

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

---

UFFICIO RESOCONTI CONSILIARI  
AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE

SEDUTA

126.

SITZUNG

10-11-1971

Presidente: v. FIORESCHY

Vicepresidente: BERTORELLE



## INDICE

**Nomina di un membro della III commissione  
legislativa**

pag. 3

**Nomina di un membro della II commissione  
legislativa**

pag. 4

**Disegno di legge n. 155 :**

« Sovvenzione straordinaria ai titolari di  
concessioni regionali di autoservizi di linea  
extraurbani »

pag. 4

**Disegno di legge n. 146 :**

« Ulteriore intervento della Regione per il  
miglioramento dei servizi di trasporto in-  
fermi »

pag. 23

## INHALTSANGABE

**Ernennung eines Mitgliedes der III. Gesetzge-  
bungskommission**

Seite 3

**Ernennung eines Mitgliedes der II. Gesetzge-  
bungskommission**

Seite 4

**Gesetzentwurf Nr. 155 :**

« Außerordentliche Subvention an die In-  
haber von regionalen Bewilligungen für  
außenstädtische Kraftliniendienste »

Seite 4

**Gesetzentwurf Nr. 146 :**

« Weitere Maßnahmen der Region zur  
Verbesserung der Krankentransporte »

Seite 23

A CURA DELL'UFFICIO  
RESOCONTI CONSILIARI

Ore 10.17.

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale.

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

PRESIDENTE: Lettura del processo verbale della seduta 9.11.1971.

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

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

Si sono giustificati per la loro assenza l'assessore Vaja e il cons. Lorenzi.

Signori consiglieri, prego di volersi alzare dai loro seggi. Con costernazione abbiamo appreso che ieri mattina, in una sciagura aerea avvenuta al largo del Tirreno, hanno perduto la vita 52 militari, di cui 46 italiani e 6 britannici. Con questo sentimento compio il mesto dovere di esprimere il profondo cordoglio del-

la nostra Regione, di questo Consiglio, ai familiari così duramente colpiti e ai rispettivi comandi. Il nostro pensiero reverente è rivolto a questi uomini, che la loro giovane vita hanno sacrificato nell'adempimento del loro dovere; valore che valga come esempio alla gioventù.

Grazie.

Oggi si farà orario unico, cioè se è necessario andremo fino alle ore 14.

Passiamo ora al *punto 10 dell'ordine del giorno*: **Nomina di un membro della III commissione legislativa.**

Faccio richiamo all'art. 10, il quale prevede l'elezione o la sostituzione di un membro della commissione legislativa con la stessa procedura in cui viene eletta l'intera commissione. Pertanto propongo che venga fatta per alzata di mano, se non ci sono altre proposte da parte dei diversi gruppi. In questo caso la proposta del nominativo che viene posto in votazione viene fatta dal gruppo interessato, che in questo caso è la D.C., e pertanto io prego il capogruppo della D.C. di farci la designazione.

PASQUALI (D.C.): Noi designamo la signora Piccoli alla III commissione. C'erano anche le dimissioni del cons. Lorenzi dalla II commissione, che in questo caso pure integrere-

mo con la signora Piccoli; quindi la signora Piccoli verrebbe proposta per la III commissione e per la II commissione, in due commissioni legislative.

PRESIDENTE: Devono avvenire due votazioni. La sostituzione di un membro nella II commissione deve essere inserito all'ordine del giorno e dovremo perciò votare l'inserimento all'ordine del giorno. Io credo che niente ci impedisce di farlo, se nessuno ha qualche cosa in contrario. Comunque è stato fatto il nome della dottoressa Piccoli per la III commissione. Chi è d'accordo prego alzi la mano: unanimità. La dottoressa Piccoli è membro della III commissione legislativa.

PASQUALI (D.C.): Chiedo che si proceda all'inserimento all'ordine del giorno, II punto della nomina di un membro nella II commissione in modo che sia assicurata definitivamente la nostra presenza nelle commissioni.

PRESIDENTE: Allora prego di distribuire le schede per l'inserimento all'ordine del giorno: « **Nomina di un membro della II commissione legislativa** ».

*(Segue votazione a scrutinio segreto).*

E' stata raggiunta l'unanimità per l'inserimento all'ordine del giorno di questo argomento.

Signori consiglieri, prego di riprendere il posto.

E' stato proposto anche per questa commissione il nominativo della signora Piccoli. Lo metto in votazione: approvato all'unanimità.

La signora Piccoli è membro anche della

II commissione legislativa. Le auguro buon lavoro.

Passiamo al punto 11 dell'ordine del giorno: *disegno di legge n. 115: « **Sovvenzione straordinaria ai titolari di concessioni regionali di autoservizi di linea extraurbani** ».*

La parola all'assessore Dejacco per la relazione della Giunta.

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

PRESIDENTE: Leggo la relazione della commissione, in assenza del dott. Salvadori: *(legge).*

E' aperta la discussione generale. Chi chiede la parola? La parola al cons. Gouthier.

GOUTHIER (P.C.I.): Il problema dei trasporti è nella nostra regione uno dei più delicati e dei più scottanti, riguarda assai da vicino le condizioni di vita di gran parte della popolazione, di lavoratori che a migliaia sono pendolari, e di grandi masse studentesche. Noi abbiamo più volte denunciato la situazione insostenibile che c'è in questo settore, e abbiamo anche più volte denunciato l'inerzia della Giunta regionale, l'incapacità di affrontare con la necessaria tempestività e con la necessaria chiarezza di idee questo grave problema. E' ben vero che, anche dietro nostra pressione, la Giunta regionale si è, tempo fa, decisa a affidare alla TEKNE uno studio sulla ristrutturazione dei trasporti nella nostra regione, ma è altrettanto vero che il ritardo con cui si è affrontato e si affronta questo problema fa pagare sempre prezzi più alti alla popolazione interessata, ed è altrettanto vero che anche questa legge è una delle tante leggine che cercano di aggiustare co-

se ormai insostenibili e che non ci si muove certamente su una linea e un indirizzo di riforma. Noi abbiamo sentito parlare un gran bene dello studio della TEKNE, del modo col quale la TEKNE procede nel suo lavoro, e vogliamo dare credibilità a queste affermazioni che sono state fatte anche in sede di commissione. E' certo però che c'è un divario macroscopico tra capacità di intervento, capacità operativa della Giunta e esigenze reali, che questo iato è sempre più ampio e sempre più profondo e che la situazione è davvero insostenibile. Noi non sappiamo quando la TEKNE depositerà il suo studio, che dovrebbe comprendere anche, a quanto c'è stato assicurato, l'indicazione di un disegno di legge, noi comunque — penso di interpretare, e con questo penso di interpretare anche le preoccupazioni di larghi settori della maggioranza —, siamo ben consapevoli di come non sarà certo uno studio condotto a livello tecnico, sia pure da una equipe specializzata, a offrire immediatamente uno sbocco a livello politico. E quindi il sospetto e la profonda preoccupazione che questo già grave ritardo debba ulteriormente procrastinarsi non è espressione di demagogia, ma di legittima e fondata preoccupazione di larghi settori dell'opinione pubblica e delle forze politiche democratiche della nostra regione.

Con questo disegno di legge si vuole venire incontro alle aziende che gestiscono servizi pubblici extraurbani, si vuole apportare un regime di parità con le aziende che gestiscono servizi di trasporti nelle altre regioni del nostro Paese, che hanno ricevuto sussidi dallo Stato. Non è il caso in questa sede di analizzare le reali dimensioni delle difficoltà, o pretese difficoltà, nelle quali si trovano queste aziende di auto-trasporti, difficoltà che certamente anche oggi esistono, specialmente per le aziende più piccole, a cui sono affidati bacini di traffico o per-

corsi non particolarmente remunerativi, ma è certo però che anche questa legge nasconde dei pericoli; pericoli che, dietro una generica e differenziata rivendicazione di sussidio, in realtà possano fare la parte del leone alcune aziende che queste difficoltà non hanno, o hanno in modo ridotto. Perché, ripeto, se è vero che queste difficoltà possono essere insorte, altrettanto è vero che in anni passati molte autolinee hanno guadagnato e anche bene. Il meccanismo della legge, ripeto, può nascondere anche delle possibilità di speculazione, perché, parliamoci chiaro, quando ci si fida, per così dire, su una dichiarazione della azienda, fatta su un modulo, quando non si è in grado neanche di pretendere la compilazione di un bilancio, è evidente che questa rimane una sorta di dichiarazione Vannoni, con tutto il bene e con tutto il male che queste dichiarazioni comportano, e lo confesso che io non mi sento di chiedere alla Regione di erigere un apparato burocratico di esperti finanziari che debbano controllare per filo e per segno, rivedere le bucce dei bilanci o dell'andamento amministrativo di tutte le società, sarebbe un rimedio peggiore del male che si vuole e si pretende di evitare. Però, sarebbe una cosa assurda pensare che questa legge non solo risolva il problema, ma che questa legge sia molto limpida, sia una legge che permetta effettivamente anche di risolvere quelle difficoltà economiche e finanziarie da più aziende denunciate. Per questo, signor assessore, il nostro gruppo ha espresso già in commissione delle perplessità su questo disegno di legge; disegno di legge che, in un'ora di riforme, non è di riforme, che anche come palliativo lascia molto a desiderare, che può nascondere occasioni di speculazione, e d'altro canto la Regione ha una struttura del suo apparato del tutto insufficiente in questo settore, — anzi c'è da meravigliarsi di questo stato di cose che dovrà essere rapidamente su-

perato, sia pure a livello provinciale, per le conseguenze del « pacchetto » —. Per tutti questi motivi noi non potremo certamente votare a favore di questa legge; ben altre scelte si impongono, scelte che debbono andare in direzione di riforme e non di elargizioni.

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

**AVANCINI (P.S.D.I.):** Signor Presidente, qui ci troviamo a parlare ancora una volta di un problema di estrema gravità e di un problema che va di giorno in giorno aggravandosi. Ma sembra che sia diventata ormai una prassi della nostra terra, quella di rinviare i problemi gravi e poi mettere in condizione gli enti locali e le autorità locali di tamponarli. Qui dobbiamo proprio dire che anche il problema dei trasporti, come tanti altri problemi, tante altre riforme, è continuamente rinviato da parte dello Stato. La riforma sanitaria non si fa, il problema dei trasporti non si risolve, si preferisce rinviare o tutt'al più fare delle leggi tampone che non sono sufficienti a risolvere il problema e che lasciano delle gravi lacune, come è avvenuto per la legge 25 febbraio del 1971, n. 94. Ora, evidentemente i problemi sono gravissimi da risolvere. Dice l'assessore nella sua relazione che è impossibile adeguare la tariffe ai costi e mi rendo conto che è un problema sociale di estrema importanza e di estrema gravità. Io ho visto per esempio recentemente, la settimana scorsa, a Bruxelles, che le tariffe degli autobus urbani sono circa il doppio delle nostre. Ecco un problema che in quel paese è stato affrontato e non so se sia stato risolto, perché non ho dati, non ho potuto esaminare il problema. Sarebbe interessante sapere per esempio come i paesi del MEC hanno affrontato e forse risolto questo

problema. Nella relazione non si dice, ma sarebbe interessante conoscere questi dati e queste notizie. E altre notizie che io mi ero riproposto di chiedere, dal momento che noi non facciamo parte della commissione ci sono state fornite un momento fa da una relazione aggiuntiva che è stata letta dall'assessore. Ora io volevo sottolineare il fatto, a cui ho accennato, della grave lacuna della legge 25 febbraio 1971. Nella relazione si dice: che le aziende di trasporto operanti in base a concessioni impartite dalla Regione a Statuto speciale, sono state escluse dalle provvidenze previste dalla legislazione richiamata, in quanto il legislatore nazionale ha ritenuto di operare tenendo presenti le particolari competenze ad esse affidate dagli statuti vigenti. Qui si rispettano le competenze, però non ci vengono forniti i mezzi perché noi queste competenze possiamo concretizzare. E' veramente sbalorditiva questa affermazione contenuta nella relazione, che per altro è una affermazione che risponde alla realtà. Pertanto io vorrei chiedere alla Giunta quali risultati, e certamente i risultati sono stati negativi, ma quali passi ha fatto, perché la legge di cui ho parlato prima, la legge 25 febbraio del 1971, venisse estesa anche alle nostre Regioni a statuto speciale, in particolare alla nostra.

In sede di discussione in commissione, e per caso io ero presente, l'assessore aveva assicurato che alla legge sarebbe stato presentato un emendamento, il quale emendamento avrebbe dovuto prevedere l'estensione dei benefici della legge stessa anche alla nostra Regione. In questo senso si era impegnato e in questo senso quasi quasi aveva dato assicurazione che l'emendamento sarebbe stato comunque esaminato con particolare attenzione, perché aveva buona probabilità di essere accolto. Invece vediamo che questo emendamento mi pare che è stato senz'altro respinto, è stato senz'altro ac-

cantonato e la nostra Regione è rimasta a bocca asciutta, come del resto sono rimaste a bocca asciutta anche le altre Regioni a statuto speciale.

E pertanto la gran madre Regione paghi per lo Stato, integri quello che lo Stato non ha fatto, spendiamo ora 500 milioni, 500 milioni che saranno appena appena sufficienti per tamponare una situazione per il 1971, una situazione che va sempre più aggravandosi, e quindi torniamo al punto di partenza, diciamo che i problemi qui invece di affrontarli si rinviano o addirittura si ignorano. Fatto specifico quello che riguarda le Regioni a statuto speciale. Il che ci dimostra che nonostante tutte le assicurazioni che ci ha dato l'assessore certamente in buona fede, tutti gli interessamenti che sono stati fatti perché venissero accolte tutte le nostre istanze, esse sono cadute nel vuoto, sono cadute nel nulla. Pertanto io debbo dire che mi rendo conto della necessità di tamponare una situazione che va diventando drammatica. Però ci troviamo sempre nella necessità di dover esaminare delle cose che francamente ci dispiacciono e che molto volentieri noi respingeremo, perché riteniamo che non sia questo il metodo e il modo per risolvere delle situazioni. Dall'altra parte ci rendiamo conto che ci sono delle situazioni che debbono assolutamente essere sanate, che debbono assolutamente essere risolte, e pertanto concludiamo nel dire che il nostro voto sarà un voto di astensione.

