten finanziellen Lasten übernehmen kann.

Auch Kollege Manica hat dieses Gesetz ein Pflastergesetz genannt, das in keiner Weise zufriedenstellend sei. Wenn er die Ansicht vertritt, daß die Fontanella - Kommissionsergebnisse vor Behandlung desselben angewendet werden sollen, möchte ich ihm zwei Dinge sagen: Erstens betrifft die von Professor Fontanella ausgearbeitete Studie ausschließlich die Überlandverbindungen und nicht die städtischen Betriebe, deren Probleme wir heute hier zu lösen versuchen; zweitens besteht auch hier wiederum ein kleines Mißverständnis, da die Kommission noch keine Schlüsse gezogen hat. Die Regionalregierung hat auf Vorschlag der Kommission den Herrn Professor Fontanella beauftragt, diese Studie auszuarbeiten; dieselbe wird erst jetzt von der Kommission besprochen werden, die ursprünglich für den 24. dieses Monats einberufen werden sollte. Professor Fontanella hatte zu dieser Zeit jedoch eine Prüfungssession, weshalb sie in den allerersten Tagen im Dezember zusammenkommen wird. Professor Fontanella wird seine Studie erläutern; nachfolgend findet die Besprechung innerhalb der Kommission statt, die aus den verschiedensten Vertretern aller Sparten ein-

schließlich der Gewerkschaften zusammengesetzt ist und die die eigentlichen, nicht möchte sagen richtungsweisenden oder politischen Ergebnisse erarbeiten wird, denn der Bericht Fontanella ist — ich möchte beinahe sagen — vor allem ein rein wissenschaftlicher Bericht über die Gesamtlage in der Region.

Es ist auch zu sagen, daß das angekündigte Gesetz zwei Dinge beinhalten wird, die mehrfach miteinander verbunden und manchmal sogar ineinander verstrickt oder verwechselt worden sind. Das Gesetz wird sich mit der Übernahmemöglichkeit der Konzession von seiten öffentlicher Körperschaften befassen, um die heutige staatliche Gesetzgebung abzuändern. Wir müssen uns darüber im klaren sein, meine Herren, daß die Region auf diesem Gebiete, abgesehen von nicht durchgeführten wirtschaftlichen Interventionen, in 22 Jahren ihres Bestehens nach dem Rechtsordnungsprinzip noch nie ein Gesetz über das Straßenverkehrswesen erlassen hat. Ich hoffe, daß dieses Gesetz entsprechend meinen Absichten auf modernster Grundlage erstellt wird, damit es einerseits die Übernahmemöglichkeit der Konzessionen durch öffentliche Körperschaften vorsieht und andererseits in einem zweiten und ganz getrennten Kapitel auch die Frage der Überlandverbindungen behandeln wird.

Es wird sehr viel von einer Regionalisierung gesprochen. Meiner Ansicht nach ist diesbezüglich folgendes zu sagen: Ein Redner hat heute auf das Beispiel der Region Sardinien hingewiesen. Ich habe bereits in der gesetzgebenden Kommission darüber gesprochen und die Informationen dargelegt, die ich aus erster Hand durch mein Treffen mit den verantwortlichen Sachbearbeitern der anderen Regionen in Rom erhalten habe. Die 5 Milliarden, die die Region Sardinien für die Einführung ihres regionalen Verkehrsbetriebes

vorgesehen hat, werden heute bereits als ein zu niedriger Betrag, als ein Tropfen auf einen heißen Stein angesehen. Es ist richtig, daß zunächst mit Vorsicht vorgegangen werden muß, und zur Gewinnung von Zeit sollen die heute vorgesehenen Konzessionen auf alle Fälle auch im Jahr 1971 verliehen werden. Es wurde doch ausdrücklich gesagt, daß das Gesetz bereits in wenigen Monaten anders abgefaßt werden würde, als es ursprünglich abgefaßt worden war. Daraus können Sie ersehen, wie schwierig es tatsächlich ist, diesen Sachbereich einer Regelung zuzuführen, die zumindest auf Jahre hinaus Gültigkeit hat.

Vom Kollegen Parolari wurde auf die Zusammenlegung der Betriebe Trento-Malè und Atesina hingewiesen. Diesbezüglich muß ich ihm folgendes sagen: Es sind beides bereits öffentliche Betriebe und einer wirtschaftlichen Verschmelzung steht an und für sich nichts im Wege, wenn die Verwaltungsräte sich einigen und dieselbe wünschen. Etwas anderes ist es auf dem Gebiet der Konzessionen, da diesen beiden Betrieben dieselben von zwei verschiedenen Seiten gewährt werden. Der eine hat noch eine staatliche Konzession, weil er die Nachfolge eines alten Eisenbahnbetriebs übernommen hat und der andere hat eine Regionalkonzession; von unserer Seite bestehen keine großen Schwierigkeiten, um für eine gemeinsame Gesellschaft einen Weg zu finden.

Kollege Agostini hat davon gesprochen, daß es seiner Ansicht nach nur die Möglichkeit einer Regionalisierung gäbe. Er hat sich dagegen ausgesprochen, daß z.B. wie in Mailand vorgegangen werde, wo die Gesamtbevölkerung mittels höherer Steuern, den sogenannten « supercontribuzioni », für das Defizit aufkommen mußte, wobei ich nicht verstanden habe, ob die Gesamtsteuer oder nur die Konsumsteuer betroffen war. Es muß jedoch auch

gesagt werden, daß eine Übertragung der Betriebe in die öffentliche Hand, ob sie nun so oder anders sei, Investitionen erfordert, für die letzten Endes immer die Steuergelder verwendet werden. Diesbezüglich besteht kein Unterschied zwischen einer Vergemeinschaftung — wenn wir das Wort gebrauchen wollen —, und einer anderen. Wenn davon gesprochen wird, daß die Region sofort die Betriebe übernehmen müsse, um den heutigen Zustand zu beenden, dann fordere ich jeden auf, mir zu sagen, woher sie das Geld nehmen soll, um alle diese Betriebe abzulösen, denn verfassungsmäßig gibt es keinen Zweifel, daß eine derartige Übernahme sic et simpliciter vollkommen unmöglich wäre, wenn es auch hinsichtlich der Konzession keine Schwierigkeiten gäbe, die jedoch, wie auch Kollege Pasquali gesagt hat, laut heutiger Gesetzgebung noch nicht überwunden sind. Jedoch, abgesehen von diesen Schwierigkeiten, gibt es immer noch jene finanzielle Seite, da mit der Übernahme dieser Gesellschaften viele Milliarden von Lire gefunden werden müßten, denn das investierte Privatkapital muß mit Recht abgelöst werden.

Kollege Agostini wollte auch wissen, wer im August 1969 die Suspendierung verfügt hat. Diesbezüglich wurde dasselbe Verfahren wie bei einer Genehmigung angewandt, und zwar wird der Beschluß der Regionalregierung immer wieder erneuert und verlängert. Bereits in der dritten gesetzgebenden Kommission habe ich Herrn Agostini versprochen, seine Frage zu beantworten, nämlich, was bezüglich der Preiserhöhungen in den Konzessionsvorschriften im « *disciplinare di concessione* » vorgesehen ist. Präzise gesagt, wollte Kollege Agostini wissen, ob eine Firma Preiserhöhungen begründen und belegen muß. Die genannten Vorschriften sehen diesbezüglich nur drei Zeilen vor und zwar sollten, wie ich bereits ge-

sagt habe, meiner Ansicht nach alle Tarife und Preisänderungen von der Regionalregierung genehmigt werden. Zu seiner Beruhigung kann ich sagen, daß in der Praxis unser Transportinspektorat effektiv eine Begründung und den Nachweis der Notwendigkeit einer Preiserhöhung verlangt und letzten Endes entscheidet die Regionalregierung, ob die Erhöhung genehmigt wird oder nicht.