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

**PASQUALI (D.C.):** Signor Presidente. Credo che ormai sia entrato nella piena consapevolezza di tutti i consiglieri regionali, anche a livello di settore urbanistico delle nostre Province, il modello di organizzazione del territo-

rio verso il quale andiamo incontro. Tanto in provincia di Trento quanto nella provincia di Bolzano, va sempre più rendendosi evidente il tipo di struttura che si va scegliendo, che è quello di una organizzazione decentrata del territorio, nella quale si cerca di prevedere ampia possibilità di sviluppo economico delle popolazioni, sviluppo economico non fine a se stesso, ma accompagnato anche da uno schema di organizzazione sociale culturale, che sia quanto più vicina alle caratteristiche della città, cioè ad uno schema urbano. Questo ormai è acquisito da tutti, come fatto politico e culturale abbastanza chiaro. Se è vero questo, ci rendiamo conto del ruolo straordinariamente importante che è destinato ad avere il trasporto. Dal momento che il trasporto è destinato proprio a diventare lo strumento più importante per consentire il mantenimento, fin dove è possibile, della popolazione nella comunità in cui è posta e cresciuta, anzi, io credo che il successo di una politica di organizzazione territoriale, a modello comprensoriale di decentramento, possa sussistere solamente nella misura in cui la rete dei trasporti sia quanto mai efficiente, e tale da corrispondere politicamente quelle finalità che ci siamo proposti di ottenere. Ecco, questo mi pare che sia un fatto enormemente importante. La Regione, ricordiamo i dibattiti precedenti, ha largamente compreso questo, ed ha affidato lo studio, che è stato ricordato nella relazione, ad una organizzazione di Milano, la Tekne, che tutti conosciamo, per l'assoluta efficienza, capacità, anche politica, nel senso che non si tratta solo di una organizzazione di carattere tecnico, ma di una équipe di studiosi bene compenetrata nella realtà sociale e politica nella quale viviamo. La Regione quindi ha affidato l'incarico di proporre sul piano tecnico, uno studio sui trasporti nel nostro Trentino. E tutto ciò è molto importante, sappiamo che la Tekne si sta dando da fare,

che sta lavorando alacremente, i contatti anche con la Regione sono continui, e siamo in attesa di conoscere le prime conclusioni. Io non credo che le soluzioni da adottare si acquisiscano rapidamente, è necessario anche in questo caso lasciare il tempo necessario per ottenere una elaborazione quanto mai razionale, quanto mai utile alle nostre esigenze. Certo che lo studio della Tekne proporrà fundamentalmente un esame politico delle proposte; sarà da parte nostra necessario recepirne il contenuto anche per scelte politiche che successivamente allo studio noi dovremmo fare. Ecco, questa è la premessa entro la quale va collocato questo importante, secondo noi, disegno di legge; disegno di legge che è inserito nella logica di questo discorso. E mi pare di dover sottolineare come il meccanismo con il quale è concepito questo disegno di legge, assolve proprio ad un tale ordine di funzioni, assolve proprio ad un disegno sociale e politico del trasporto. Come è facile considerare, le sovvenzioni da erogare, non si riferiscono tanto a quelle linee integrate dal numero delle persone trasportate, o alla qualità del servizio in quanto tale, ma si riferiscono principalmente alla funzione che questo servizio è chiamato a svolgere. Esaminando le tre categorie previste, la a), b) e c), è evidente che le disposizioni in esse contenute sono tali da assicurare un contributo per quei trasporti che assolvono ad una funzione di pendolarità, e quindi tenendo conto della difficoltà di percorso, della difficoltà di comunicazione, come anche dallo scarso numero di passeggeri presenti, ma che hanno bisogno di essere collegati con il posto di lavoro, di essere collegati con un centro sociale, un centro di vita. Ecco quindi come il nostro giudizio a questo disegno di legge è positivo, soprattutto, ripetiamo che è un disegno di legge che riteniamo assolutamente inquadrato in quelle finalità che ci siamo proposti di realizzare con gli altri prov-

vedimenti attualmente allo studio. Potremmo a questo punto esprimere anche noi il nostro disappunto per il fatto che la Regione non è stata inserita, nel disegno di legge nazionale, di cui prima ha fatto riferimento anche il collega Avancini; risponderà senza dubbio il Presidente o l'assessore, diranno senz'altro quali sono stati i passi che la Giunta ha fatto per cercare di essere inserita nel provvedimento di legge nazionale. Certamente anche noi diciamo che è stata fundamentalmente un'ingiustizia, anche noi non abbiamo mai mancato di protestare, e anche in questa occasione diciamo che non è giusto un comportamento del genere, solo perché si detiene un potere di competenza in un settore, essere sottesi dall'intervento finanziario, ma il discorso ci condurrebbe molto lontani, la situazione è quella che è. Diciamo solo che la particolare sensibilità, la consapevolezza di questi problemi ci ha indotto ad un ordine di valutazione e di conclusioni come quelle che siamo arrivati. E su questa strada evidentemente il nostro discorso deve andare avanti, secondo questo tipo di valutazione e secondo questo tipo di logica. Io mi sentirei preoccupato, non nel proporre interventi di questo genere, che sono interventi inseriti nella logica del disegno politico nostro, mi sentirei invece più preoccupato di vedere turbato l'attuale quadro delle concessioni. Ecco, se una raccomandazione potessi fare alla Giunta regionale, è questa: fino a quando non venisse predisposto lo studio che sappiamo essere all'esame, se non in casi di assoluta eccezionalità, non ricorrere a nuove concessioni. Ecco, mi pare che questo dovrebbe essere un punto sul quale fermare l'attenzione della Giunta e raccogliere come raccomandazione da parte nostra.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Sembenotti.

SEMBENOTTI (P.P.T.T.): Signor Presidente, confesso il mio imbarazzo nel prendere la parola a proposito di questo disegno di legge, imbarazzo che è dato dal fatto che tante volte si è discusso del problema dei trasporti, e tutte le volte si è arrivati alla soluzione intermedia, alla soluzione che non è soluzione, quella di dare dei contributi a queste linee di trasporto, ai concessionari delle linee di trasporto. Per questo motivo sono imbarazzato. D'altra parte anche questa legge non è una legge di riforma, ma è comunque una legge-tampone, come è stata definita da chi ha parlato prima di me, una legge-tampone, una legge però che ci vede costretti da un certo punto di vista a dare l'assenso, proprio per tamponare una situazione deficitaria delle società dei trasporti. D'altra parte, però, se noi diciamo sì a questa legge vuol dire che accettiamo questo modo di agire, accettiamo un ulteriore prorogare nel tempo della situazione lacunosa, della situazione fluida nella quale ci troviamo per quanto riguarda specificatamente questo settore dei trasporti. Le riforme delle quali si parla sempre, — e anche in questa relazione si parla della riforma dei trasporti —, sono ancora al di là da venire; molte volte ne abbiamo parlato, e adesso finalmente, questo è un merito dell'assessore, si vede che qualche cosa è avviato, infatti è stato affidato lo studio a questa società Tekne, ma siamo sempre in ritardo, si doveva partire molto prima per arrivare ad avere già risolto questo problema, altrimenti si continua a parlare senza far niente di concreto. Questa naturalmente non è una critica che rivolgo all'assessore, perché mi risulta che ha iniziato subito la sua attività in questa direzione, in questa linea.

L'esigenza di riformare è sempre più pressante, e perciò i tempi nei quali questa riforma si farà sono sempre troppo lunghi, troppo avanzati, anche se sono tempi necessari, sono tempi

tecnici. Noi diciamo che, comunque, il problema si fa sempre più pressante, anche per il fatto che sempre maggiori sono gli utenti, che hanno la assoluta necessità di usare di questo mezzo. Non è una scelta quella che fanno molti pendolari usando il mezzo di trasporto pubblico, ma è una necessità, perché altri mezzi non hanno.

Dobbiamo ancora lamentare, come già è stato fatto da chi ha parlato prima di me, la carenza dello Stato nei nostri confronti, la discriminazione che ha usato nel tagliarci fuori da una legge da esso varata a proposito dei trasporti, e questo lo diciamo e lo ripetiamo forte ancora una volta. D'altra parte, dato per acquisito che lo Stato non interviene, dobbiamo cercare noi di risolvere qualche cosa e speriamo che questa risoluzione sia fatta nell'ambito di una legge generale di riforma dei trasporti. Perciò, sia pure con grandi perplessità e con grandi imbarazzi, come ho detto prima, votiamo a favore di questa legge, considerandola purtroppo come una legge-tampone.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Nicolodi.

NICOLODI (P.S.I.): Anche da parte nostra, da parte del gruppo socialista, vi sono molte perplessità su questo disegno di legge, tutto sommato è un disegno di legge di intervento puramente e semplicemente finanziario, a pareggiare, cioè, i così detti deficit delle imprese di trasporto. Il collega Pasquali prima, da studio quale è dei problemi dei trasporti, ha fatto una premessa di come dovrebbero essere strutturato il problema del trasporto delle persone nella nostra Regione, ossia costituendo i comprensori e cercando di individuare la frequenza delle persone e le esigenze della popolazione di

avere questo servizio. Ci ha parlato anche, come ne ha parlato ancora in commissione anche l'assessore, dello studio che la Tekne sta preparando sulla riforma globale dei trasporti. Noi ci auguriamo che questo studio possa vedere la luce quanto prima, possa trovare la sua attuazione quanto prima, però sappiamo bene che dalle idee alle realizzazioni passa una generazione, e non vorremmo che anche questa volta passasse una generazione, impegnando la Giunta regionale, che ha avuta l'idea, della attuazione della riforma dei trasporti. Però penso che si avrebbe potuto, conoscendo, non che io sia un profondo conoscitore, tuttavia conosco degli episodi dove forse i servizi dei trasporti di persone potrebbero essere coordinati meglio, onde evitare anche eccessive spese; non so se questi episodi sono ancora in vigore, so che erano in vigore su una certa tratta, percorsa da due imprese diverse, a 10 minuti di distanza, le quali una aveva delle fermate intermedie, l'altra non aveva ecc., il che certamente comporta delle spese a carico, in denitiva degli utenti, e se non degli utenti direttamente, perché naturalmente non si possono aumentare le tariffe all'infinito, vanno a carico della collettività, poiché anche questo intervento della Regione è un intervento che è a carico della collettività. Ecco che anche questa piccola riforma del coordinamento delle linee potrebbe essere fatta in attesa della grande riforma che noi tutti ci attendiamo. Vorrei anche suggerire, non so se nel disegno di legge è previsto, ma mi pare che è previsto soltanto il contributo alle strade percorse, che l'intervento della Regione fosse fatto in rapporto all'utilità del servizio, non soltanto della strada percorsa, ossia se è un servizio di gran turismo credo che l'intervento della Regione non sia così urgente, mentre se è un servizio di vallata per il trasporto di persone, un servizio per trasporto di scolari, un servizio per traspor-

to di lavoratori, deve essere preso in maggiore considerazione. Fatte queste alcune osservazioni, noi abbiamo la nostra perplessità su questa legge, perché non ne siamo convinti, e quindi il nostro atteggiamento sarà di astensione sul voto finale della stessa.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Benedikter.

BENEDIKTER (S.V.P.): Über die Grundsatzausrichtung des Gesetzes und auch über die Richtlinien, nach welchen diese Beiträge gegeben werden sollen, sind wir selbstverständlich einverstanden.

Es ist ein Gesetz, das einer allgemeinen, nicht nur in Südtirol befolgten Richtlinie entspricht, daß Autotransportlinien, die den Zweck verfolgen, die Menschen zum Arbeitsplatz zu bringen, indem ihr bisheriger Siedlungsort und die Siedlungsform aufrecht erhalten bleiben, indem es vom Standpunkt der Allgemeinheit besser ist, die Fahrt vom bisherigen Siedlungsort zum Arbeitsplatz zu subventionieren als umgekehrt, das heißt als die Siedlungen am Arbeitsplatz zu vergrößern und dafür eine Verödung anderer Gegenden herbeizuführen. Und das ist letzten Endes die Inspiration, an die sich dieses Gesetz hält.

Das Gesetz betrifft eigentlich eine *nachträgliche* Subventionierung solcher Autobuslinien für die Jahre 1970 und 1971. Jedoch ist es ja klar, daß eine solche Subventionierung nicht mit dem Jahr 1971 aufhört, sondern fortgesetzt wird und daß die Richtlinien, die hier das erste Mal für diese nachträgliche Subventionierung aufgestellt werden, auch die Subventionen ab 1972 betroffen werden, es wird grundsätzlich bei diesen Richtlinien bleiben. Also geht es letzten Endes um einen gezielten Bei-

trag der öffentlichen Hand, die heutige Besiedlung und die Entwicklung der bestehenden Siedlungen, die eine Entwicklungstendenz aufweist, der entgegengewirkt werden soll und zwar im Rahmen der Raumordnung, der Entwicklungsplanung. Wir wissen, daß im Etschtalboden von Meran abwärts bis Salurn, einschließlich des Überetsch, der nur rund 7 1/2% des Landesgebietes ausmacht, bereits die Hälfte der Provinzbevölkerung konzentriert ist, 56% des Sozialproduktes erzeugt wird, daß in diesem Etschtalboden 80% des Obst- und Weinbaugesbietes und 41% des Fremdenverkehrs konzentriert sind, so daß man ohne weiteres sagen kann: Wenn diese Entwicklung nicht unter Kontrolle gehalten wird, laufen wir Gefahr, daß das übrige Südtirol — und ganz besonders die Seitentäler — mehr und mehr entvölkert werden und veröden. Das ist nicht im Sinne unseres Entwicklungsprogramms, wie es am 3. Februar 1968 verabschiedet worden ist.

Ich sehe in diesem Gesetz eine Maßnahme, wie sie zum Beispiel auch im österreichischen Raumordnungsprogramm grundsätzlich in dieser Art und Weise bejaht wird, also eine Maßnahme, um — wie es in unserem Entwicklungsprogramm heißt — die bestehende Besiedlung des Landes, das heißt die Standorte und die Entwicklung dieser Siedlungen, aufrecht zu erhalten. Das setzt voraus, daß für den, der von seinem Wohnort wegfahren muß, um zum Arbeitsplatz zu gelangen oder um einzukaufen, dem Einkommen gerechte Transportmöglichkeiten geschaffen werden.

Im Zusatzbericht, der hier verteilt worden ist, heißt es: « Wegen der eher umständlichen Trassierung unserer Straßen und der beachtlichen Anzahl von abonnierten Fahrgästen, die sich der außerstädtischen Liniendienste bedienen, haben die meisten Autobuslinien die

Merkmale, um in die Kategorie A oder in die Kategorie B eingestuft und somit bis zu 60 Lire bzw. bis zu 40 Lire pro Autobuskilometer subventioniert werden zu können. » Das wundert mich! Denn es sind doch nicht alle Straßen der Provinz gleichwertig. Es gibt intensiv befahrene Strecken in den Haupttalböden, die bestimmt nicht die Merkmale der Kategorie A und auch nicht die Merkmale der Kategorie B aufweisen. Also es wundert mich, wenn es heißt: Die meisten Autolinien hätten diese Merkmale. Denn das hat selbstverständlich seine große Bedeutung hinsichtlich der Gerechtigkeit in der Verteilung dieser Mittel. Ich habe Stimmen gehört erst jetzt seitdem das Gesetz verteilt ist, von seiten kleiner Autobusunternehmen, die eine Vereinigung haben die besagen; diese Nachzahlung, wie sie im übrigen Staatsgebiet erfolgt ist, sei betrieben worden von den großen Autobusunternehmen (zum Beispiel SAD), die Hauptnutznieser würden und die es am wenigsten brauchen und man befürchtet, daß letzten Endes der größte Teil des Geldes in die Taschen von ein oder zwei großen Autobusunternehmen landet. Das ist bestimmt nicht der Zweck der Übung. Denn in erster Linie soll ja solchen Linien geholfen werden, die tatsächlich schwierige Strecken bedienen und draufzahlen. Und der Sinn ist, sie anzuspornen, aufzumuntern, auch in Zukunft diese Strecke weiter zu befahren; die schwierigen Strecken, die verhältnismäßig wenig Fahrgäste aufweisen und die auch als Strecke schwierig sind, wo man rein kommerziell den Standpunkt einnehmen könnte: « Es steht nicht dafür, solche Strecken überhaupt zu befahren; es sollen auf lange Sicht hin besser die Menschen ihren Wohnort verlegen, anstatt hier kommerziell nicht ertragreiche Transportunternehmen aufrecht zu erhalten. »

Ich habe schon gesagt, daß man anderswo

(zum Beispiel Österreich) im Rahmen des Raumordnungsprogrammes zum Schluß gelangt ist, — auch das Schweizer Gutachten zu unserem Landesraumordnungsplan spricht sich in diesem Sinne aus —, es stehe volkswirtschaftlich dafür, solche Strecken zu subventionieren aus sozialen Gründen, anstatt eine Entvölkerung herbeizuführen und dafür in sogenannten Ballungsstandorten die sozialen Kosten der Zusammenballung tragen zu müssen.

Die Angabe, daß die meisten Autolinien die Merkmale der Kategorien A oder B haben, dürfte nicht den Tatsachen entsprechen und die der Zielsetzung des Gesetzes verlangt der größte Teil des Geldes für die schwierigen Strecken, die sozial wichtig sind, ausgegeben werde zur Unterstützung von Linien, ob große oder kleine Unternehmen, die kommerziell, nicht rentabel, ja vom raumordnerischen und vom sozialen Standpunkt aus nicht nur heute momentan, sondern auch auf lange Sicht aufrecht erhalten werden sollen.

*(Noi concordiamo naturalmente su questa legge che contiene i principi e le direttive per l'assegnazione di tali contributi.*

*Trattasi infatti di un provvedimento legislativo, che corrisponde ai criteri perseguiti in Alto Adige e cioè nel senso che lo scopo del servizio degli autobus consiste nel trasportare i lavoratori al posto di lavoro, onde evitare l'esodo di massa dai rispettivi luoghi di residenza. Ritengo conveniente per la collettività conservare allo stato attuale i centri abitati periferici, nonché l'ambiente di vita, sovvenzionando il trasporto al lavoro dalle località di residenza dei lavoratori, anziché viceversa, vale a dire ampliando zone abitate vicine ai centri produttivi, la qual cosa comporterebbe lo spopolamento di altri determinati abitati. In ultima analisi quindi il legislatore si è proprio ispirato a questo criterio.*

*La legge riguarda in realtà la sovvenzione retroattiva, cioè per gli anni 1970 e 1971 a favore delle linee degli autobus. E' tuttavia chiaro che detto contributo non verrà a cessare con l'anno 1971, anzi adeguati provvedimenti verranno presi a tal proposito anche in futuro e le direttive, a cui ci si ispira nel caso specifico, verranno adottate pure per le sovvenzioni dal 1972 in poi. Trattasi dunque di un contributo dell'amministrazione pubblica, tendente a conservare ed a favorire lo sviluppo di abitati, che si sono dimostrati proclivi ad una certa forma di incremento, che va contrastata nell'ambito del piano regolatore e di sviluppo. Come noto il fondo valle dell'Adige da Merano a Salorno, ivi comprese le zone d'Oltradige, costituisce soltanto il 7,5% del territorio provinciale, ma ivi si è concentrato il 50% della popolazione altoatesina, che produce il 56% del prodotto sociale; ciò vale pure per il settore frutti-vitico e turistico, in quanto l'80% delle colture sorgono proprio in questa zona, che è fra l'altro meta del 41% dei turisti. Si può quindi affermare che, se tale sviluppo non verrà tenuto sotto controllo, corriamo il rischio di dover assistere al fenomeno dello spopolamento della rimanente parte dell'Alto Adige ed in particolare delle vallate secondarie, la qual cosa contrasta con il nostro programma di sviluppo, approvato in data 3 febbraio 1968.*

*Questa legge ci offre quindi una misura, che possiamo trovare, ad esempio, in linea di massima nel programma di coordinamento territoriale austriaco, misura atta a conservare — come si può leggere nel nostro programma di sviluppo — i sussistenti centri abitati della Provincia, vale a dire i singoli abitati ed a favorire lo sviluppo relativo. Vale quindi come premessa, offrire a coloro, che devono lasciare l'abituale luogo di residenza per recarsi al lavoro*

e per fare la spesa, possibilità di trasporto adeguate al rispettivo guadagno.

Dalla relazione aggiuntiva distribuitaci, risulta del resto quanto segue: « A causa dello sviluppo piuttosto accidentato delle nostre strade e del notevole numero dei viaggiatori abbonati, utenti dei servizi di linea extraurbani, la maggior parte delle autolinee hanno le caratteristiche per essere classificate di categoria A o di categoria B e sono pertanto sovvenzionabili fino a lire 60 e rispettivamente fino a lire 40 per autobus-chilometro ». Questa affermazione mi stupisce, in quanto non tutte le strade della provincia si possono classificare in questo modo. Nel fondovalle vi sono molte autolinee, che servono un rilevante numero di utenti e non possono quindi avere le caratteristiche delle categorie A e B. Mi stupisce dover constatare che a quasi tutte le autolinee si vuole attribuire tali caratteristiche. Da quando ci è stata distribuita la presente legge ho sentito molte lamentele da parte di titolari di piccole imprese di tale settore, che hanno costituito una associazione. Stando a suddette lagnanze questi arretrati, che del resto sul piano nazionale sono già stati liquidati, sono frutto delle sollecitazioni fatte dalle maggiori imprese di trasporto (come ad esempio dalla SAD), le quali verranno a godere dei maggiori benefici, sebbene non ne abbiano bisogno e si teme quindi che questo denaro finirà in gran parte nelle casse di una o due grandi imprese. Non è però questo lo scopo del provvedimento. Innanzitutto si devono sovvenzionare quelle linee che servono zone accidentate, il cui esercizio risulta pertanto passivo, per incoraggiare gli interessati a continuare il proprio servizio. Vi sono infatti percorsi difficili, che servono un esiguo numero di utenti, dimodoché dal punto di vista puramente commerciale si potrebbe affermare che non ne vale la pena a continuare il servizio in parola e che

quindi sarebbe meglio esortare la popolazione di trasferirsi col tempo altrove, poiché commercialmente non è possibile gestire una impresa di trasporto pressoché passiva.

Ho già detto che altrove (ad esempio in Austria) nell'ambito del piano territoriale di coordinamento si è giunti alla conclusione — anche dalla relazione dell'equipe svizzera, che si è pronunciata in tal senso in merito al nostro piano territoriale di coordinamento —, risulta che per motivi sociali ed economici popolari sarebbe bene sovvenzionare simili linee, anziché provocare un esodo della popolazione, dovendo poi sostenere i costi sociali che comportano i cosiddetti centri agglomerati.

L'indicazione che la maggior parte delle autolinee appartiene alle categorie A e B non corrisponde comunque alla realtà delle cose ed inoltre lo scopo della legge è quello di erogare contributi maggiori per i percorsi più difficili, socialmente importanti, vale a dire per sovvenzionare, indipendentemente dall'entità dell'impresa, le autolinee commercialmente sconvenienti, ma che dal punto di vista territoriale e sociale devono rimanere in esercizio anche in futuro.)

PRESIDENTE: La parola all'assessore Dejaco.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Meine Herren! Ich möchte vor allem den einzelnen Rednern für ihre Intervention danken und Stellung beziehen zu dem, was in dieser Generaldebatte gesagt wurde.

Es wurde von verschiedenen Seiten, insbesondere der Oppositionsparteien, darauf hingewiesen, daß die Reform des Verkehrswesens

nicht rechtzeitig genau in Angriff genommen wurde und daß man auf alle Fälle damit im Verzuge sei. Ich möchte dazu folgendes sagen: Immer dann, wenn Reformen des Staates zu erwarten sind, befinden wir uns in der Situation, daß man sich fragen muß: Soll man die Reform des Staates zuerst abwarten und sich dann den örtlichen Gegebenheiten angleichen oder sollen wir die Reform vorwegnehmen und Grundsätze, die wir für richtiger halten, gleich mit eigenen Gesetzen einführen? Und schließlich und endlich hat wenigstens im Sektor Verkehrswesen der Gedanke die Oberhand gewonnen: Wir starten auf alle Fälle mit unserer Reform, weil die Reform im Berggebiet der Region sowieso ganz besondere Merkmale wird tragen müssen und anders sein wird als die des Staates. Aber eine angemessene Zeit zu einer wirklich durchdachten Reform, zu einer Einführung von neuen Grundsätzen nach über hundert Jahren einer bereits völlig eingefahrenen und eingespielten Art von Konzessionierung und dergleichen muß einem doch gegeben werden. Ja, es ist nicht denkbar, daß man eine solches Reformgesetz in wenigen Monaten einfach, über's Knie bricht. Ein solches Reformgesetz braucht seine Zeit; bedenken Sie nur an sämtliche Unterlagen, die hier gesammelt werden müssen, teils statistischer Art und dergleichen. Ich glaube, daß im heurigen vergangenen Frühjahr mit dem Auftrag an die Fachanstalt TEKNE aus Mailand wirklich ein ganz entscheidender Schritt getan wurde. Sie wissen, daß die TEKNE ein Jahr Zeit für die Ausarbeitung einschließlich der Texte des entsprechenden Gesetzes bekommen hat, und damit beantworte ich die Frage, die von Kollegen Gouthier gestellt wurde: Welche Zeiten sind eigentlich für diese Reform vorgesehen? Also ein Jahr Zeit, also bis zum nächsten Mai oder Juni, hat die Anstalt TEKNE bekommen, um ihre Arbeit

vorzulegen. Es wird dann natürlich noch die Besprechung erfolgen müssen auf allen Ebenen, um zu sehen, ob dieses Gesetz dann tatsächlich auch unserem politischen Willen entspricht. Und somit ist wohl anzunehmen, daß wenn alles ordnungsgemäß voranschreitet, daß man ungefähr nächstes Jahr im Herbst, sagen wir, beiläufig um diese Zeit so weit sein wird, das neue Gesetz zu verabschieden. Natürlich ist dieses Gesetz keine Reform; das wissen wir auch! Und es geht auch nicht darum, nur eine Teilreform zu machen, wie jemand vielleicht gemeint hat. Es ist in gar keiner Weise irgendwie eine Teilreform. Dieses Gesetz ist lediglich eine Angleichung an das, was der Staat getan hat auf rein finanzieller Ebene, um die Gesamtlage im Sektor des Verkehrswesens gegenwärtig zu überblicken. Ich galube, dieser Ausdruck, der gefallen ist, von der « legge tampone » mag eher stimmen. Um also diese Lage zu überbrücken, hauptsächlich gerade im Hinblick auf die Einführung und Annahme des neuen staatlichen Kollektivvertrages, denn Sie wissen ganz genau, daß das Staatsgesetz Nr. 94 aus den Verhandlungen zur Annahme des neuen Kollektivvertrages für die Angestellten der öffentlichen Autolinien entstanden ist.