Meiner Ansicht nach hat bisher am deutlichsten Kollege Avancini die Notwendigkeit des provisorischen Charakters dieses Gesetzes hervorgehoben. Ich möchte noch einmal darauf eingehen, denn dies ist, wie mir scheint, der Kernpunkt der ganzen Sache. Meine Herren Kollegen! Ohne diese provisorische Übergangslösung können wir keine andere Lösung vornehmen. Es gibt keine Globallösung, die nicht durch eine Übergangslösung eingeleitet wird, und diese Übergangslösung gestattet uns, zu einer Globallösung zu kommen. Es ist durchaus möglich, daß auch hier überregionale Dimensionen gefordert werden, aber das ist auch vielleicht eine Ansichtssache. Ich persönlich glaube nicht, daß überregionale Dimensionen richtig sind, da wir gegenteiligenfalls die gesamte Angelegenheit beim Staat belassen hätten können. Man soll sich auch auf keine politischen Bezirke wie Region, Provinz oder Talgemeinschaft festlegen, wohl aber wird es notwendig sein, besondere — wie bereits gesagt wurde — « *bacini di traffico* » — « Verkehrsgebiete » in Betracht zu ziehen, die einheitliche Erfordernisse aufweisen, um das neue Gesetz auf eine neue Grundlage zu bringen.

Auch auf die Darlegungen des Kollegen Sembenotti möchte ich eingehen; seiner Meinung nach ist mein Bericht zu optimistisch, da er nicht an eine Intervention des Staates innerhalb 1973 glaubt. Auch hier zeigt sich wieder

der übliche Widerspruch, da die drei Jahre einerseits nicht als ausreichend angesehen werden und eine sofortige Lösung angestrebt wird, andererseits jedoch diese Zeitspanne als notwendig erachtet wird.

Wie ich einigen Rednern sagen möchte, bin ich der Ansicht — ich glaube behaupten zu können, daß der gesamte Ausschuß meiner Meinung ist —, daß wir nicht auf die Dauer Beiträge an Privatbetriebe geben können. Ich möchte klar und deutlich sagen, daß dies effektiv auf die Dauer für uns keine Lösung ist. Wir haben dieses Vorgehen als Übergangslösung gewählt, weil sie in diesem Augenblick notwendig war.

Ich bin mit den Darlegungen des Kollegen Pasquali vollkommen einverstanden, vor allem mit dem, was er — wie ich bereits erwähnt habe — über die rechtliche Seite der Konzessionen gesagt hat und daß diese Übergangslösung notwendig war.

Herr Kollege Margonari hat wörtlich von « eliminare rami secchi » — « Entfernung durrer Zweige » gesprochen. Wie ich glaube gehört zu haben, hat ihm Kollege Benedikter darauf geantwortet, daß schon manche, vielleicht zu viele « dürre Zweige » bei uns abgeschnitten wurden. Aber ich glaube, daß es da und dort trotzdem noch dürre Zweige gibt. Aber es gibt schlimmeres, Kollege Margonari, es gibt bedeutend schlimmeres! Ich denke an die Konkurrenz der Autobusunternehmen auf bestimmten Linien. Mehrere Unternehmen stehen heute auf bestimmten Straßen in einem derartigen Konkurrenzkampf, daß folgendes beobachtet werden kann: Der Chauffeur selbst oder der Schaffner versuchen anderen Omnibussen zuvorzukommen, indem sie an einer für mehrere Unternehmen gemeinsamen Haltestelle zwei bis drei Minuten früher ankommen, damit sie die auf einen anderen Omnibus war-

tenden Leute täuschen und somit befördern können. Steigen nun Fahrgäste mit einem bereits gelösten Billet hinzu, wird es als nur für einen anderen Omnibus gültig bezeichnet und sie werden aufgefordert, neuerdings zu zahlen. Das sind wirklich Zustände, die voll und ganz beseitigt werden müssen. Wie das geschehen soll, darüber haben wir noch genügend Gelegenheit zu sprechen; das Problem könnte durch eine Übertragung der Verkehrsbetriebe in die öffentliche Hand effektiv aus der Welt geschaffen werden. Kollege Margonari hat ferner auf die Zustände in Rußland hingewiesen, wo wegen des Mangels an Privatwägen die öffentlichen Fahrzeuge benützt werden müssen. Seiner Meinung nach liegt das Problem darin, für diese öffentlichen Verkehrsmittel die Fahrgäste zu finden, damit der Betrieb rentabel wird. In diesem Zusammenhang sollen unsere Städte, so weit als möglich, vom privaten Autoverkehr freigehalten und eine Dezentralisierung desselben aus Verkehrsgründen sowie aus hygienischen, kommerziellen und wirtschaftlichen Gründen angestrebt werden, wobei ich allerdings fragen möchte, ob dazu unsere Städte wohl groß genug sind, da dies vor allem eine Frage der Raumordnung und der Urbanistik ist. Sagen wir es ruhig! In Deutschland zum Beispiel haben die historischen Zentren, die vom Verkehr vollkommen freigehalten werden, an Wirtschaftskraft zugenommen. Somit ist dieses Beispiel unbedingt zu befolgen. Ich möchte jedoch die Frage stellen, ob der Typ unserer überdimensionalen Omnibusse das richtige Fahrzeug sein wird; das möchte ich dahingestellt sein lassen. Ich wollte jedoch nicht vorgreifen und eine rein technische Überlegung vorbringen; das würde, meiner Ansicht nach, doch zu weit gehen, da sie eines eingehenden Studiums bedarf. Sobald wir erreicht haben werden, daß die Stadtzen-

tren vom privaten Autoverkehr befreit sind, dann, Herr Kollege Margonari, werden auch genügend Fahrgäste vorhanden sein und es wird sich das Richtige ergeben, nämlich daß die öffentlichen Verkehrsmittel, ohne Verkehrsschwierigkeiten hervorzurufen, der Gesamtbevölkerung dienen können.

Regionalratsabgeordneter Sfondrini hat gesagt, daß er im Gegensatz zu den Äußerungen der anderen Kollegen jene des Abgeordneten Pasquali begrüßt. Ich möchte ihn darauf aufmerksam machen, daß diese Richtlinie auch aus dem vom Ausschuß vorverlegten Bericht klar hervorgeht.

Zum Abschluß, meine Herren Kollegen, möchte ich noch folgendes sagen: Es ist, glaube ich, uns allen aufgefallen, daß in der Generaldebatte über dieses Gesetz auf den Inhalt unseres Gesetzes kaum eingegangen wurde. Für mich erübrigt sich eine Verteidigung meines Gesetzes, da auf keine einzige Frage der einzelnen Artikel in der Generaldebatte eingegangen wurde. Daraus geht klar hervor, daß die Sorge um die Gesamtlösung des Problems überwogen hat; dieses Gesetz ist meiner Meinung nach als notwendige Übergangslösung aufzufassen. Es ist deshalb angebracht, weil es die einzige Möglichkeit darstellt, die wir hätten finden können. Daß eine Übergangslösung zwischen dem heutigen Zustand und einer morgigen Neuregelung notwendig ist, darüber sind wir uns, glaube ich, im klaren. Deshalb darf ich im Namen des Ausschusses die Herren Kollegen bitten, diesem Gesetz ihre Zustimmung zu geben. Kollege Gouthier darf die programmatische Ausrichtung in unserem Bericht nicht unterschätzen. Es ist unmöglich, eine vorübergehende Lösung und gleichzeitig eine Globallösung zu verwirklichen. Das geht nicht! Wenn aber von seiten der Regionalregierung klar gesagt wird, daß das eine Über-

gangslösung sei und auf die Globallösung in groben Umrissen hingewiesen wird, müßte es, glaube ich, genügen, um zu sagen, daß tatsächlich etwas Positives geschehen ist. Mit diesem Schritt wird die augenblickliche Situation überwunden und bereits der Weg in eine neue Zukunft gezeigt.

(Signor Presidente! Colleghe e colleghi! Cercherò di rispondere dettagliatamente a tutti coloro, che sono intervenuti in questo ampio dibattito. Innanzitutto desidero fare presente ai colleghi della S.V.P. che a pagina 8 della relazione e precisamente al penultimo e terzultimo capoverso si deve constatare una inesattezza della traduzione. Al terzultimo capoverso si legge: « . . . assistito da tecnici comunali » e al penultimo capoverso, seconda riga, si parla dei « tecnici comunali ». La traduzione è errata e non corrisponde pertanto al testo italiano. Desidero inoltre indicare l'articolo 3 della legge, e cioè l'ultima riga da cui risulta: « . . . assistito da non più di 3 esperti nominati dal Comune interessato ». Si afferma quindi espressamente che non devesi trattare necessariamente di funzionari comunali.