Es wird irgendwie bezweifelt, ob die Region die genügende Kontrolle über die Formblätter haben könne, die angefordert werden. Ich möchte hier sehr klar und offen reden und ich glaube, Herr Kollege Gouthier hat die Sache eigentlich schon auch völlig erfaßt: Wenn wir natürlich die Vorlage von Bilanzen verlangt hätten, dann hätten wir die von einigen Gesellschaften bekommen, die sowieso verpflichtet sind, Bilanzen zu führen. Wir hätten aber die kleineren Betriebe und, sagen wir, die Familienbetriebe, die vom Gesetz her nicht zur Führung einer Bilanz oder zur Abfassung einer Bilanz verpflichtet sind, die hätten ganz be-

stimmt eher auf den Beitrag verzichtet als sich vielleicht von irgendeinem Wirtschaftsfachmann eine Bilanz anfertigen zu lassen, die eigens von diesem Gesetz verlangt worden wäre. Wir haben das also ausgeschaltet. Und ich glaube, ich kann den Kollegen darüber beruhigen: Wir haben im regionalen Transportinspektorat genügend Unterlagen und genügend Elemente zur tatsächlichen Bewertung der Richtigkeit der Ausführung der Fragebögen, die in Frage kommen werden. Diese Fragebögen, die gegenwärtig in Ausarbeitung begriffen sind, werden so sein, daß tatsächlich alle jene Angaben drinnen sind, die uns als nötig erscheinen, um die Einstufung in die einzelnen Kategorien vorzunehmen. Natürlich könnten wir genau genommen das alles auch ohne die Fragebögen machen, denn wir hätten tatsächlich die Elemente und Unterlagen selbst da, aber natürlich, um von jeder einzelnen Firma alles beisammen zu haben und, sagen wir, dem Inspektorat auch gewissermaßen eine weitere Arbeit zu ersparen, soll die Firma selbst unter eigener Verantwortung zunächst einmal — und ich glaube, das ist auch richtig und demokratisch —, sie soll das Recht haben, zunächst selbst ihre Angaben zu machen. Falsche Angaben können wir in kürzester Zeit feststellen.

Es hat der Kollege Avancini darauf hingewiesen, daß es eigentlich traurig war, daß die Regionen mit Sonderstatut von den beiden Staatsgesetzen ausgeschlossen wurden. Sie haben recht! Und ich glaube mit Recht haben Sie auch verlangt, zu wissen, was hat eigentlich der Regionalausschuß getan, um hier entgegenzuwirken, um zu versuchen, daß tatsächlich die Regionen mit Sonderstatut auch noch in die beiden entsprechenden Staatsgesetze eingefügt werden. Ich möchte ihm dazu sagen: Es ist wirklich viel getan worden! Schauen Sie, wir haben zunächst, ich glaube, sogar zweimal ein

Schreiben an sämtliche Parlamentsabgeordnete der Region geschickt mit der Bitte, sich interessieren zu wollen, damit bei der Vorlage dieser Gesetze auch die Regionen mit Sonderstatut berücksichtigt werden. Wir haben weiterhin ein Schreiben gerichtet an alle Präsidenten der Regionen mit Sonderstatut, damit sie über ihre Abgeordneten hinwiederum versuchen, denselben Druck auf Regierung und Parlament auszuüben. Ja, ich habe dann persönlich in Rom ein Treffen der Transportassessoren aller Regionen mit Sonderstatut veranlaßt. Wir haben uns in Rom getroffen, haben uns im Transportministerium angemeldet und sind dann vom Unterstaatssekretär Dr. Cengarle empfangen worden, dem wir die ganze Angelegenheit vorgetragen haben. Man hat festgestellt, daß das Transportministerium gar nicht so dagegen war, im Gegenteil, ich glaube, tatsächlich offen sagen zu können, daß das Transportministerium voll und ganz unsere Thesen eingesehen hat und bereit gewesen wäre, auch die Regionen mit Sonderstatut in das Gesetz mitaufzunehmen bzw. ein Zusatzgesetz sofort nach dem ersten einzureichen. Dann aber hat das Schatzministerium die größten Schwierigkeiten erhoben, so daß es einfach eine Barriere wurde, über die man nicht hinausgekommen ist. Ich möchte in diesem Zusammenhang zum Beispiel vorlesen, nur einen kleinen Abschnitt, was Unterstaatssekretär Cengarle unserem Herrn Präsidenten geantwortet hat. Er sagt hier: « *Tuttavia l'opposizione del Tesoro non riguarda soltanto la mancanza di copertura finanziaria, ma trova appoggio in una sentenza della Corte Costituzionale, sentenza n. 11 del 30 gennaio 1969, con la quale è stata dichiarata non fondata la questione di legittimità sollevata dalla Regione sarda per la violazione del principio di uguaglianza, ecc. . . . avrebbe determinato, escludendo dal contributo le imprese titolari di concessio-*

ne regionale ». Also, auch das, sehen Sie, hat dazu beigetragen, die Regierung hat sich einfach ganz klar auf den Standpunkt gestellt, die Konzessionen, die von den Regionen erteilt werden, sind vom Staat aus nicht subventionierbar und infolgedessen haben die Regionen mit Sonderstatut selbst dafür zu sorgen.

Es hat Kollege Pasquali darauf hingewiesen, daß die Prozedur des Gesetzes nach seiner Ansicht richtig ist und ich glaube, ihm versichern zu können, daß nach langem und genauem Studium diese Prozedur so ausgeklügelt wurde — und ich antworte hier in einem auch dem Kollegen Benedikter —, so ausgeklügelt wurde, daß ich versichern kann, daß man nicht, wie man gemeinhin bei uns landläufig sagt « nicht Wasser in den Bach trägt ». Das werden wir nicht tun; im Gegenteil, ich glaube, es sind in diesem Gesetz alle Vorkehrungen getroffen, damit, wie ich auch anfangs gesagt habe bezüglich der Bilanzen, tatsächlich jene Linien zuerst darankommen, die eben aus sozialen Gründen zu halten sind, wie Assessor Benedikter gesagt hat, hauptsächlich im Hinblick auf die mögliche Entvölkerung, auf die Erreichung des Arbeitsplatzes, auf die Erreichung der kulturellen Institutionen, wenn jemand ins Kino gehen will, ins Theater gehen will usw., ich brauche ja das nicht im einzelnen aufzuzählen.

Ich möchte Herrn Kollegen Sembenotti danken für seine Worte, die er geglaubt hat, mir gegenüber sagen zu müssen. Und wenn er sagt: Ja, die Zeiten sind aber immer lang! Ja, wohl das stimmt, aber ich möchte darauf verweisen, Kollege Sembenotti, was ich früher gesagt habe: Man kann nicht in einigen wenigen Monaten etwas Erstens machen. Seien Sie beruhigt, ich habe mir das Problem wirklich zu Herzen genommen und ich glaube, daß auch in der TEKNE selbst ein Team von ganz jungen

Menschen an der Arbeit ist, Männer, die weit über die Grenzen nicht nur unserer Region, sondern des Staates hinaus alle Möglichkeiten kennen und studiert haben und infolgedessen sicherlich etwas Neues und Modernes erarbeitet werden. Glauben Sie ja nicht — und das sage ich Ihnen ganz klar —, daß unter dem Wort « modern » nicht auf alle Fälle einfach eine Verstaatlichung oder Verregionalisierung gemeint ist. Das schließe ich fast heute bereits aus, schon auch aus dem Grund, weil das einfach finanziell von der öffentlichen Hand nie zu verkraften sein würde. Aber, daß man — wie heute angedeutet wurde, es ist das Wort « comprensorio » gefallen —, daß man also wahrscheinlich nach geographischen Verkehrserfordernissen — im Italienischen nennt man sie heute schon die « bacini di traffico » —, daß man nach solchen Grundsätzen vorgehen wird: Vor allem, aber nicht nur — ich betone das, denn ich nehme jetzt etwas vorweg, das bestimmt noch nicht fertig ist — nicht nur mit Konsortien und zwar mit obligatorischen Konsortien. Aber auch mit dieser Form wird bestimmt operiert werden, um gerade das — und hier antworte ich jetzt gerade Herrn Nicolodi, nicht wahr — auszuschalten, was eben so oft vorkommt, daß hier eine Linie aus Konkurrenzgründen versucht, unbedingt eine Parallellinie zu erhalten und dann ist das so unwirtschaftlich, daß man es nicht vertreten kann. Um das alles auszuschließen, wird ganz bestimmt in einer ganz neuen Form vorgegangen werden, allerdings so, daß die Einflußsphäre, daß, sagen wir, auch — darf ich das Wort Macht benutzen, ja —, daß die Macht der Region bedeutend stärker wird, insofern, daß sie nicht nur eine irgendwie theoretische Aufsicht hat, sondern tatsächlich eine Mitbestimmung, in dem Sinne, daß Betriebe, obwohl sie vielleicht teilweise in privater Hand bleiben werden, doch den öffent-

lichen Notwendigkeiten entsprechen, rationell geführt und volkswirtschaftlich vertretbar seien. Das ist, glaube ich, das Um und Auf des Genzen, das wir erreichen wollen.

Und nun ein Wort noch zum Dr. Benedikter, der eben darauf hingewiesen hat, daß in unserem Lande auf kleinstem Gebiet, nämlich auf 7 1/2% des Gebiets, mehr als die Hälfte der Bevölkerung konzentriert ist, dort auch mehr als die Hälfte des Sozialproduktes entsteht und daß infolgedessen die Gefahr der Entvölkerung gegeben ist. Und ich möchte auch ihm sagen: Wenn das Gesetz richtig durchgelesen wird und aufmerksam durchgelesen wird, dann findet man ganz bestimmt jene Grundsätze, die da sind, um hauptsächlich diesem sozialen Inhalt entgegenzukommen und gerade diese Ziele im Auge zu haben und auch praktisch fördern zu können. Darüberhinaus hat er gemeint, im Zusatzbericht stehe drinnen, daß die meisten vielleicht zur Kategorie A und B gehören worden. Nun möchte ich folgendes sagen, Kollege Benedikter: Die A-Linien sind ja gerade die, die in den Tälern verkehren; die B-Linien, die vielleicht an zweiter Stelle sein werden oder vielleicht auch mehr sein werden, sind jedenfalls die, die nur eines der Merkmale besitzen, die zusammenwirken müssen, um die Kategorie A zu formen. Nun, denken wir, daß im Talboden Linien verkehren, von denen zum Beispiel schon ausgeschlossen werden: die interregionalen Linien, also alle Linien, die irgendwie über die Grenze der Region hinausgehen; das sind ja staatliche Konzessionen und infolgedessen haben die eventuell die staatliche Unterstützung, aber nicht unsere. Dann sind im Talboden natürlich auch ausgeschlossen alle jene Linien, die parallel zur Eisenbahn gehen und Einsteigeverbot haben. Ferner muß man auch bedenken, daß alle aktiven Linien ausgeschlossen sind und gerade

dort, wo eben die Bevölkerungsballung am stärksten ist, dort sind ja die Linien auch jedenfalls oder fast in 100% der Fälle aktiv und sind durch die eigene Klausel dieses Gesetzes wiederum deswegen ausgeschlossen, so daß die absolute Mehrheit ganz bestimmt eben sich auf die anderen Linien konzentriert.

Das ist, glaube ich, alles, was ich zur Antwort auf diese Generaldebatte zu sagen habe und behalte mir vor, eventuell noch bei einzelnen Artikeln darauf einzugehen.

BENEDIKTER (S.V.P.): ... das kann ja nicht stimmen!

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): A sind die, die am meisten subventioniert werden, nicht wahr, in den Hochtälern, bei Steigungen usw., nicht wahr; die B sind die, die gerade zwischen drinnen sind, die also nur ein Merkmal aufweisen und die C sind die, die ausgeschlossen werden!

*(Signori colleghi! Desidero innanzitutto ringraziare i singoli oratori per il loro intervento e prendere posizione a quanto è stato detto in questo dibattito generale.*

*Da molti banchi e soprattutto da quelli dell'opposizione è stato fatto osservare che la riforma del settore dei trasporti non è stata presa in considerazione in tempo utile e che pertanto in tal senso siamo in notevole ritardo. Vorrei però fare presente che ogni qual volta si annunciano riforme statali, veniamo a trovarci nel dilemma, se attendere i provvedimenti riformatori dello Stato per adeguarli alle locali esigenze particolari, o se procedere a tale riforma, introducendo con proprie leggi i principi che riteniamo giusti. In questo caso ha avu-*

to infine il sopravvento la convinzione che è meglio attuare una propria riforma, in quanto essa dovrà presentare per le zone montane diverse caratteristiche rispetto a quella statale. Per riformare però con ponderatezza un sistema concessionario, che risale a 100 anni fa, nonché per introdurre nuovi principi ci si dovrà pur dare un adeguato periodo di tempo. Non è infatti possibile elaborare in alcuni mesi una simile legge riformatrice, anzi ci vuole, ripeto, del tempo. Basta considerare quanti documenti, ed in parte a carattere statistico, si debbano raccogliere a tale scopo, per cui ritengo che l'incarico affidato questa primavera all'istituto specializzato TEKNE di Milano, costituisce già un passo decisivo. Loro sanno che predetto istituto ha chiesto un anno di tempo per elaborare i dati relativi ed i testi delle rispettive leggi, e con ciò rispondo alla domanda del collega Gouthier e cioè per quando sarebbe prevista la riforma in parola. Dunque un anno, che scade il prossimo maggio o giugno, il tempo cioè che è stato accordato all'istituto TEKNE per portare a termine i propri lavori. Naturalmente si dovranno poi avviare i colloqui in tutti i livelli per vedere, se questa legge corrisponde effettivamente alla nostra volontà politica. Si può quindi presumere che il prossimo autunno, circa in questo periodo, e sempre che tutto proceda regolarmente, saremo in grado di approvare la nuova legge. Faccio però presente che questo provvedimento non sarà una riforma, sia ben chiaro! Nel caso specifico non si tratta di attuare una parziale riforma, come ha affermato qualche consigliere, poiché in effetti non si tratta assolutamente di una misura riformatrice. Noi cerchiamo di adeguarci sotto il profilo finanziario all'operato dello Stato, per superare la crisi di questo settore. L'espressione « legge tampone », udita pocanzi, rende infatti meglio l'idea della nostra inten-

zione. Tale provvedimento va quindi inteso come mezzo per superare la precaria situazione e soprattutto in considerazione del fatto che notoriamente, a seguito delle trattative per l'accettazione del contratto collettivo dei dipendenti delle autolinee pubbliche, è stata varata la legge nazionale n. 94.

E' stato espresso il dubbio, se la Regione potrà avere o meno un sufficiente controllo sui questionari richiesti. Desidero dire chiaramente e credo che il collega Gouthier ha pienamente compreso il problema e cioè, qualora avessimo richiesti i documenti di bilancio, questi sarebbero stati presentati soltanto dalle imprese obbligate a tenere i menzionati documenti, poiché quelle minori, ad esempio le imprese familiari, che per legge sono esonerate da tale impegno, avrebbero senz'altro preferito rinunciare al contributo, anziché rivolgersi ad un commercialista per farsi elaborare il documento di bilancio richiesto per legge. Per questo motivo abbiamo evitato di chiedere il documento in parola. A tal proposito posso tranquillizzare il collega, in quanto all'ispettorato regionale ai trasporti sussistono sufficienti documenti ed elementi, che ci permettono di controllare la veridicità dei questionari. Questi non trovano attualmente in fase di elaborazione, e saranno composti in modo tale, da poter rilevare tutte le indicazioni necessarie per la classificazione delle singole categorie. In pratica potremmo noi stessi predisporre tutto in base ai documenti a nostra disposizione, senza peraltro dover ricorrere al questionario, ma per evitare all'ispettorato il lavoro di raccolta degli elementi di ogni singola impresa, si è pensato — credo che ciò sia giusto e democratico — di lasciare alla ditta il diritto di fare, sotto la propria responsabilità, la relativa dichiarazione, la qual cosa mi sembra giusta e democratica. Le indicazioni false potranno essere verificate entro breve tempo.

Il collega Avancini ha fatto presente come sia stato veramente un peccato aver escluso le Regioni a statuto speciale dal beneficio di ambedue queste leggi! Ella infatti ha giustamente richiesto di voler essere informato su quanto la Giunta regionale abbia intrapreso a tal proposito, per cercare che anche le Regioni di cui sopra venissero incluse nei rispettivi provvedimenti legislativi. Desidero aggiungere che molto è stato fatto! Abbiamo inviato, se non erro, due scritti ai parlamentari della Regione, pregandoli di interessarsi, affinché all'atto della presentazione delle menzionate leggi si tenesse conto pure delle Regioni a statuto speciale. Ci siamo inoltre rivolti ai presidenti delle altre Regioni autonome, invitandoli di prendere analoghi contatti con i rispettivi parlamentari per fare pressione sul Governo e sul Parlamento. Personalmente ho promosso a Roma un incontro di tutti gli assessori ai trasporti di dette Regioni. Questo incontro ha avuto luogo e tutti insieme ci siamo fatti annunciare al ministero dei trasporti e quindi siamo stati ricevuti dal sottosegretario dott. Cengarle, al quale abbiamo esposto la questione. Abbiamo potuto constatare che il ministero relativo non era affatto contrario, anzi credo poter senz'altro affermare che gli organi ministeriali hanno riconosciuto la validità della nostra tesi e sarebbero stati disposti di considerare nella legge le Regioni a statuto speciale, nella fattispecie di inoltrare immediatamente dopo il primo provvedimento una legge aggiuntiva. Senonché il ministero al tesoro ha sollevato delle difficoltà, e ci si è quindi trovati davanti ad una insormontabile barriera. A tal riguardo mi si permetta dare lettura di un piccolo stralcio dello scritto inviato dal sottosegretario Cengarle al signor presidente: « Tuttavia l'opposizione del Tesoro non riguarda soltanto la mancanza di copertura finanziaria, ma trova appoggio in una sentenza della

Corte Costituzionale, sentenza n. 11 del 30 gennaio 1969, con la quale è stata dichiarata non fondata la questione di legittimità sollevata dalla Regione sarda per la violazione del principio di uguaglianza, ecc. . . . avrebbe determinato, escludendo dal contributo le imprese titolari di concessione regionale ». Anche ciò quindi ha contribuito alla esclusione delle Regioni a statuto speciale, in quanto il Governo ha assunto chiaramente la posizione, che le concessioni regionali non sono sovvenzionabili dallo Stato, per le quali le Regioni autonome devono provvedervi direttamente.

Il collega Pasquali ha espresso perplessità per la procedura della legge, ma a tal proposito posso assicurare — e con ciò rispondo anche al collega Benedikter — che dopo un lungo ed attento studio si è escogitata questa procedura, per cui posso garantire che, come si dice comunemente nel nostro linguaggio « non si porta acqua al torrente ». No, ciò non lo faremo, anzi in questa legge sono state prese tutte le misure precauzionali, come ho già detto in precedenza circa i bilanci, per prendere innanzitutto in considerazione quelle linee, che vanno conservate per motivi sociali, come ha affermato l'assessore Benedikter, per evitare un eventuale esodo della popolazione, nonché per facilitarle il raggiungimento del posto di lavoro, delle istituzioni culturali, quali sono il cinema, teatro ecc.

Desidero ringraziare il collega Sembenotti per le parole che egli ha creduto di dovermi rivolgere e se quindi egli afferma che i tempi sono sempre lunghi, ha ragione, ma vorrei ricordarle quanto ho detto in precedenza e cioè che non è possibile prendere entro pochi mesi seri provvedimenti. Stia tranquillo, il problema me lo sono preso veramente a cuore e sono dell'avviso che all'istituto TEKNE lavora una equipe di giovani che non conoscono e non

*hanno studiato soltanto le possibilità della nostra Regione, ma dello Stato stesso e sono quindi sicuro che stanno preparando qualche cosa di nuovo e di moderno. Non si creda comunque — lo desidero dire chiaramente — che per moderno s'intenda una nazionalizzazione od una regionalizzazione delle autolinee. Simile possibilità la vorrei quasi escludere soltanto per il motivo che l'amministrazione pubblica non è in grado di sostenere il relativo onere finanziario. Ma, come qualcuno ha accennato, si è parlato infatti di comprensorio, si procederà probabilmente secondo le esigenze di trasporto delle singole zone — in italiano le si denominano già « bacini di traffico » — dunque, ripeto che probabilmente sono questi i principi, che si adotteranno, ma soprattutto non si istituiranno soltanto consorzi e cioè consorzi obbligatori, la qual cosa desidero sottolineare. Si opererà quindi in tal senso per eliminare — e con ciò rispondo al signor Nicolodi — le possibilità attualmente abbastanza frequenti, e cioè che una impresa cerca per motivi di concorrenza di ottenere la concessione per autolinee parallele ad una già sussistente, la qual cosa è poco conveniente ed assolutamente non accettabile. Per escludere quindi tutto ciò si procederà con una forma del tutto nuova nel senso, che la sfera di influenza — o meglio mi si permetta usare la parola potere — cioè che il potere della Regione verrà valorizzato, in quanto all'ente regionale non sarà riservata soltanto una vigilanza teorica, ma parteciperà direttamente alle decisioni, dimodoché, sebbene i servizi rimarranno in parte in mano all'iniziativa privata, gli stessi corrisponderanno senz'altro alle esigenze degli utenti, e verranno amministrati razionalmente e risulteranno quindi accettabili sotto il profilo economico-popolare. Questo è in sostanza quanto desideriamo realizzare.*

*Mi si permetta ancora di dire qualche co-*

*sa in merito all'intervento del dott. Benedikter, il quale ha indicato che nella più piccola zona della nostra Provincia, vale a dire sul 7,5% del territorio provinciale è concentrata più della metà della popolazione altoatesina, dove si produce oltre il 50% del prodotto sociale, per cui sussiste il pericolo di un massiccio esodo. Faccio presente che, se si legge con attenzione il provvedimento legislativo, si possono identificare principi, atti a venir incontro alle esigenze sociali, a perseguire tali scopi, nonché per favorirli. Egli inoltre ha fatto notare come dalla relazione aggiuntiva risulti che quasi tutte le linee appartengono alle categorie A e B. Collega Benedikter desidero dirle che le linee A sono le autolinee delle vallate, le B, che probabilmente saranno più numerose, sono comunque quelle che posseggono soltanto una caratteristica, vale a dire una componente della categoria A. Consideriamo dunque che nel fondovalle prestano servizio autolinee, delle quali e precisamente quelle interregionali, vale a dire gli autobus che in certo qual modo varcano i confini del territorio della Regione, sono escluse a priori da questo provvedimento, in quanto trattasi di concessioni statali, che godranno eventualmente delle sovvenzioni statali ma non della nostra. Escluse sono inoltre tutte le autolinee che nel fondovalle percorrono tratti paralleli alla ferrovia, senza peraltro avere il diritto di fermata, nonché tutte le linee attive, che servono zone molto popolate, il cui esercizio è del 100% o quasi. Per garantire una concentrazione della maggior parte dei contributi su tutte le altre linee, si è provveduto ad inserire nella legge delle clausole, escludendo dal previsto beneficio tutti i succennati autoservizi.*

*Questo, credo, è quanto ho da dire in risposta al dibattito generale e mi riservo di entrare eventualmente nel merito dei singoli articoli.*

BENEDIKTER (S.V.P.): ... Non è possibile!

DEJACO (Assessore supplente per il turismo, assistenza e beneficenza - S.V.P.): Le A sono quelle nelle alte valli, che percorrono forti pendenze ecc., e per cui avranno maggiori sovvenzioni, le B sono quelle intermedie, che posseggono cioè soltanto una caratteristica delle A, mentre le C sono quelle escluse!

PRESIDENTE: La discussione generale è chiusa. Metto in votazione il passaggio alla discussione articolata: approvato a maggioranza con 8 astensioni.

#### Art. 1

Al fine di assicurare le prosecuzioni dei pubblici autoservizi e di garantire lo stato di efficienza del necessario materiale rotabile, la Amministrazione regionale è autorizzata a concedere, in relazione alle percorrenze, espresse in autobus/chilometro, effettuate negli anni 1970 e 1971, sovvenzioni straordinarie alle imprese che esercitano autoservizi pubblici di linea extraurbani in base a concessione regionale e che non godono, per tali servizi, di altri interventi finanziari pubblici comunque denominati.

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

#### Art. 2

La misura della sovvenzione autobus/chilometro per ogni autolinea è fissata dalla Giunta regionale, nei limiti sotto riportati, in base alle risultanze del conto di esercizio redatto in conformità ad apposito schema, alle eventuali risultanze attive di altre autolinee regionali con-

cessionate alla stessa impresa ed alle esigenze economiche dell'impresa in relazione all'interesse pubblico di mantenere anche per il futuro l'esercizio delle autolinee ritenute necessarie per garantire ad ogni cittadino pari condizioni di accessibilità ai servizi civili, sociali e culturali ed ai luoghi di lavoro:

1) CATEGORIA A - sovvenzione fino al limite di lire 60 per autobus/chilometro - comprende le autolinee che:

a) si svolgono su strade che, o per la notevole pendenza o per il tracciato tortuoso o per le caratteristiche del fondo stradale, determinano una notevole usura del materiale rotabile;

b) presentano una frequenza media di passeggeri inferiore ai 2/3 dei posti a sedere disponibili sull'autobus impiegato oppure siano usati da un numero notevole di passeggeri abbonati.

2) CATEGORIA B - sovvenzione fino al limite di lire 40 per autobus/chilometro - comprende le autolinee per le quali ricorra una delle caratteristiche di cui al punto 1).

3) CATEGORIA C - sovvenzione fino al limite di lire 20 per autobus/chilometro - comprende le autolinee che non presentano nessuna delle caratteristiche di cui al punto 1), ma i cui conti di esercizio risultino ugualmente passivi.

La classificazione delle singole autolinee ai fini della presente legge è fatta dalla Giunta regionale, sentite le Giunte provinciali.

Pongo in votazione l'art. 2: approvato a maggioranza con 8 astensioni.

#### Art. 3

Le domande devono essere presentate alla Giunta regionale:

a) per l'anno 1970 entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge;

b) per l'anno 1971 entro il 30 aprile 1972.

Le domande devono essere corredate di una dichiarazione, debitamente sottoscritta dal legale rappresentante sotto la sua responsabilità, secondo un apposito schema predisposto dalla Giunta regionale; inoltre deve essere fornita la documentazione che sia ritenuta necessaria dall'Ispettorato generale dei trasporti a prova delle dichiarazioni rese.

Pongo in votazione l'art. 3: approvato a maggioranza con 8 astensioni.

#### Art. 4

La sovvenzione può essere accordata solo nel caso che risulti passivo il conto di esercizio dell'autolinea da sovvenzionare.

Pongo in votazione l'art. 4: approvato a maggioranza con 6 astensioni.

#### Art. 5

Possono ottenere la sovvenzione regionale le imprese che al momento della liquidazione della stessa esercitano quali titolari delle relative concessioni regionali, le autolinee per le quali la sovvenzione verrà accordata ed abbiano rispettato il contratto collettivo di lavoro e le leggi sociali.

Sono escluse dal computo per la determinazione della percorrenza annua sovvenzionabile, le corse bis e quelle speciali per trasporto scolari e studenti a prezzo forfettario, nonché le percorrenze relative a linee o tratte di linee, senza divieto di carico, concorrenti con servizi di trasporto ad impianti fissi e loro autoservizi sostitutivi.

Sono escluse dalle sovvenzioni le imprese a carico delle quali, nel periodo 1970 e 1971,

siano state accertate d'ufficio delle gravi irregolarità od inadempienze e nei confronti delle quali si sia perfezionata la procedura di decadenza; in tale caso non viene corrisposta la sovvenzione sulla percorrenza relativa ai servizi per i quali sia stata dichiarata la decadenza della concessione.

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

#### Art. 6

La Giunta regionale può subordinare l'erogazione di tutta o di parte della sovvenzione regionale alla esibizione di una dichiarazione rilasciata dalla Direzione Compartimentale della M.C.T.C. per il Trentino - Alto Adige comprovante l'avvenuta immatricolazione in data successiva all'1 gennaio 1970, nella provincia di Trento od in quella di Bolzano al nome dell'impresa di uno o più autobus destinati al rinnovo del materiale rotabile.

Pongo in votazione l'art. 6: approvato a maggioranza con 8 astensioni.

#### Art. 7

Qualora a seguito dell'estensione delle provvidenze statali a favore dei titolari di concessioni regionali, siano concessi dei contributi per gli anni 1970 e 1971 ad imprese beneficiarie della sovvenzione prevista dalla presente legge, queste sono obbligate a restituire all'Amministrazione regionale un importo pari alla sovvenzione regionale od al contributo statale, se inferiore.