Ed ora rispondo ai singoli oratori: come è emerso dagli interventi del collega Gouthier e di altri, con questa legge si tende a sanare l'attuale situazione, ma la questione nel suo complesso dovrà essere risolta alla radice. Si è parlato di una legge tampone, si sono inoltre sentite le parole impiastro, o toppa, che si cuce su un vestito vecchio. Sì, signori colleghi, tutto questo è vero! E' stato detto, e d'altronde ciò risulta pure dalla relazione, e ripeto che si tratta di una soluzione transitoria! Vorrei ritornare sugli argomenti esposti dai colleghi Gouthier, Pasquali ed altri. Da una parte il previsto lasso di tempo di tre anni è ritenuto effettivamente troppo breve, per avviare un co-

sì grave problema ad una soluzione globale — e detto per inciso, desidererei conoscere l'opinione del collega Gouthier, se a tal riguardo avessimo previsto cinque anzichè tre anni — mentre d'altra parte si fa un gioco di parole e nel documento della Giunta si afferma: « verrà assunto un provvedimento di legge », ma il collega Gouthier ha fatto uso della parola « varato », sebbene questa espressione non risulti dal documento ed inoltre, stando sempre al collega Gouthier, tutto ciò dovrebbe essere attuato entro due mesi. Signori colleghi, credo che ci troviamo effettivamente di fronte ad una situazione insostenibile. I tre anni, di cui ho parlato sopra, sono assolutamente necessari e soprattutto per la città di Bolzano, essendo meglio attendere la scadenza della relativa concessione ed inoltre tale lasso di tempo è stato scelto opportunamente, poichè nel frattempo potremo approvare l'annunciata legge. Non è vero che il provvedimento legislativo non concorda con il documento della Giunta, come ha affermato il collega Sfondrini. Molti Consiglieri ed in particolare il collega Gouthier ritengono pressochè nulle le dichiarazioni del Governo circa l'intervento nel settore dei trasporti, essendo loro dell'opinione che le stesse non verranno mai realizzate; pure la relazione viene considerata ambigua per la parola « parallelismo » ivi riportata, in quanto la medesima sarebbe redatta in modo tale, che l'intervento della Regione dovrebbe avvenire parallelamente a quello dello Stato. Ai colleghi intervenuti nel dibattito desidero chiedere, se loro ritengano effettivamente che la Regione sia in grado di risolvere completamente da sola e con propri mezzi il problema dei trasporti nella forma da loro illustrata. Lo escludo nel modo più assoluto! Noi possiamo e provvederemo in base alla nostra competenza a modificare la legislazione, tuttavia è da escludersi che la Re-

gione possa assumersi l'onere finanziario e farvi fronte con le proprie forze.

Anche il collega Manica ha parlato di una legge tampone, che del resto non sarebbe in grado di soddisfare le attuali esigenze. Siccome egli ritiene che il risultato della commissione Fontonella dovrebbe essere applicato prima della trattazione del presente provvedimento, desidero informarlo che innanzitutto lo studio compiuto dal professor Fontonella riguarda i collegamenti interregionali e non le imprese urbane, per i cui problemi stiamo cercando oggi una soluzione; in secondo luogo sussiste anche qui un malinteso, dato che la commissione in parola non ha ancora tratto le proprie conclusioni. La Giunta regionale, su proposta della commissione in parola ha incaricato il professor Fontonella ad elaborare gli studi compiuti, che verranno discussi ora in sede di commissione, la quale si sarebbe dovuta riunire il 24 c.m., ma dovendo però il professor Fontonella presenziare ad una sessione d'esami, la commissione in parola sarà convocata nei primi giorni di dicembre. Il professor Fontonella illustrerà il suo studio e quindi si aprirà la menzionata discussione in sede di commissione, composta da rappresentanti di tutte le branche, comprese le organizzazioni sindacali, commissione che provvederà ad elaborare i veri e propri risultati, vorrei dire di natura politico-indicativa, essendo la relazione Fontonella innanzitutto una mera relazione tecnica, riguardo la globale situazione regionale.

E' bene aggiungere che l'annunciata legge contiene due punti, che spesso sono stati collegati ed addirittura involuppati o confusi. Il provvedimento non provvederà infatti la possibilità della assunzione della concessione da parte di un ente pubblico, per modificare l'attuale legislazione nazionale. Si tenga presente, signori colleghi, che la Regione, a prescindere

dai mancati interventi economici, in questi 22 anni di vita non ha mai emanato, secondo il principio dell'ordinamento giuridico, una legge concernente i trasporti pubblici. Spero che il provvedimento in parola venga elaborato secondo le mie intenzioni e sulle basi più avanzate, affinché esso preveda da una parte la possibilità per gli enti pubblici di assumere le concessioni, mentre dall'altra contempli pure in un secondo e ben distinto capitolo il problema dei collegamenti extraregionali.

Si parla molto di una regionalizzazione, ma a tal proposito vi è da dire quanto segue: un oratore ha citato oggi l'esempio della Regione sarda. Credo di aver già fatto presente in sede di commissione questo particolare, fornendo le informazioni, avute a Roma di prima mano in occasione di un incontro dei responsabili di altre Regioni. I cinque miliardi che la Regione sarda ha previsto per l'istituzione di un'impresa di trasporto pubblico regionale, sono ritenuti un importo esiguo, vale a dire come una goccia d'acqua versata nel mare. E' giusto che sin dall'inizio si proceda con prudenza, e per guadagnare tempo le concessioni attualmente previste vanno senz'altro accordate anche per l'anno 1971. E' già stato fatto presente che per pochi mesi il testo originale della legge verrebbe modificato. Con ciò i signori colleghi possono quindi rendersi conto quanto sia effettivamente difficile trovare per tale settore una regolamentazione, che risulti valida almeno per diversi anni.

Il collega Parolari ha accennato all'unificazione dell'impresa Trento-Malè e dell'Atesina e a tal proposito devo informarlo che trattasi di due imprese pubbliche e nulla ostacolerebbe l'unificazione sotto il profilo economico, qualora i rispettivi consigli di amministrazione lo desiderassero e stipulassero all'uopo l'accordo. Diversamente invece si presenta tale

questione nel settore delle concessioni, essendo queste accordate da autorità diverse. L'una infatti opera ancora in base alla concessione statale, avendo assunto la successione di una vecchia impresa ferroviaria, mentre all'altra è stata accordata una concessione regionale; da parte nostra non vi sono molte difficoltà per giungere alla suddetta unificazione.

Il collega Agostini ha affermato che a suo avviso sussisterebbe soltanto la possibilità di una regionalizzazione. Egli è contrario che si ricorra al sistema adottato a Milano, in cui la popolazione è stata chiamata a coprire, mediante cosiddette supercontribuzioni, il deficit, ma non ho ben compreso se siano state colpite tutte o soltanto le imposte di consumo. Si deve dire tuttavia che un trasferimento delle imprese all'amministrazione pubblica, in qualsiasi modo esso avvenga, richiede investimenti, per i quali alla finfine viene impiegato sempre il denaro delle imposte. Non vi è dunque alcuna differenza fra la pubblicizzazione — se è lecito esprimersi in questo modo — ed altre forme di gestione. Se oggi quindi si afferma che la Regione dovrebbe assumere subito le imprese, per porre fine all'attuale situazione, invito ognuno di suggerire come possa fare l'amministrazione regionale a reperire i necessari fondi per liquidare le imprese in parola, essendo costituzionalmente fuori dubbio, che una semplice assunzione delle menzionate aziende non sarebbe possibile, e ciò a prescindere dalle difficoltà che sorgono in merito alle concessioni, difficoltà che con l'attuale legislazione, come ha accennato il collega Pasquali, non sono state ancora superate. Si deve pure considerare il lato finanziario, in quanto è necessario reperire molti miliardi di lire, per versare alle imprese concessionarie il capitale privato investito.

Il collega Agostini desidera inoltre sapere chi aveva ordinato nell'agosto 1969 la sospensione. In quella occasione si è ricorsi all'analogo procedimento adottato pure per l'accordo delle concessioni e cioè si è provveduto a rinnovare la delibera della Giunta regionale. In sede della III commissione legislativa avevo promesso al signor Agostini di rispondere alla sua domanda e cioè che cosa prevede il disciplinare delle concessioni riguardo l'aumento delle tariffe. Per essere più precisi il collega Agostini voleva sapere se un'impresa sia obbligata a motivare e documentare l'aumento in parola. A tal proposito predetto disciplinare contempla tale problema in sole tre righe e cioè che ogni variazione di tariffa deve essere approvata, come già detto, dalla Giunta regionale. Per Sua tranquillità posso affermare che in pratica il nostro ispettorato ai trasporti richiede effettivamente per ogni aumento una motivazione e la prova della relativa necessità, ed infine la Giunta regionale decide in merito.