Pongo in votazione l'art. 7: approvato a maggioranza con 8 astensioni.

#### Art. 8

L'articolo 2 della legge regionale 2 settembre 1968, n. 27, modificato con l'articolo

6 della legge regionale 19 ottobre 1970, n. 21, è ulteriormente modificato come segue: « Per la concessione dei contributi ai sensi della legge regionale 5 settembre 1966, n. 17, a favore dei pubblici istituti di cura di cui all'articolo 1 della legge medesima e all'articolo 1 della presente legge, è autorizzato nell'esercizio finanziario 1968 un limite di impegno di lire 150 milioni. Le relative annualità saranno iscritte nello stato di previsione della spesa della Regione in misura di lire 150 milioni per ciascuno degli esercizi dal 1968 al 1969 e dal 1972 al 1984 ».

Pongo in votazione l'art. 8: approvato a maggioranza con 8 astensioni.

#### Art. 9

Per l'attuazione della presente legge è autorizzata a carico dell'esercizio finanziario 1971 la spesa di lire 500 milioni. Alla copertura dell'onere si provvede:

- per lire 350 milioni mediante riduzione del fondo speciale iscritto al capitolo 670 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario medesimo;
- per lire 150 milioni con le disponibilità di bilancio, di pari importo, derivanti, in base al disposto dell'articolo 8 della presente legge, della eliminazione dell'annualità prevista a carico dell'esercizio finanziario 1971 dalla legge regionale 2 settembre 1968, numero 27.

Pongo in votazione l'art. 9: approvato a maggioranza.

Chi chiede la parola per dichiarazione di voto? Nessuno.

Prego di distribuire le schede.

(Segue votazione a scrutinio segreto).

Esito della votazione:

Votanti 36

27 sì

2 no

7 schede bianche.

Viene discusso ora il disegno di legge n. 146: « **Ulteriore intervento della Regione per il miglioramento dei servizi di trasporto infermi** ».

La parola all'assessore.

FRONZA (Assessore previdenza sociale e sanità - D.C.): (legge).

PRESIDENTE: La parola al Presidente della II commissione legislativa.

BENEDIKTER (S.V.P.): (legge).

PRESIDENTE: La parola al cons. Dalsass per la relazione della II commissione legislativa.

DALSASS (S.V.P.): (legge).

PRESIDENTE: E' aperta la discussione generale. Chi prende la parola? La parola al cons. de Carneri.

de CARNERI (P.C.I.): Sui principi e sulle finalità della legge niente da eccepire signor Presidente, signori consiglieri, si tratta evidentemente di una spesa più che necessaria per aiutare e sovvenzionare un servizio di essenziale importanza, quale è quello che viene svolto dagli enti, a cui si propone di erogare le somme in oggetto. Devo però richiamare qui in aula

quanto è emerso in sede di discussione presso la competente commissione agli affari generali, e cioè la grossissima sperequazione fra i chilometri percorsi dalla Croce Rossa Italiana di Bolzano e dalla Croce Bianca di Bolzano, e rispettivamente dalla Croce Rossa di Trento, proprio per esplicitare il servizio, cui ho accennato prima. Nella tabella allegata al disegno di legge si vede come questa discrepanza, che io definisco addirittura di entità enorme, sia assolutamente palese. Ci si è chiesti in commissione come sia mai possibile che con un personale, che è superiore a quello della Croce Rossa e della Croce Bianca della provincia di Bolzano, la Croce Rossa di Trento realizzi un chilometraggio con i suoi mezzi per soccorrere e trasportare gli infermi così esiguo rispetto alla mole, alla entità degli altri. L'assessore in sede di commissione, se ben ricordo, ha ammesso che questa disuguaglianza così accentuata esiste, però non è stato altrettanto chiaro circa le motivazioni, circa le ragioni che stanno alla base di queste grandi differenze. Qui leggiamo: « Nel 1970 la Croce Rossa di Bolzano ha 15 persone addette, la Croce Bianca di Bolzano ha 19 persone addette per questi servizi », quindi fanno un totale di 34; « la Croce Rossa di Trento ha 37 persone addette, e ciò nonostante realizza un chilometraggio nel 1970 di 267.971 chilometri, rispetto ai 583.391 della Croce Bianca e i 317 mila della Croce Rossa di Bolzano ». Ora, data la rilevanza e l'importanza di questo servizio io non posso non richiamare l'attenzione dell'assessore e di tutti i signori consiglieri proprio su questo fatto estremamente preoccupante. Chiedo quindi che in questa pubblica seduta l'assessore competente dia una motivazione, spieghi come mai ciò si sia verificato, e soprattutto ci dica quali iniziative, quali misure intende assumere concretamente la Giunta regionale, affinché il trasporto infermi nella provin-

cia di Trento abbia quanto meno la stessa efficienza che, almeno dai dati che ci sono stati esposti, sembra avere il servizio nella provincia di Bolzano. In fondo dal punto di vista territoriale, dal punto di vista della superficie, la provincia di Bolzano è più estesa, ma non di molto, come popolazione praticamente è pressoché uguale, grandi differenze insomma sostanzialmente non ce ne sono. Come mai questa enorme discrepanza, questa differenza veramente notevolissima? Lo chiediamo per l'importanza veramente fondamentale di questo servizio, non solo ai fini della salute, ma qualche volta anche della vita degli stessi cittadini.

Concludo dicendo che le lamentele e le proteste per il fatto che nel Trentino questo servizio non sia tale da rispondere alle esigenze della salute dei cittadini, sono abbastanza diffuse. Quindi noi non solleviamo difficoltà, votiamo in favore perché questo servizio va sostenuto assolutamente, ma per quanto riguarda gli elementi di critica che ho introdotto e illustrato prima io chiedo una risposta non solo che giustifichi il passato, ma innanzitutto rassicuri noi e, tramite noi, le popolazioni pro futuro circa l'efficienza di questo servizio nella provincia di Trento.

PRESIDENTE: C'è qualcun altro che chiede la parola? La parola al cons. Avancini.

AVANCINI (P.S.I.): Molto brevemente signor Presidente, per dire che il mio gruppo è d'accordo con questo disegno di legge in quanto ritiene che il rifinanziamento, per dare un aiuto per questo servizio sia assolutamente indispensabile. Ho notato anch'io la differenza, la sperequazione esistente tra la provincia di Trento e la provincia di Bolzano in questo disegno di legge, ma ritengo che ci siano delle

proposte di emendamento che riescano a superare questa difficoltà. Io vorrei richiamare l'attenzione dell'assessore sulla necessità di rendere più efficiente e più snello il servizio di intervento della Croce Rossa. Io non so se non sia possibile costituire un centro di informazione e un centro che garantisca la possibilità di un rapido intervento, in maniera che specialmente gli infortunati non debbano attendere, non debbano mai attendere delle ore sulla strada prima che ci sia l'intervento della Croce Rossa. C'è un esempio concreto, un caso concreto, che è capitato al mio collega di gruppo, che prima che arrivasse la Croce Rossa è passata un'ora perché quella di Riva non era disponibile e il collegamento tra Riva e Rovereto non esisteva e non esiste, pertanto sarebbe opportuno proprio creare un centro radio, creare qualche cosa che garantisca la immediata disponibilità di un intervento da una parte e dall'altra, cioè se è occupata quella di Arco, e se è occupata quella di Riva, ci sia immediatamente il collegamento con quella di Rovereto, con quella di Trento, con quella di Cles e con quella di Tione, in maniera che il servizio venga garantito immediatamente. Ecco, questo mi sembra di dover dire perché come ha detto già il collega de Carneri le lamentele sono abbastanza diffuse per quanto riguarda il ritardato intervento dei mezzi della Croce Rossa.

Detto questo dichiaro il mio voto favorevole a questo disegno di legge.

**PRESIDENTE:** La parola alla cons. Gebert.

**GEBERT-DEEG (S.V.P.):** Ich möchte hier nur eine Bemerkung eingehen, die vorher gemacht wurde, und zwar will man nicht verstehen, warum in der Provinz Bozen mehr Ki-

lometer aufzuweisen sind als in der Provinz Trient. Wir haben des öfteren — auch hier im Regionalrat — die Situation unserer Krankendienste — damit auch die Situation der Spitäler und Krankenhäuser — aufgezeigt, die nachweislich so ist, daß sie im Hintertreffen gegenüber Trient ist. Ich möchte nur einige Zahlen nennen: Sie haben in Trient elf öffentliche Krankenhäuser; ich zähle die Privatkliniken, von denen Sie auch mehr haben als wir, nicht fertiggesprochen, elf öffentliche Krankenhäuser, die viel weiter in die Peripherie hinausgetragen sind, als es unsere Krankenhäuser sind. Zum Beispiel nehmen wir den Vinschgau her: Das Krankenhaus in Schlanders dient auch dem Kranken, der in Langtaufers lebt. Oder das Krankenhaus von Bruneck dient auch dem Kranken, der in Prettau wohnt. Und das bedeutet 60 und 70 Kilometer Entfernung und dies bei Richtlinien, die sagen: Ein Spital soll ein Einzugsgebiet von 35, höchstens 40 Kilometer Radius haben. Ich meine, wir haben also fast ein Drittel mehr an Entfernungen zu den Krankenhäusern. Man sagt uns manchmal, das sei besser, wir hätten dann nicht so viele kleine Krankenhäuser. Die Entscheidung lasse ich offen ob wenig haben besser ist als mehr? Ich erinnere daran, daß anlässlich der Diskussion um das psychiatrische Krankenhaus gesagt wurde: Seid froh, so könnt Ihr etwas Neues bauen! Daß unsere Kranken z.B. Hunderte von Kilometern transportiert werden, weil wir hier kein psychiatrisches Krankenhaus haben, das ist natürlich die Kehrseite.

Ich will damit sagen, daß deswegen schon hier gefahrene Kilometer immer höher sein werden, weil die Entfernung des Kranken oder des Menschen, der das Krankenhaus sucht, wesentlich größer ist als die Entfernung von den Krankenhäusern in Trient. Zweitens möchte ich hinweisen, daß wir gerade in entfernten Ge-

bieten den Wintersport haben; denken Sie an Corvara! Überall dort, wo also nicht Krankenhauszentren sind, ist der Wintersport stark entwickelt. Das bedeutet, daß die ganzen Unfälle eben erst hingebacht werden müssen. Es ist daher nicht eine Frage der Opportunität, darüber zu sprechen, daß die Ausgaben für den Krankenhaustransport in Bozen höher sein sollen, sondern es ist eine Frage der Notwendigkeit, der Dienste, die die Kranken zu den Krankenhäusern bringen sollen.

Ich möchte aber den Herrn Assessor noch auf etwas aufmerksam machen: In Zukunft wird dem Rettungsdienst und der Ersten Hilfe gegenüber allen Krankendiensten starkes Augenmerk auch bei der Vertretung sowohl für Transportwesen, als auch für Einrichtungen von Unfallstellen gegeben werden müssen. Wir wissen, daß bei immer mehr Krankheiten und nicht nur Unfällen, nur Hilfe möglich ist, wenn schnell hochspezialisierte ärztliche Hilfe an Ort und Stelle gegeben werden kann. Ich erinnere an Herzinfarkte, Schlaganfälle und ähnlichen Krankheiten, die ja in der modernen Zeit zunehmen. Es ist doch so, daß die Sterblichkeit bei Herzinfarkt gleich hoch ist mit dem Tumor. Das hätten wir uns vor 20 Jahren sicher nicht träumen lassen. Krankheiten also, die nur wenn sie schnell von einem hochqualifizierten Arzt behandelt werden Hilfe für Genesung erfahren können und es ist öfters — laut Statistik — die Hilfe des Arztes deswegen nicht möglich, weil der Kranke zu spät zum Arzt kann. Es ist daher die Frage nicht nur von besser eingerichteten und daher auch besser finanzierten Krankenwagen, sondern ist eine Verpflichtung genügend Ärzte bereitzustellen und gewisse Krankenwagen bzw. Hubschrauber für die Krankendienste und Transportdienste einzusetzen; zum Beispiel ist es notwendig, diese Frage beim neuen Krankenhaus Bozen zu studieren und

auch jetzt schon Provinz-Krankenhäuser mit dieser Frage zu beschäftigen.

*(Desidero soltanto entrare nel merito di una osservazione fatta poco fa, circa il motivo del chilometraccio delle ambulanze altoatesine che risulta superiore a quelle del Trentino, motivo che non si vuole assolutamente comprendere. Abbiamo indicato più volte anche in questa sede la situazione del nostro servizio preposto al trasporto degli ammalati, nonché quella degli ospedali che, come provabile, è senz'altro peggiore di quella di Trento. Mi si permetta citare a tal proposito alcune cifre: La Provincia di Trento vanta, ad esempio, 11 ospedali civili, per non parlare delle cliniche private, che sono più numerose rispetto al numero di cui dispone l'Alto Adige. Va inoltre aggiunto che i predetti 11 ospedali sono meglio dislocati alla periferia, mentre da noi, consideriamo ad esempio la Val Venosta, l'ospedale di Silandro deve accogliere pure gli infermi della valle Lunga, oppure il nosocomio di Brunico, il quale viene usufruito persino dagli abitanti di Predoi. Trattasi quindi di lontananze di 60-70 chilometri, sebbene, secondo le direttive impartite a tal proposito, i comprensori relativi non dovrebbero superare il raggio di 35-40 chilometri, la qual cosa mette in evidenza che la distanza fra gli ospedali e le località interessate supera di un terzo la lontananza ritenuta normale. Ogni tanto si sente dire che è meglio così, anziché disporre di molti piccoli nosocomi, mentre io non desidero esprimermi in merito, se sia meglio disporre di pochi o di molti. Ricordo che durante la discussione sull'ospedale psichiatrico qualcuno ebbe ad esclamare: « Siate contenti, potete realizzare qualche cosa di nuovo! ». Il fatto però che i nostri ammalati devono essere trasportati per centinaia di chilometri, poiché in Alto Adige non sussiste un nosocomio psi-*

chiatrico, rappresenta naturalmente il rovescio della medaglia.

Con ciò desidero dire che il chilometraggio delle nostre ambulanze sarà sempre superiore, in quanto la distanza fra l'abitazione dell'ammalato e l'ospedale è di gran lunga maggiore che nel Trentino. In secondo luogo faccio presente che i nostri centri turistici invernali sorgono in zone piuttosto lontane, come ad esempio Corvara! Si può quindi dire che lo sport invernale si svolge in zone prive di centri ospedalieri, dimodoché gli eventuali infortunati devono essere trasportati al più vicino ospedale. Non si tratta quindi di una questione di opportunità, se si afferma che le spese per il trasporto degli infermi in Provincia di Bolzano devono essere necessariamente superiori, ma si tratta invece di un problema di necessità, dei servizi preposti al soccorso ed al trasporto di chi è bisognoso di cure.

Infine desidero richiamare l'attenzione del signor Assessore sul fatto, che in futuro il servizio di soccorso in genere dovrà essere potenziato non soltanto fornendo all'uopo equipaggiamenti più completi per il trasporto di cui sopra, ma anche mediante la creazione di stazioni di assistenza. Noi sappiamo che non solo in caso di incidenti, ma pure in certe malattie la salvezza dell'individuo dipende dal pronto intervento sul luogo, di medici altamente qualificati, come ad esempio nei casi di infarto, colpi apoplettici ecc., che oggigiorno sono abbastanza frequenti. Attualmente l'indice della mortalità dell'infarto è analogo a quello dei tumori, la qual cosa non era certo prevedibile vent'anni fa. In certe malattie quindi la guarigione dipende dall'immediato soccorso da parte di un medico specialista, ma secondo le statistiche, spesso tale intervento non è possibile, poiché lo sfortunato non giunge in tempo dal medico. Il problema non consiste nel finanzia-

mento di ambulanze più attrezzate, ma nell'obbligo di mettere a disposizione un sufficiente numero di medici e d'intervenire con ambulanze, nella fattispecie con l'elicottero per assistere e trasportare l'infortunato; è pertanto necessario esaminare tale problema per il costruendo nuovo ospedale di Bolzano ed interessare sin d'ora a tale questione tutti gli ospedali provinciali.)

PRESIDENTE: La parola al consigliere Posch.

POSCH (S.V.P.): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich kann das, was meine Kollegin eben gesagt hat, nur unterstreichen. Südtirol ist nicht nur ein gebirgiges Land mit allen damit zusammenhängenden Schwierigkeiten der Verkehrsverbindung, es ist, wie wir schon gehört haben, ein intensives Fremdenverkehrsland. Allein die Zahl der Präsenzen in Südtirol im Jahre 1970 von 10.206.377 Gästen besagt, daß die Unfallmöglichkeit aufgrund der Beschaffenheit des Landes hier viel höher liegt als in anderen Provinzen mit einer entsprechend niederen Präsenz. Ich möchte auch hinzufügen, daß von den zehn zwei Zehntel Millionen Präsenzen des Jahres 1970 allein 7.860.000 Präsenzen, das sind 76%, auf Ausländer entfallen. Die Ausländer stammen größtenteils, genau gesagt zu 85% aus der Bundesrepublik, also zumeist aus dem Flachland. Diese Touristen sind mit den Beschaffenheiten des Gebirges und mit den Gebirgsstraßen nicht vertraut und daher sind Unglücksfälle in unserer Provinz viel häufiger als in anderen Provinzen. Noch ein weiteres Gefahrenmoment möchte ich erwähnen, das mit unserer Fremdenverkehrsstruktur zusammenhängt: Wir haben allein in Südtirol 243 Hallen- und Freibäder, dazu kommen 32 Ten-

nisplätze — wenn ich an die sportlichen Einrichtungen denke —, 30 Seilbahnen, 54 Sessellifte und 248 Skilifte. All diese touristischen Einrichtungen bringen entsprechende Risiken für Unfälle mit sich. Daher müssen wir gerade in unserer Provinz auf einen wirksamen und tadellos funktionierenden Rettungsdienst bedacht sein. Daß von 1969, das heißt von 1970 auf 1971, der Einsatzbedarf, die Einsatznachfrage wiederum gestiegen ist, beweist eine kurzfristige *Statistik des Weißen Kreuzes*, aus der hervorgeht, daß allein 1970 576.000 Kilometer gefahren wurden; allein bis zum 15. Oktober 1971 dieses Jahres wurden neuerdings über 353.000 Kilometer erreicht und etwa 9.000 Einsätze gefahren.

Ich möchte dem Regionalausschuß für das Verständnis danken, das er bei Erstellung dieses Gesetzentwurfes, was die Verteilung der Gelder anbelangt, an den Tag gelegt hat, besonders, mit der nun eine Lösung gefunden worden ist, die der Leistung und den besonderen Erfordernissen in unserem Lande Rechnung trägt.

Vielleicht darf ich bei dieser Gelegenheit an den Herrn Assessor auch die Frage stellen, welche Vereinbarungen die Regionalregierung mit der Autobahngesellschaft, was die Rettungsdienste in unserer Provinz anbelangt, getroffen hat?

*(Signor Presidente! Colleghe e colleghi! Non mi rimane altro che sottolineare quanto esposto dalla mia collega. L'Alto Adige non è soltanto una Regione montana con tutte le difficoltà connesse con il collegamento viario, ma è pure, come è stato detto, una zona frequentata da molti turisti. Il solo dato che nell'anno 1970 nella nostra Provincia si sono registrate 10.206.377 presenze è assai eloquente,*

*per cui date le caratteristiche del nostro territorio le possibilità di incidenti sono maggiori rispetto ad altre Province meno frequentate dai turisti. Desidero aggiungere che dei menzionati 10,2 milioni di presenze relative all'anno 1970, ben 7.860.000 soggiorni, dunque il 76 per cento, è da attribuirsi agli stranieri, provenienti per l'85% dalla Repubblica Federale Tedesca, vale a dire dalla pianura. Queste persone non conoscono le caratteristiche delle montagne e delle relative strade, per cui nella nostra Provincia gli incidenti sono più frequenti che altrove. Desidero inoltre indicare un altro fattore di rischio connesso con le infrastrutture turistiche. In Alto Adige infatti disponiamo di 243 piscine, ivi comprese quelle coperte, di 32 campi da tennis, per quanto riguarda le attrezzature sportive, alle quali vanno aggiunte 30 funivie, 54 seggiovie e 248 skilifts. Tutti questi impianti turistici comportano certi rischi, per cui nella nostra Provincia dobbiamo disporre assolutamente di un perfetto servizio di pronto soccorso. Da una recente statistica della Croce Bianca risulta inoltre che le chiamate di soccorso sono ulteriormente aumentate, essendo stati percorsi nel solo anno 1970 576.000 km. Quest'anno, dal primo gennaio al 15 ottobre sono stati già raggiunti i 353.000 km., pari a circa 9.000 chiamate.*

*Desidero ringraziare la Giunta regionale per la sua comprensione dimostrata con questo progetto di legge, concernente l'assegnazione dei relativi fondi, vale a dire per questa soluzione, che tiene conto dell'opera ed in particolare delle esigenze della nostra Provincia.*

*Mi permetto cogliere l'occasione per chiedere al signor Assessore quali accordi la Giunta regionale abbia preso con la società dell'autostrada in merito ai servizi di pronto soccorso nella nostra Provincia.)*

PRESIDENTE: La parola al consigliere Nicolodi.

NICOLODI (P.S.I.): Senza dubbio il disegno di legge non può che, anzi non dovrebbe che incontrare il favore di tutto il Consiglio, anche perché questo disegno di legge è una ripetizione di altri disegni di legge che sono stati presentati, varati e votati. Solo che io son rimasto un po' rammaricato, sia in sede di commissione legislativa che in sede di Consiglio, in questa sede, in aula, in quanto tutto il problema attorno a questo disegno di legge, attorno a questo importantissimo servizio, è accentrato sulla ripartizione dei fondi. Non conta niente se funziona bene, funziona male, se vanno, se vengono, basta la ripartizione dei fondi, tutto il problema è accentrato sulla ripartizione dei fondi, tra le varie associazioni che esplicano questo servizio. Il criterio di creare veramente un servizio così importantissimo per la popolazione, è passato tutto sotto banco, è stato sotteso, perché il problema principale è quello della ripartizione dei fondi. Contiamo prima le auto e poi la popolazione, contiamo prima i chilometri e poi il personale! Questo ha fatto degenerare la discussione, questo mi ha rammaricato, che tutto si sia imperniato su questo problema, che è il problema marginale. Io non entro nel merito se ha più diritto uno o l'altro o quest'altro, dico però che la discussione è stata in questi termini, e dico che anche continuando di questo passo, su queste posizioni, noi non creeremo un servizio efficiente per la nostra popolazione ma creeremo soltanto una concorrenza inutile in questo settore, dove la concorrenza non ci dovrebbe essere. Ma dovrebbero essere tutti spronati a fare un servizio per la collettività e per l'umanità. Questo dovrebbe essere lo spirito della legge, invece non è questo

lo spirito della legge, purtroppo, e qui siamo in carenza, perché se si portava avanti il problema dei consorzi, creando due consorzi provinciali per questo servizio avremmo avuto una unità unica che facesse quel servizio, quindi un servizio capillare. Potevamo associare a questo consorzio gli ospedali, le province e i comuni più grossi, avremmo speso un po' di soldi in più di quelli che spendiamo e continuiamo a spendere per avere un servizio inefficiente; con pochi soldi in più avremmo avuto veramente un servizio capillare a tutti i livelli, dall'ultimo maso al centro provinciale. Però questo non è avvenuto. E' di fronte a questo rammarico che noi del gruppo socialista ci asteniamo su questo disegno di legge.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Mitolo.

MITOLO (M.S.I.): Sull'importanza e l'utilità di questo disegno di legge credo che non sia il caso di spendere molte parole. Sia tuttavia concesso di osservare — e faccio riferimento con queste mie dichiarazioni a quanto testé ha detto il cons. Nicolodi —, che bene sarebbe stato, per quanto riguarda la provincia di Bolzano, risolvere il problema di quello che in certi momenti ha rappresentato una vera e propria concorrenza tra i due enti che assolvono a questo servizio pubblico, con manifestazioni che nell'estate scorsa e nella primavera scorsa hanno dato luogo a situazioni che, quanto meno, possono essere definite ridicole e talvolta hanno raggiunto persino il livello della meschinità.

Il problema di unificare questo servizio o di renderlo efficiente al punto tale che non possa dar luogo agli inconvenienti ai quali abbiamo assistito anche recentemente, è un proble-

ma che avrebbe dovuto occupare l'interessamento dell'assessore competente, l'interessamento della Giunta. Io sono d'accordo con coloro che dicono che prima di dimostrare l'entità dei servizi svolti da ciascuno degli enti preposti al trasporto degli infermi, sarebbe stato opportuno disciplinare il trasporto stesso con mezzi che la Giunta ha a disposizione.

Spero, voglio credere che, nonostante questo problema non sia stato ancora affrontato, nonostante la soluzione di questo problema non sia stata subordinata alla legge che stiamo discutendo, spero tuttavia che l'assessorato possa mettersi in grado di risolvere i problemi che sono soprattutto problemi di efficienza del servizio, di risolvere i problemi che appunto sono ancora insoluti.

Un altro aspetto di questa legge che non mi ha completamente persuaso, è quello che si riferisce alla ripartizione dei fondi tra le due Province. Qui è stato applicato il solito criterio del fifty-fifty, metà a Trento, metà a Bolzano. Ma se i dati che ci avete fornito sono dati precisi ed esatti, io debbo rilevare, signori proponenti, che in provincia di Bolzano i due enti preposti a questo servizio hanno svolto una attività che, espressa in chilometri, dà 900.071 chilometri percorsi nel 1970, rispetto ai 267.971 percorsi dall'ente che svolge questo servizio in provincia di Trento. E per quanto riguarda il numero degli interventi in provincia di Bolzano si sono avuti nel luglio del 1970 ben 16.333 interventi, di fronte a 6.223 interventi in provincia di Trento. C'è una sproporzione enorme tra la attività svolta in provincia di Trento e in provincia di Bolzano. Io non discuto, perché penso che non abbiano alcuna importanza i motivi per cui in provincia di Trento si siano percorsi meno chilometri e si siano svolti meno interventi rispetto a quelli della provincia di Bolzano; è un dato di fatto, che dimostra

come non possa, questo sussidio essere ripartito in misura eguale tra le due Province, se è vero, come è vero, che in provincia di Bolzano l'attività in questo settore è di gran lunga superiore a quella che viene svolta nella provincia di Trento. Ed allora il criterio dei 40 milioni a Trento e dei 40 milioni a Bolzano, è un criterio secondo me assolutamente illogico.

Io spero che nel corso della discussione dell'articolo possa essere accolto un emendamento, che consenta, sulla base di questi dati, di modificare l'assegnazione, nel senso che alla provincia di Bolzano siano dati almeno 60 milioni, e sono ancora in proporzione minore di quelli dei 20 milioni che con questa ripartizione resterebbero per la provincia di Trento.

Con questo intendimento, con queste considerazioni dichiaro naturalmente che per il resto sono favorevole all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Pasquali.

PASQUALI (D.C.): Volevo in primo luogo ricordare al Consiglio che il disegno di legge che andiamo discutendo si presenta in un certo senso come un provvedimento tampone, in quanto vorrei ricordare che con la riforma ospedaliera, con la legge che noi stessi in Consiglio abbiamo adottato due anni fa circa, questo servizio fa capo alle competenze ospedaliere, cioè sono gli ospedali in quanto enti con la loro organizzazione che dovranno provvedere anche al servizio di questo genere. E' chiaro che la Regione deve intervenire in attesa della ristrutturazione degli enti, come anche del loro assestamento economico-finanziario, con un provvedimento proprio. Questo è

un fatto molto importante da precisare e da ricordare, soprattutto quando si parla della opportunità di disporre un servizio maggiormente efficiente o anche in riferimento all'ipotesi del consorzio, che sarebbe senza dubbio utile da considerare, ma che certamente non vale la pena promuovere adesso, dal momento che, ripeto, trattasi di un provvedimento del tutto straordinario quello che andiamo ad adottare. Senza dubbio il problema dell'efficienza del servizio è uno degli aspetti fondamentali. Su questo siamo d'accordo tutti, vale a dire sulla necessità di individuare quelli che possono essere parametri utili per ripartire la contribuzione, ma anche contemporaneamente pretendere una forma di controllo e una possibilità di intervento da parte della Regione, che sia tale anche da verificare l'efficienza del servizio. Questo mi sembra molto importante, le considerazioni che sono state svolte fino a questo momento mi sembra che siano da prendere nella dovuta considerazione.