A mio avviso il collega Avancini ha messo in evidenza più chiaramente di ogni altro la necessità del carattere provvisorio di questa legge e mi si permetta di entrarvi brevemente in merito, poichè questo, mi sembra, è il nocciolo della questione. Signori colleghi! Senza questo provvedimento transitorio non riusciremo trovare nessuna soluzione. Non esiste infatti nessuna soluzione globale, che non venga avviata da un provvedimento provvisorio e quindi per mezzo della soluzione transitoria raggiungeremo quella definitiva. Può anche darsi, che a tal proposito si richiedano dimensioni extraregionali, ma ciò è comunque una questione di opinione. Personalmente non ritengo giusto invocare dimensioni extraregionali, poichè in tal caso avremmo potuto lasciare allo Stato questa faccenda. E' meglio non basarsi su circoscrizioni politiche, quali sono la

Regione, le Province e le comunità di valle, ma sarà necessario prendere in considerazione — come è già stato detto — i bacini di traffico, con esigenze comuni, onde poter basare il provvedimento legislativo su una nuova piattaforma.

Desidero inoltre entrare nel merito delle esposizioni del collega Sembenotti; egli ritiene la mia relazione troppo ottimistica, in quanto non crede che lo Stato opererà entro il 1973 un intervento. Anche in questo caso sorge il solito contrasto, dato che i tre anni sono ritenuti da una parte insufficienti, e pure si aspira ad una immediata soluzione, ma dall'altra tale lasso di tempo è assolutamente indispensabile.

Vorrei dire ad alcuni oratori di essere dell'opinione — e credo di poter affermare che la stessa viene condivisa da tutta la Giunta — che non potremo sovvenzionare continuamente le imprese private. Desidero dire con tutta franchezza che simili interventi non rappresentano per noi a lungo andare alcuna soluzione. Abbiamo scelto questa procedura come soluzione transitoria, ripeto, in quanto in questo momento la riteniamo necessaria.

Il collega Margonari ha suggerito testualmente di eliminare i « rami secchi ». Ho sentito che il collega Benedikter ha replicato, che in Alto Adige sarebbero stati soppressi molti, anzi troppi di questi rami secchi, sebbene io ritenga che ne sussistano ancora altri. Collega Margonari, vi sono però cose peggiori, molto peggiori! Diverse imprese si trovano in una concorrenza tale che lo stesso autista o bigliettaio cercano di precedere altri autobus, raggiungendo le fermate, comuni a diverse aziende, due o tre minuti prima per trarre in inganno gli utenti che attendono un altro autobus e quindi accoglierli e trasportarli. Se sale qualcuno già in possesso di un biglietto di altra im-

presa, questo non viene riconosciuto ed il viaggiatore è invitato a pagarne un altro.

Sono queste condizioni, che devono essere assolutamente eliminate ed avremo abbastanza tempo per discutere quale sia la migliore via da seguire. Il collega Margonari ha accennato inoltre alle condizioni vigenti in Russia, dove, per mancanza di autovetture private, si ricorre ai mezzi di trasporto pubblico. Egli vede il problema sotto il profilo delle utenze, vale a dire che è necessario reperire un certo numero di viaggiatori per rendere redditizia una linea.

Per questo motivo le nostre città dovrebbero venire, per quanto possibile, chiuse al traffico privato per operare una decentralizzazione dello stesso, e ciò per motivi della circolazione, della igiene e dell'economia, mentre io desidero porre la domanda, se le nostre città siano sufficientemente grandi, essendo tale questione un problema urbanistico. Diciamolo pure tranquillamente: in Germania i centri storici chiusi al traffico vi hanno guadagnato economicamente, per cui tale esempio è senz'altro da imitare! Desidero comunque chiedere, se il tipo dei nostri sovradimensionali autobus sia il mezzo di trasporto più adatto; personalmente nutro gravi dubbi! Non intendo anticipare qualche cosa e fare considerazioni di carattere tecnico, in quanto sarei costretto a divagare, essendo necessario compiere eventualmente un approfondito studio. Non appena saremo riusciti ad eliminare il traffico privato dai centri storici, allora collega Margonari, vi saranno sufficienti utenti e quindi avremo colto nel centro, poichè il servizio di trasporto pubblico sarà garantito ed i mezzi circoleranno senza difficoltà e potranno quindi servire l'intera popolazione.

Il Consigliere regionale Sfondrini ha affermato di accogliere con soddisfazione le espressioni del Consigliere Pasquali, in contrapposizione a quelle degli altri colleghi. Desidero richiamare la sua attenzione, che analoghe direttive emergono pure dalla relazione presentata dalla Giunta.

Prima di concludere, signori colleghi, mi si permetta osservare che durante il dibattito generale, il contenuto della legge è stato appena sfiorato e di ciò credo devono essersi accorti tutti. Mi sembra quindi vano spendere qualche parola in difesa del mio provvedimento legislativo, poichè in sede del dibattito generale non è stata sollevata una sola osservazione in merito ai singoli articoli. Da tale fatto emerge chiaramente che è prevalsa la preoccupazione per la soluzione globale del problema; la presente legge, a mio avviso, va considerata come una necessaria soluzione transitoria che si inserisce fra l'attuale situazione ed il nuovo ordinamento di domani, e ciò, credo, è evidente a noi tutti. Per questo motivo mi permetto di pregare a nome della Giunta i signori colleghi di voler esprimere voto favorevole. Il collega Gouthier non sottovaluti l'allineamento programmatico indicato nella nostra relazione. E' impossibile attuare una soluzione provvisoria e contemporaneamente provvedere a risolvere il problema globalmente. Ripeto, non è possibile! Siccome la Giunta regionale ha fatto chiaramente presente che si tratta di un provvedimento transitorio, non omettendo però di indicare a grandi linee la soluzione globale, ciò credo sia sufficiente per riconoscere che qualche cosa di positivo è stato fatto. Con questo atto si supera l'attuale situazione, ma nel contempo si indica pure la via del futuro).

PRESIDENTE: Dichiaro chiusa la discussione generale. Pongo in votazione il passaggio alla discussione articolata: approvato a maggioranza con 6 voti contrari e 3 astensioni.

Prima di iniziare l'esame articolato, anche per evitare che poi i consiglieri se ne vadano, vorrei dire il programma di attività per questa seduta e per la prossima. Adesso finiamo questa legge, poi potremmo iniziare la discussione della legge di Tovel, che è all'ordine del giorno. La prossima seduta allora io proporrei di farla mercoledì. Martedì c'è la commissione legislativa finanze, mi pare, e mercoledì potremmo trattare, continuare la legge di Tovel o fare la legge di Tovel, le altre due leggi sono pronte, la relazione sarà distribuita domani, cioè quella della variazione di bilancio, IV, e la legge sulle comunità di valle. La legge sull'ordinamento dei comuni non sarebbe trattata in questa settimana, per dar modo di voler consultare ancora gli emendamenti. Il difensore civico naturalmente, anche quella che è all'ordine del giorno. Questo sarebbe il programma. Ci sono obiezioni? Per mercoledì della prossima settimana, prevedendo una giornata soltanto perchè giovedì c'è seduta di Consiglio provinciale a Bolzano e vuol dire che se non si riuscisse a finire si vedrà se fare seduta o venerdì o rimandarla all'altra settimana ancora. Ma io penso che una giornata intera, orario mattina e pomeriggio, le leggi non sono molto impegnative, si riesca a farlo.

Allora cominciamo la discussione articolata. C'è un ordine del giorno. Volevo dire, allora sono le 6, evitiamo la seduta notturna, mi pare che si riesca, e quindi vuol dire che se andiamo avanti oltre le 6 e mezzo si porterà pazienza e si conclude.

C'è un ordine del giorno, presentato dai cons. Benedikter, Pasquali, Avancini e Sfondrini:

IL CONSIGLIO REGIONALE

considerato l'intervento straordinario della Regione di cui al disegno di legge n. 95, a sostegno di tariffe sociali negli autotrasporti urbani;

considerato che nella Regione non trova applicazione fino ad oggi la sovvenzione chilometrica dello Stato ai trasporti extraurbani;

considerato che, per i trasporti extraurbani, vengono chieste per chilometro tariffe sensibilmente più alte dalla popolazione interessata che, in media, guadagna meno rispetto alla popolazione dei maggiori centri urbani;

ritenuto che anche in questa fase di transizione necessita intervenire in misura analoga per la popolazione rurale, in linea con la politica di sviluppo equilibrata di tutto il territorio, in maniera da contenere l'esodo dai Comuni di montagna e comunque anche quando debba svolgere in un centro urbano vicino la propria attività di lavoro;

i m p e g n a

la Giunta regionale

a) a informare entro un tempo ragionevolmente breve il Consiglio regionale circa le iniziative che il Governo avrà preso per l'estensione alle Regioni a Statuto speciale delle provvidenze previste dal disegno di legge statale n. 2215, secondo le assicurazioni già ottenute in data 11 novembre u.s. in sede di Commissione trasporti della Camera;

b) a informare, nel caso ciò non fosse avvenuto, quali iniziative in alternativa la Giunta intenda prendere per contenere un ulteriore aumento delle tariffe extraurbane.

Nessuno dei presentatori vuol parlare? Altri che vuol prendere la parola? E' già stato illustrato mi pare dall'intervento del cons. Benedikter.

La parola al cons. Gouthier.

GOUTHIER (P.C.I.): Questo ordine del giorno lo votiamo, anche se è un po' evanescente. Io volevo soltanto fare una breve osservazione all'illustrazione dell'assessore Benedikter, che si lamentava che ci siamo stracciati le vesti per gli operai di Bolzano che hanno dovuto subire un lieve aumento, mentre gli operai della periferia, i lavoratori, i contadini della periferia hanno retribuzioni notevolmente inferiori e i prezzi per i trasporti sono più alti. Ciò non toglie nulla al carattere sacrosanto, giusto, nel movimento dei lavoratori della città; se il movimento dei lavoratori in città è più avanzato, se c'è maggior resistenza di fronte alla politica di sfruttamento, questi lavoratori si muovono e fanno bene, non possono aspettare che si muovano anche gli altri. Il problema è quello di far muovere anche i lavoratori nelle campagne e nei centri di periferia.

Questo è il discorso che bisogna fare. Voi vi lamentate che noi stiamo peggio; no, dovete darcene anche voi per stare meglio, questo è il discorso da fare, altrimenti . . .

BENEDIKTER (S.V.P.): La giustizia è una sola.

GOUTHIER (P.C.I.): La giustizia bisogna conquistarsela, non è data da nessuno, bisogna conquistarsela attraverso il movimento e attraverso la lotta. La giustizia è un obiettivo che deve essere conquistato con l'unità, son d'accordo, dei lavoratori delle città, della campagna, dei centri maggiori e dei centri minori. Ma la colpa di questa differenza non sta nei la-

voratori della città, sta se mai, direi, da quella parte politica, e voi ci siete in mezzo, che frena un movimento di riscatto in questi centri minori. E' questo, è questo il punto; la rassegnazione non è giustizia. Comunque noi questo ordine del giorno lo votiamo.

PRESIDENTE: La parola al cons. Manica.

MANICA (P.S.I.): A proposito di questo ordine del giorno, che perlomeno nelle linee per le quali si muove e con lo spirito e con l'anima mi trova consenziente. Tuttavia mi pare di dover chiedere ai presentatori, anche se manca in questo momento il mio compagno di partito che è firmatario di quell'ordine del giorno, se non fosse possibile, dal momento che si è rilevata una ingiustizia per quanto riguarda le tariffe dei trasporti urbani ed extra urbani, di modificare leggermente quell'ordine del giorno. Ciò nel senso non solamente di contenere un'ulteriore possibile aumento, mi pare che dica così, delle tariffe, ma nel senso di trovare, non diciamo un livellamento nel senso assoluto, ma le tariffe dell'extra urbano siano se mai diminuite tenendo conto anche delle distanze e via dicendo, specialmente in presenza di un intervento da parte dell'ente pubblico. Siano ridimensionate, perchè se vogliamo dare giustizia, mi pare che questo sia l'obiettivo al quale puntare. In questo senso pregherei coloro che l'hanno presentato e sottoscritto di vedere se non sia possibile modificarlo almeno leggermente.

PRESIDENTE: Ci pensate allora se è il caso. Intanto la parola al Presidente della Giunta.

GRIGOLLI (Presidente G.R. - D.C.): Io volevo dire inizialmente al cons. Gouthier

che se il problema è quello di battersi, possiamo batterci tutti insieme, solo che alla fine a noi tocca trovare i soldi, a voi rimane la soddisfazione di dire che vi siete battuti e che noi siamo stati sconfitti perchè non abbiamo trovato i soldi. Questo non per fare della prosa di fronte a un disegno così di alta prospettiva, ma per mantenere il discorso in termini realistici. Prima di tutto vorrei dire che cosa significa questo ordine del giorno, che dico subito la Giunta accetta. Significa questo: che le percorrenze degli autobus e dei servizi extra urbani nella Regione Trentino - Alto Adige dell'anno scorso, sono stati intorno ai 9 milioni di chilometri; di questi un milione e mezzo di chilometri circa dipende da concessioni statali — ex ferroviarie, vedi Trento-Malè e via dicendo — le quali rientreranno nei benefici di quella legge 1225 della quale si è parlato, quindi per questi non si pone il problema.

Il problema se mai si pone, ecco il discorso delle alternative alle quali fa riferimento l'ordine del giorno, per quelle linee che hanno esercito i 7 milioni e mezzo di chilometri durante l'anno scorso, e che fanno capo a concessioni regionali. Ora la legge statale prevede interventi per tali linee nella misura tra le 20 e le 40 lire per chilometro-autobus e nel caso delle zone di montagna è previsto che il contributo sia nella misura massima, cioè praticamente intorno alle 40 lire. Il disegno di legge che ora il Governo, o almeno il ministero dei trasporti, intende presentare al Consiglio dei Ministri, prevede un aumento di queste tariffe da 30 a 60 lire, come margine minimo e massimo, anche in questo caso intendendosi che noi evidentemente essendo zona disagiata, potremmo fruire della cifra più alta, il che, facendo qualche conto un po' rapidamente, significa che dovremmo andare incontro a qualche cosa fra i 3 e i 400 milioni annui, ove non

subentrasse la sovvenzione statale. Ecco che in questo senso io pregherei il cons. Manica di non insistere per quella sua proposta, addirittura intesa, se ho ben capito, a ridurre le attuali tariffe, perchè il nostro impegno nell'accettare l'ordine del giorno, può essere quello di portare qui delle proposte che evidentemente nè io mi sento di improvvisare, nè nessuno qui penso possa improvvisare. Anche perchè non si è verificata l'ipotesi più pessimistica, e cioè l'iter di questo disegno di legge a un certo punto si ferma per una qualsiasi ragione, quale può capitare in questi tempi politicamente un po' avventurosi. Detto questo, io credo che l'accettare l'ordine del giorno implichi comunque una valutazione di equità rispetto anche alle situazioni indicate dal cons. Benedikter e da quanti hanno sottoscritto l'ordine del giorno, e mi pare possa implicare, anche con le organizzazioni sindacali, un dialogo molto più costruttivo e valido di quello che in certi momenti c'è stato. Mi permetto di dire, e chiedo scusa dell'inciso al cons. Sfondini, che non ci siamo ridotti a portare queste conclusioni belle e fatte all'ultima ora, quasi avessimo confezionato un prodotto senza prima discutere termini e modi di possibili intese. Abbiamo avuto almeno 20 incontri, a livello di amministrazioni comunali e di sindacati, potrei citare le date perfino, ma certo è che non è pretendibile in questo momento ciò che non è possibile.

L'intervento nostro, che abbiamo chiamato di tampone, ha fundamentalmente il significato di rendere minore l'aggravio sull'utente, rispetto ad un aumento di tariffe che sarebbe stato inevitabile, visto l'aumento dei costi che ci sono stati in questi ultimi mesi, considerato poi che nel caso della SASA il costo dei dipendenti grava sul bilancio nella misura del 76%. Ora, di fronte a questo lieve incremento che si verificherà, senza che noi ne troviamo nessu-

na soddisfazione evidentemente, anzi col rammarico che possiamo registrare di fronte a un fatto inevitabile e che incide a conti fatti, mi riferisco alla zona di Bolzano, per 300 lire al mese, non credo che sia qui la materia, per fare grosse contestazioni e grosse motivazioni di rivalsa politica o di altro tipo. Dico che certamente nel contesto delle cose così egregiamente dette dal cons. Pasquali, in un profilo di volontà politica che è la nostra, noi proseguiamo anche per questo ordine del giorno a indicare come soluzioni alternative che dovrebbero essere indicate al Consiglio nel caso che l'ipotesi massima, cioè l'intervento dello Stato, venisse eventualmente e deprecabilmente a mancare. Certo è che per altro noi ci mettiamo in movimento subito, del resto siamo stati in movimento in questi ultimi tempi in modo molto intenso, perchè lo Stato onori gli impegni che ufficialmente ha preso in commissione, e per tranquillità ulteriore, mi rivolgo un attimo al cons. Gouthier, voglio dire che nella Giunta di domani noi procederemo ad altri adempimenti che ci riguardano, per dimostrare la nostra intenzione di seria attendibilità politica, ad affidare l'incarico a un gruppo di esperti, di elaborare l'idea intorno a questa visione che abbiamo chiamato comprensoriale. Così, per i trasporti pubblici nella provincia di Bolzano, evidentemente intendendo che il discorso non può essere limitato a una sola Provincia, evidentemente intuendo, e qui sono d'accordo con il cons. Manica, che sempre meno ha consistenza e validità una differenziazione così formalistica tra trasporti urbani ed extra urbani. Gli esperti cioè dovranno studiare quella entità nuova che nessuno può improvvisare, e su questo mi piace che anche il cons. Gouthier venga, e che deve essere fatta in modo egregiamente fondato e serio, per non ripetere l'esperienza di municipalizzate che sone pure mac-

chine succhia soldi dei contribuenti, senza rendere neanche il servizio che i contribuenti potrebbero attendersi. In questi limiti, in questo ambito, io dico che accolgo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE: Pongo in votazione l'ordine del giorno preletto: approvato ad unanimità.

Art. 1

Fino all'emanazione di una legge regionale intesa ad agevolare l'assunzione degli autoservizi urbani da parte di enti pubblici locali, può essere accordata alle imprese titolari di concessioni regionali di autoservizi urbani, in via straordinaria e con le modalità indicate agli articoli seguenti, una sovvenzione annua di esercizio, allo scopo di assicurare il servizio alle comunità interessate.

Pongo in votazione l'art. 1: approvato a maggioranza con 3 voti contrari e 3 astensioni.

Art. 2

La sovvenzione regionale può essere accordata solo nel caso in cui risulti passivo il conto di esercizio dell'anno precedente a quello del bilancio regionale al quale fa carico la sovvenzione stessa ed il Consiglio comunale competente abbia deliberato l'erogazione di una sovvenzione annua.

La parola al cons. Manica.

MANICA (P.S.I.): La cosa è stata anche affrontata in commissione, tuttavia qui ci troviamo di fronte ad un articolo, che si potrebbe definire capestro, perchè dice: io dò la sovvenzione non solo in base al fatto e alla considerazione che c'è un deficit passivo nel conto di esercizio, ma anche se il consiglio comunale ha deliberato la erogazione di una sovvenzione.

Ora, io mi domando fino a che punto è giusta una cosa di questo genere. Se è vero che la comunità locale evidentemente ha degli obblighi verso sè stessa, vale a dire il consiglio comunale ha degli obblighi verso la popolazione, tuttavia possono esserci dei motivi molto validi perchè a un certo momento un consiglio comunale non possa assumere un onere. Nel qual caso che cosa succede? La Regione non dà il proprio contributo, e allora viene a cascare l'articolo 1 che abbiamo testè votato, sia pure non da parte nostra, ma da parte del Consiglio, della maggioranza del Consiglio, che si propone appunto di impedire, cioè si propone di assicurare il servizio alle comunità interessate. Per cui, pur rendendomi conto, ripeto, di determinate considerazioni, mi pare però che sia un modo piuttosto pericoloso di mettersi su una strada piuttosto pericolosa, per altre considerazioni che potrebbero esserci.

PRESIDENTE: La parola all'assessore.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Ich muß das anders ausdrücken. Um dem Kollegen Manica zu antworten, möchte ich folgendes sagen: Er kann auf den ersten Blick hin recht haben, jawohl, denn der Beitrag der Region ist mit jenem der Gemeinde gekoppelt, das heißt, daß die Region nur dann einen Beitrag leisten kann, wenn auch die Gemeinde einen solchen gibt. Diesbezüglich möchte ich folgendes sagen: Meiner Ansicht nach ist das richtig, denn es handelt sich um städtische Dienste, weshalb die Gemeindeverwaltung letzten Endes dazu berufen und ich möchte sagen moralisch dazu gezwungen ist, auch ihren Teil beizutragen. Es wäre für die Gemeinde allzu leicht und allzu bequem, einfach zu sagen: « Bitte, uns geht

es nichts an, es ist Sache der Region! » Das wäre allzu bequem. Regionalratsabgeordneter Manica hat auf den rein formellen Standpunkt hingewiesen. Sollte es sich um jenen Grenzfall handeln, bei dem die Gemeinde in eine Situation gerät, in der es ihr nicht möglich ist, einen Beschluß hinsichtlich eines Beitrages zu fassen, weil ihr effektiv die Mittel fehlen, dann ist es eine rein formelle Sache, die leicht überwunden werden kann, indem die Gemeinden einen Beitrag von 1.000 Lire beschließen; in diesem Fall muß die Region trotzdem zahlen.

(Devo esprimermi in altro modo. Per rispondere al collega Manica desidero aggiungere quanto segue: a prima vista egli potrebbe avere anche ragione, in quanto è giusto che il contributo regionale è vincolato a quello del Comune, vale a dire che la Regione può elargire il contributo solo se il comune è disposto a fare altrettanto. A tal proposito desidero fare presente che tale procedura è giusta, poichè si tratta pur sempre di servizi urbani, per cui l'amministrazione comunale è in fin fine chiamata, anzi vorrei dire moralmente obbligata, a dare pure essa la propria parte. Sarebbe infatti troppo comodo affermare semplicemente: « tutto questo non mi interessa, è una questione che deve essere risolta dalla Regione! » Sarebbe veramente troppo comodo! Il consigliere Manica ha indicato il punto di vista puramente formale. Si dovesse verificare effettivamente il caso limite, in cui il Comune viene a trovarsi nell'impossibilità di deliberare la concessione di un contributo, non potendo disporre dei mezzi finanziari necessari, ebene simile situazione può essere forse superata con un atto formale e cioè è sufficiente che il Comune interessato deliberi un contributo nominale di lire 1.000 e la Regione è comunque costretta ad intervenire).

PRESIDENTE: Pongo in votazione l'art. 2: approvato a maggioranza con 5 voti contrari e 4 astensioni.

Art. 3

Le imprese che intendono chiedere la sovvenzione devono inoltrare all'Ispettorato generale dei trasporti entro il mese di febbraio di ogni anno, domanda corredata del conto di esercizio dell'anno precedente, redatto su apposito formulario fornito dall'Amministrazione regionale. L'accertamento del deficit è eseguito presso il concessionario dal personale dell'Ispettorato generale dei trasporti assistito da non più di tre esperti nominati dal Comune interessato.

Nel corso dell'anno nel quale venga erogata anche una sovvenzione comunale è data facoltà agli esperti nominati dal Comune interessato di procedere, con l'intervento del personale dell'Ispettorato generale dei trasporti, ad ispezioni per esaminare l'andamento della gestione degli autoservizi urbani, proponendo alla Giunta regionale le misure ritenute idonee al miglioramento dei servizi in relazione alle esigenze della collettività; dette proposte vengono periodicamente comunicate al Consiglio regionale ed ai Consigli comunali interessati.

Pongo in votazione l'art. 3: approvato a maggioranza con 4 voti contrari e 4 astensioni.

Art. 4

La Giunta regionale stabilisce, per ciascuna azienda, l'ammontare della sovvenzione, tenendo conto dell'onere assunto dal Comune, dell'entità del deficit di esercizio, nonché delle osservazioni presentate dagli esperti di cui al secondo comma dell'articolo 3, circa la rispondenza del servizio alle esigenze della collettività.

La sovvenzione regionale non può superare il 50 per cento del deficit accertato, non tenendo conto delle sovvenzioni comunali.

Qualora il Comune interessato si sia accordato con l'impresa concessionaria degli autoservizi urbani per il ripianamento in misura superiore al 90 per cento del deficit annuo di esercizio, la sovvenzione regionale è corrisposta direttamente al Comune medesimo.

L'erogazione della sovvenzione è disposta in via posticipata in due o più rate.

Pongo in votazione l'art. 4: approvato a maggioranza con 5 voti contrari e 4 astensioni.

Art. 5

Per l'anno 1970 le imprese interessate devono presentare domanda di sovvenzione entro quindici giorni dalla entrata in vigore della presente legge. La sovvenzione regionale, per tale anno, è calcolata sul deficit accertato sul conto di esercizio del primo semestre 1970, moltiplicato per due.

Pongo in votazione l'art. 5: approvato a maggioranza con 4 voti contrari e 4 astensioni.

Art. 6

Per la concessione delle sovvenzioni di cui all'articolo 1 è autorizzata una spesa annua di lire 80 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1970 al 1973.

All'onere di lire 80 milioni a carico dell'esercizio finanziario 1970 si fa fronte mediante prelevamento di pari importo dal fondo iscritto al capitolo 760 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario medesimo.

Pongo in votazione l'art. 6: approvato a maggioranza con 5 voti contrari e 4 astensioni.

Art. 7

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione.

Pongo in votazione l'art. 7: approvato a maggioranza con 7 astensioni e 1 voto contrario.

Chi chiede la parola per dichiarazione di voto? Nessuno.

Prego distribuire le schede.

(Segue votazione a scrutinio segreto).

Esito della votazione:

votanti 36.

25 sì.

7 no.

4 schede bianche.

La legge è approvata.

Passiamo al disegno di legge n. 93: « Costruzione della fognatura a difesa del Lago di Tovel ».

La parola all'assessore per la relazione.

MATUELLA (Assessore suppl. lavori pubblici e servizi antincendi - D.C.): *(legge)*.

PRESIDENTE: La parola al cons. Pasquali per la relazione della commissione.

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

PRESIDENTE: E' aperta la discussione generale. Ha chiesto la parola il cons. Crespi.

CRESPI (P.L.I.): Signor Presidente, on. colleghi. Io vorrei prima di tutto riassumere brevissimamente, e per quel poco che so, la situazione attuale per quanto riguarda il chemismo dell'arrossamento e per quanto riguarda il fatto della antropizzazione come si presenta al lago di Tovel. Per il chemismo dell'arrossamento, vorrei dire che in uno studio del prof. Gerosa, viene detto che esso è legato intimamente alla carotenogenesi, cioè alla produzione di carotenoidi, che sarebbero i responsabili della colorazione rossa del lago.

Il prof. Gerosa sostiene che questi carotenoidi, o meglio la carotenogenesi, dipende principalmente da due fattori: primo dalla illuminazione e secondo dalla temperatura dell'acqua. Perchè ho sollevato questo problema? Perchè è un problema che mi ha interessato particolarmente, che ho sollevato a suo tempo in commissione, quando accennavo a una possibilità di variazione del clima per questa scomparsa del fenomeno dell'arrossamento. Nella nostra visita al lago di Tovel mi sono premurato di chiedere agli esperti presenti se da un punto di vista termometrico avevamo avuto delle variazioni nel lago. Queste domande le ho ripetute un momento fa al dott. Tomasi, altro illustre studioso del fenomeno, e ne ho avuto una risposta del tutto in contraddizione con quanto mi dice qui il prof. Gerosa.

Cioè, secondo i dati fornitimi così cortesemente dal dott. Tomasi, dati che deriverebbero da esperienze condotte dal museo tridentino di scienze naturali, non si sarebbero verificate in tutti questi anni alcune variazioni di temperatura nel lago. Qui il prof. Gerosa mi dice invece che l'esperienza dimostra che al di sotto dei 15 gradi centigradi non si verifica alcun arrossamento. Risulterebbe però da uno studio del prof. Vittori, che nel 1967 e in tutta l'estate del 1968 la temperatura nel golfo sud-ovest,

dove appunto si verifica periodicamente l'arrossamento, la temperatura non superava mai i 15 gradi, mentre nel 1969 i valori della temperatura del mese di agosto erano stati superiori ai 15 gradi. Il prof. Gerosa ritiene insufficiente per determinare l'arrossamento un così breve periodo.

Giunti a questo punto io evidentemente devo osservare che gli esperti dovrebbero mettersi prima di tutto d'accordo fra di loro, perchè noi, inesperti, evidentemente non possiamo basarci su queste osservazioni, quando queste sono contrastanti le une con le altre. Quindi qualcuno dice una cosa, qualcun altro dice l'opposto, io non so chi possa avere ragione. Certo, se avesse ragione il prof. Gerosa evidentemente tutto il ragionamento potrebbe prendere un'altra piega, perchè allora potremmo dire veramente che le condizioni climatiche sono essenziali per la ripetizione di questo fenomeno. Queste condizioni climatiche non si sono verificate in tutti questi anni, e pertanto dovremmo rimandare ad altri anni, per vedere che cosa dovrà succedere o che cosa succederà quando le condizioni climatiche cambieranno. Naturalmente, ripeto, questo se vogliamo dare ragione al prof. Gerosa. Se dobbiamo invece dare ragione al dott. Tomasi, evidentemente le cose cambiano completamente aspetto. Ma lasciamo perdere la parte del chemismo e la parte anche fisica del fenomeno, e veniamo all'esame di un'altra parte, l'esame dello stato attuale delle abitazioni, per l'antropizzazione del lago.

Se non vado errato, mi pare che ci siano una trentina di abitazioni sul lago, e tre alberghi. Ora, sempre parlando con il dott. Tomasi avevo posto una domanda di questo tipo: secondo lui quale sarebbe l'incidenza della antropizzazione, rispettivamente degli alberghi e delle case? La risposta dovuta alla cortesia del

dott. Tomasi è stata all'incirca un 70% dovuta agli alberghi, un 30% dovuta agli abitanti delle case. Io ho rifatto velocemente un breve conto, e devo dire che la risposta data mi così, d'acchito, dal dott. Tomasi corrisponde esattamente a quello che può essere un calcolo di grande massima, un calcolo matematico, perchè se noi proviamo ad assegnare, ad esempio, un punto per ogni presenza umana, vediamo che negli alberghi possiamo calcolare che le presenze umane mediamente siano il doppio durante una stagione estiva di quelle che competono alle case, quindi un punto alle case, due punti agli alberghi. Dobbiamo anche tenere conto che il consumo d'acqua in un albergo, per presenza umana è circa, nei calcoli normali di ingegneria sanitaria, il doppio di quello che si ha in una casa privata. Per cui assegnando un punto ancora per il consumo d'acqua (non so se mi si segue su questo ragionamento un po' matematico e grossolano) a un punto dovuto alla presenza nelle case, corrisponderà un altro punto di consumo acqua, mentre ai due punti della presenza negli alberghi corrisponderanno 4 punti di consumo acqua. In totale, dunque, 2 sta a sei. Due sta a sei mi pare che corrisponda a un 33% all'incirca. Quindi il calcolo del dott. Tomasi è fatto d'acchito ma poi viene confortato da un calcolo matematico, seppure eseguito in maniera grossolana, ma che però ha il suo fondamento. Ma ancora, signori, bisogna tenere presente una cosa, e cioè che in questo calcolo, del 70% assegnato all'antropizzazione degli alberghi e al 30% assegnato alle case, bisogna tenere conto anche della distanza degli alberghi dal lago e della distanza delle case dal lago. Le case sono mediamente molto più distanti che non gli alberghi, per cui francamente io direi che l'antropizzazione del lago dovuta agli alberghi — e credo di non andare errato — può inci-

dere anche fino all'80%, l'85%, mentre l'antropizzazione dovuta alla presenza delle case corrisponde ad un 20 o ad un 15% soltanto.

Risulta così anche chiaro che la fognatura, questa fognatura che si vuol costruire, evidentemente serve per l'80% agli alberghi, per il 20% alle case. Quindi serve in grande, grandissima misura soltanto agli alberghi. Vorrei aggiungere un'altra cosa, e cioè la natura del terreno. Anche qui io devo lamentare, me ne sono già lamentato anche con gli esperti, che non si siano fatte delle prove concrete, per la determinazione del coefficiente di permeabilità del terreno.

In commissione, senza avere visto, cioè basandoci soltanto su dei ricordi miei che salivano al 1948 e a quelli dell'ing. Pasquali non so a quando, ci eravamo un po' battibeccati appunto su questo coefficiente di permeabilità, che per me è piccolo e che invece per l'ing. Pasquali era grande. Cosa significa questo? Che per me, la cotica superficiale del terreno filtra molto bene, filtra lentamente e quindi pertanto serve molto bene alla filtrazione, forse questa è l'espressione migliore. Invece per l'ing. Pasquali il terreno aveva un coefficiente di infiltrazione tale che lasciava correre . . .

PASQUALI (D.C.): In via ipotetica!

CRESPI (P.L.I.): L'ho detto, era in via ipotetica, adesso riprendo l'argomento, perchè poi siamo ripassati e ritornati al lago di Tovel, abbiamo visto il terreno e mi pare di aver capito da una osservazione buttata lì dall'ing. Pasquali che forse si era un pochino ricreduto vedendo il terreno sul posto.

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

CRESPI (P.L.I.): Ti ringrazio, Pasquali. Per quello che mi riguarda, anche io mi sono

riconfermato nella mia opinione, e cioè che il terreno ha una filtrazione tale, per cui ritengo veramente che quelle casette disposte a 100 e più metri dal lago non possono nella maniera più assoluta inquinarlo, non lo possono inquinare, anche con i pozzi di disperdimento. Vorrei aggiungere a questo proposito che un signore del luogo, non so chi sia veramente, perchè non glielo ho domandato, probabilmente era un consigliere comunale di Tuenno, alla mia domanda ha risposto che l'inquinamento prodotto dagli alberghi, e gli alberghi insistono proprio sul lago, per chi non lo sapesse, si verificava in una misura molto relativa e soltanto in una fascia mi pare addirittura soltanto di un metro, al di là non si trovava già più nessun inquinamento. Quindi anche la questione del terreno, on. colleghi, va tenuta presente, quando si ragiona su questa fognatura. Ho detto che la fognatura serve almeno per l'80% agli alberghi o solo agli alberghi. Insisto che per quanto riguarda le case non c'è alcun pericolo o c'è un pericolo estremamente relativo in merito all'inquinamento del lago. Vorrei però aggiungere che esiste un altro tipo di pericolo: chi mi dice che ad un certo momento la costruzione di una fognatura durante i lavori, non contribuisca in maniera determinante all'inquinamento del lago, uccidendo quel po' di glenodinium che è ancora rimasto? Lavori di questo genere penso che tutti li abbiano visti, e questo lavoro dovrebbe essere svolto proprio in riva al lago, quindi si sa che cosa può avvenire.

Bisognerebbe stare molto, ma molto attenti, e porre dei vincoli notevolissimi. Credo che saranno già stati posti anche per quanto riguarda il taglio degli alberi ecc. Ma non mi riferisco a questo, mi riferisco proprio al pericolo di inquinamento, smottamento dei terreni ecc., che possono effettivamente causare

un grave danno al lago. Quindi questa, d'accordo, è una questione tecnica che può essere ovviata, però sussiste senz'altro. Allora, egregi colleghi, che cosa suggerisce tutto questo discorso? Evidentemente mi pare che la logica del discorso porta ad una soluzione ben precisa. Le case evidentemente non devono essere toccate, le case private, anche perchè, se volessimo toccarle, dovremmo evidentemente farlo sotto forma di esproprio. Ora francamente mi domando, assessore Matuella, io non sono certo un giurista, ma mi domando, e lei mi userà poi la cortesia di rispondermi, come può fare la Regione ad espropriare delle case per mantenere l'arrossamento di un lago, anche se è un fenomeno di interesse mondiale?

Gli espropri la nostra costituzione evidentemente li concede soltanto per una pubblica utilità. Io non so proprio se l'arrossamento del lago di Tovel possa rientrare in questa categoria. Perlomeno, anche se ci riuscissimo questo darebbe seguito ad una infinità di cause e di controcause che porterebbero alla soluzione del problema chi sa a quando, mentre invece siamo tutti d'accordo che il problema va affrontato e va risolto subito, perchè se non è affrontato e risolto subito, a Virgili non piacciono i proverbi latini, non so se ci sia qui Virgili, non c'è, per cui lo posso dire, « Dum Romae consulitur, Saguntum expugnatur! ».

DE CARNERI (P.C.I.): E' già stato espugnato almeno 40 volte!

CRESPI (P.L.I.): Eh, no, vedrai che se andiamo avanti di questo passo, collega de Carneri, questo Saguntum regionale sarà espugnato altro che 40 volte!

E a Trento e a Bolzano si continuerà a discutere. Io penso che lasciando perdere le case noi potremmo senz'altro rivolgere la nostra at-

tenzione agli alberghi, che come ho già detto, rappresentano l'80% dell'antropizzazione del lago stesso. Mi è stato riferito che almeno il proprietario di un albergo sarebbe disposto a vendere e probabilmente a buon prezzo, cioè non dovremmo ricorrere... va bene, adesso accennerò alla possibilità di insistere anche in un'altra maniera. Comunque mi è stato riferito questo. Ma teniamo presente che noi abbiamo la possibilità, e certamente lo faremo, di chiudere la strada di accesso, perchè quella è una delle condizioni secondarie su cui abbiamo posto la nostra attenzione. Se noi chiudiamo la strada di accesso a 800 metri di distanza dagli alberghi, ritengo che gli alberghi stessi saranno posti nella necessità di chiudere. E questo per quanto abbiamo accennato per tutta la giornata odierna, cioè che la gente vuole arrivare davanti all'albergo con la propria macchina per scaricare i propri bagagli, o scaricare la propria moglie o chi sa chi. Ora se impediamo a questa gente di arrivare sulla porta dell'albergo, facciamo fare soltanto 800 metri a piedi, scommetto che molti questi 800 metri non li faranno. Ma noi abbiamo anche un'altra arma. Invece di chiuderla 800 metri prima, dal momento che si discute tra l'altro se i gas di scarico delle vetture possono arrivare fino a 800 metri, o se 800 metri sono pochi, o sono molti, qualcuno dice che sono senz'altro pochi, potremmo addirittura chiudere, in caso di difficoltà da parte degli albergatori, 4 chilometri prima. Nessuno ci vieta ad un certo momento di chiudere la strada a 800 metri o a un chilometro o a un chilometro e 200. In ogni caso, caro collega Gouthier, questo sarebbe uno dei sistemi per costringere gli albergatori a chiudere, se gli albergatori facessero veramente opposizione. Cosa che non mi risulta per nulla, perchè ripeto che gli albergatori sono del parere, almeno uno, di vendere e di vendere al

più presto perchè si vede che evidentemente gli affari non vanno come dovrebbero andare. Io a questo punto avrei finito e dovrei precisare appunto quelle che sono le posizioni del gruppo, anche perchè mercoledì, come ho già detto al Presidente, non posso partecipare alla discussione per altri impegni romani. Il gruppo liberale evidentemente ritiene che la costruzione di questa fognatura rappresenta una spesa perlomeno inutile; sono 60 milioni, sulla carta, ma io ho i miei dubbi che siano 60 milioni, perchè francamente questi 60 milioni, dopo aver visto il tipo di terreno e dopo aver visto perlomeno la planimetria, ritengo che aumenteranno sicuramente fino ai 100 milioni. Ora, questi 60 milioni non risolvono nulla, perchè sono praticamente regalati per l'80% agli alberghi. Con una spesa, minore di un terzo, noi possiamo chiudere gli alberghi. Lei ha visto assessore Matuella che razza di alberghi sono anche da un punto di vista estetico, non so se tali si possono chiamare, come dice il collega de Carneri, quindi penso che non valgono eccessivamente. Noi ripeto, potremmo prendere una parte di questi 60 milioni, o se si vuole, adoperarli tutti, per togliere l'antropizzazione dovuta agli alberghi e risolvere il problema in

questo modo. Se la maggioranza e la Giunta insiste nella costruzione della fognatura, ebbene, il parere del gruppo liberale è un parere, un voto, che sarà subordinato, nella sua negatività o nella sua astensione, a due posizioni. Negativo evidentemente se si parla soltanto di costruzione di fognatura. Sarà invece un voto di astensione se oltre alla fognatura si parlerà di tutte quelle condizioni subordinate, come chiusura della strada a 800 metri di distanza, costruzione di un piazzale, costruzione di una strada superiore al lago; togliere tutti gli altri fattori che non sto qui a elencare, come immisione di trote nel lago ecc. ecc. In questo caso evidentemente, pur ritenendo che la costruzione della fognatura sarebbe un lavoro quanto meno inutile o perlomeno non del tutto necessario, in questo caso il gruppo liberale si asterebbe. Grazie.

PRESIDENTE: La seduta riprende mercoledì, alle ore 10, con questo disegno di legge.

La seduta è tolta.

(Ore 18.55).