Una delle altre osservazioni che si sono sentite in Consiglio si riferiscono ad una presunta disparità di trattamento negli interventi, tra la provincia di Trento e la provincia di Bolzano. Dovrei rettificare quanto ha detto il collega Mitolo, nel senso che il collega Mitolo forse non ha letto i correttivi che sono stati introdotti dalla commissione legislativa, dove è stato deciso di mantenere l'importo di 80 milioni indiviso. Per quanto riguarda i parametri la ricerca è stata abbastanza difficile evidentemente, perché ci siamo trovati di fronte ad elementi documentati della provincia di Trento e della provincia di Bolzano che sono assolutamente diversi, perché sono anche diverse le situazioni delle due Province; nella provincia di Bolzano esistono due servizi, esiste la Croce Rossa, esiste la Croce Bianca. La fine che faranno questi servizi quando ci sarà la ristrutturazione

di tale importante settore nell'ambito degli ospedali, nessuno di noi, almeno io non sono in condizione di prevederlo, ma è evidente che in quella sede si dovranno prevedere soluzioni diverse. Comunque nella provincia di Bolzano esistono queste due importanti organizzazioni, che lavorano anche in concorrenza, è stato detto, al punto tale da presentare motivi di frizione tra di esse, a volte assolutamente inopportuni. Sappiamo che è un problema questo che si agita da anni e sappiamo anche quanto abbia preoccupato il nostro assessore, nel cercare di individuare le giuste direttrici, per regolare del resto più conveniente e corretto la comune attività fra le due istituzioni. Comunque tali istituzioni esistono e direi che entrambe svolgono un servizio benemerito; l'efficienza del servizio è buona, salvo quelle incongruenze e quelle difficoltà di cui prima ho fatto cenno. Nella provincia di Trento esiste solo la Croce Rossa, è presente pure anche un tipo di organizzazione a livello di ospedali, quindi una struttura abbastanza diversa. Comunque la disparità può risultare abbastanza evidente. Si è cercato di individuare dei parametri, attraverso i quali si cercasse di tener conto di tutte le componenti, anche di diversificazione delle caratteristiche tra la provincia di Trento e la provincia di Bolzano. A tal proposito anche è stato presentato un emendamento, anche con mia firma, nel quale si precisa che oltre a tener conto, ferma restando, che la cifra non è preventivamente distribuita tra la provincia di Bolzano e la provincia di Trento, dei parametri, relativi ai chilometri percorsi, a quello dei mezzi usati, al numero delle autoambulanze ecc., si introduce un ulteriore elemento di valutazione, che si riferisce alla popolazione residente nelle due Province. Secondo noi, al punto in cui siamo, e pur nella provvisorietà

di queste provvidenze, tale ulteriore importante elemento di valutazione dovrebbe essere tale da correggere nel modo più edificante, anche se non del tutto preciso, la precedente situazione. Certo, può presentarsi il dubbio ancora di una non convincente differenziazione di valutazioni. Il numero dei chilometri percorsi sembra impossibile che nella provincia di Bolzano sia così alto rispetto alla provincia di Trento. Qui ritorno ancora alla esigenza di un controllo efficiente del servizio. Io mi permetto, a questo punto, fermo restando le indicazioni che siamo andati fornendo, di sostenere la necessità proprio che a livello di Giunta regionale, di un servizio di vigilanza e di controllo. Una delle ipotesi che mi sento di sostenere e di raccomandare all'assessore, è quella per esempio di munire ogni autoveicolo di un libretto di circolazione, di un documento attraverso il quale sia registrato, in realtà con un po' di pazienza, il numero degli interventi effettuati. Questo ci sembrerebbe che al di là della efficienza del servizio in quanto tale, rappresenterebbe un mezzo molto penetrante di controllo da parte della nostra amministrazione.

Io credo che con gli emendamenti proposti, si sia cercato veramente di individuare una soluzione che sia la più rispondente ad una situazione obiettivamente difficile, ma che abbiano cercato di analizzare e di interpretare nel modo più conveniente.

**PRESIDENTE:** La parola all'assessore.

**FRONZA** (Assessore previdenza sociale e sanità - D.C.): Qualche consigliere in merito a questa legge ha fatto presente che non basta stabilire il modo di ripartire gli importi, ma che bisogna pensare soprattutto all'efficienza del servizio. Direi che la legge presentata a suo

tempo, e precisamente nel 1968, e i successivi rifinanziamenti aveva soprattutto questo fine: creare nella provincia di Bolzano e nella provincia di Trento un efficiente servizio per il trasporto infermi, tenendo conto soprattutto del fatto che nella nostra Regione vi sono delle località molto discoste; delle lontananze notevoli fra zona e zona; ci sono anche delle zone scoperte da questo servizio: pensiamo per esempio a zone come Primiero ove gli abitanti devono recarsi per l'assistenza ospedaliera in quel di Feltre, oppure a zone come l'alta Val di Sole oppure la valle del Chiese o in Alto Adige la val Venosta, od altre. Lo scopo quindi della legge sta nel coprire tali carenze. Mi pare che non sia molto consistente l'accusa fatta alla Giunta regionale, di aver portato questo disegno di legge solo per regolare il modo di ripartizione dello stanziamento, sia fra le due Province, sia nell'ambito della provincia di Bolzano. E qui effettivamente anche la commissione affari generali ha collaborato ad una migliore stesura del disegno di legge, perché ha stabilito, sull'esempio di altre leggi anche del settore sanitario, vedi la legge per le scuole infermieri od altre, all'art. 3 che le due Giunte provinciali facciano un piano di coordinamento per quanto riguarda il servizio di trasporto infermi, e non, come diceva prima la legge precedente, che ci sia un accordo fra le due organizzazioni in provincia di Bolzano, A me pare che l'aver incluso questo art. 3, l'averne migliorato la stesura da parte della Giunta, l'aver portato il finanziamento dei 50 milioni degli anni scorsi agli 80 milioni attuali, diano maggiore garanzia per quanto riguarda il raggiungimento del fine. Poi io voglio sottolineare, in merito a quanto già detto dal cons. Pasquali ed altri, che con questa legge si va a coprire una carenza della legge dello Stato, perché non è, cons. Pasquali, la nostra legge regionale che stabilisce i

fondi, ma la nostra legge regionale si riferisce a quel fondo che doveva essere costituito in campo nazionale, per quanto riguarda gli oneri derivanti dall'acquisto di attrezzature, dagli ampliamenti, dai servizi, che gli ospedali devono avere. La legge nazionale, e anche la nostra, sono, si può dire, perfette nel definire i servizi dell'ospedale, ma alquanto imperfette, specialmente la legge nazionale, per quanto riguarda la consistenza del fondo ospedaliero nazionale. Tanto che se ne sono accorti anche in sede di governo e di parlamento: i pochi fondi stanziati a favore degli ospedali nei tre anni passati, cioè nel 1968, nel 1969 e nel 1970, con una legge approvata nella primavera scorsa, vengono messi a disposizione degli ospedali. Questi fondi li stiamo distribuendo proprio in questi giorni; essi sono assolutamente insufficienti se con essi si deve provvedere anche alle esigenze del trasporto infermi. Quindi sulla carta il problema è risolto. La Giunta regionale inoltre terrà conto di quella iniziativa che è stata poi caldeggiata dal cons. Nicolodi per quanto riguarda i consorzi tra ospedali e Croce Rossa a Trento e tra le due organizzazioni a Bolzano. In provincia di Trento si è già provveduto alla stesura dello Statuto; in provincia di Bolzano già se ne è discusso. Ma, signori, gli amministratori ospedalieri della provincia di Trento ci han detto: va bene, noi sottoscriviamo questo consorzio, ci assumiamo anche l'onere di pagare 10 o 20.000 lire per ogni posto letto, quale concorso al finanziamento di questo servizio trasporto infermi. Queste però sono buone intenzioni, perché sappiamo che gli ospedali non pagano determinati servizi o determinate forniture da un anno, da due anni, da tre anni. C'è un ospedale di questa Regione che, mi pare, già da tre anni non paga i farmaci, almeno un certo gruppo di farmaci; qualche altro ospedale ha centinaia di milioni di forniture pendenti. Quindi quello

che ha auspicato Nicolodi è esatto, sono d'accordo sul consorzio, però noi siamo stati realisti, nel senso di dire: almeno per un biennio rifinanziamo questa legge, pensando che alla fine del biennio si possa arrivare a vedere un adempimento da parte del Parlamento a quanto era stato stabilito nella legge ospedaliera nazionale 132, legge che noi abbiamo recepito con nostra legge regionale. Qui è stato toccato anche l'argomento dell'autostrada. Il cons. Posch ha domandato quali accordi ci sono fra la Regione e l'autostrada per questo servizio. Le dico subito che non esiste nessun accordo fra Regione e autostrada; vi sono state delle riunioni, varie riunioni e non solo tra provincia di Trento e provincia di Bolzano, ma anche con rappresentanti di Verona, di Modena, di Reggio Emilia e di altri, ed è stato deciso di non creare un servizio speciale autonomo in sede autostradale, ma di potenziare i servizi esistenti, in modo che essi siano adeguatamente disponibili anche per gli interventi sull'autostrada. Adesso sull'autostrada si sta studiando una strutturazione per quanto riguarda le segnalazioni, in caso di incidenti, con quel sistema che qui è stato anche descritto in sede di discussione della legge di aumento del capitale azionario. A tal fine l'autostrada si è dichiarata disponibile per studiare nel tempo possibili nuove ubicazioni delle sedi principali dei servizi nei pressi dei più importanti accessi all'autostrada, e sarà un argomento da affrontare per la provincia di Bolzano quando sarà finito soprattutto il tratto che va da Bolzano nord a Chiusa, mentre per la provincia di Trento è stato già stabilito il terreno su cui sorgerà la sede del servizio provinciale di trasporto infermi, in collegamento con la Croce Rossa e con gli ospedali.

Per quanto riguarda ciò che è stato detto anche da parte di altri consiglieri, tra i quali Avancini, e cioè che occorre rendere più snello

questo servizio con la garanzia di un sollecito intervento, io direi che questo problema è stato affrontato anche dallo Stato. Infatti il 113 è stato istituito proprio per queste esigenze. Effettivamente in provincia di Trento e anche in provincia di Bolzano la chiamata per trasporto di infermo viene rivolta al 113. Lei ha accennato ad esempio a casi avvenuti ad Arco e Riva; a me pare che col 113 e con l'organizzazione che è stata istituita al riguardo, in provincia di Trento e in provincia di Bolzano, con la Croce Rossa e la Croce Bianca il servizio trasporto infermi dovrebbe essere garantito. A Bolzano l'accordo è che una volta viene chiamata la Croce Rossa e una volta la Croce Bianca, sapendo che, se uno non risponde, risponde l'altro e viceversa.

Perciò direi che c'è già una organizzazione adeguata. Il modo di ripartizione dei fondi è un fattore secondario, perché la sostanza del disegno di legge vuol dire ben altro, come ho dimostrato. A me pare che questo modo sia concreto, realistico. Adesso vorrei rispondere al cons. de Carneri, il quale dice: ma perché vi è questa differenza di dati statistici tra provincia di Bolzano e provincia di Trento? Tenga presente che la prima legge è stata fatta ancora nel 1968; esse prevedeva il finanziamento unicamente dell'organizzazione della Croce Rossa in provincia di Trento e della Croce Bianca e della Croce Rossa in provincia di Bolzano. Effettivamente anche i rifinanziamenti non hanno cambiato a questo riguardo. Ma in provincia di Trento abbiamo per esempio degli ospedali periferici che organizzano da sé il servizio del trasporto infermi, non solo, ma vi sono anche iniziative di carattere privato, come a Madonna di Campiglio, a Fiera Primiero, o in qualche altra valle che, in accordo con la locale azienda di soggiorno, o con l'ospedale più vicino, hanno addirittura provveduto a delle autoambulan-

ze acquistate con sottoscrizioni. Adesso si stanno regolarizzando queste posizioni in accordo con la Croce Rossa e con gli ospedali. Tenga presente inoltre che in provincia di Trento c'è l'ospedale psichiatrico, il quale ha un suo servizio trasporto infermi, ci sono i centri Inail, in qualche valle anche i vigili del fuoco svolgono questo servizio. Ricordo che in Val di Cembra c'è una autoambulanza che è stata comperata con sottoscrizioni locali. A Storo in Val del Chiese l'iniziativa è stata dei comuni in accordo col tassista locale. Tale servizio è stato poi da noi eliminato, però ciò e la dimostrazione che in mancanza di qualche servizio la popolazione si organizza. Ed è per questo motivo che l'art. 1 della legge è stato variato, con la dicitura « sovvenzioni a istituzioni — a enti — e ad associazioni ». Tutti questi servizi sfuggono alle statistiche provinciali, e di qui nasce la grossa differenza di dati tra la provincia di Trento e quella di Bolzano. Qualcuno dice, ed è stato scritto anche sui giornali, che si possono sollevare addirittura sospetti sulle cifre delle statistiche. Io vorrei dire che un altro motivo di differenziazione è questo, che in provincia di Trento, avendo un numero maggiore di ospedali, i percorsi del servizio trasporto infermi sono più brevi. E' chiaro che se uno è al fondo di una valle, per esempio passo Resia, o in Val Gardena, e deve portarci a Bolzano, il percorso è lungo, ma se siamo in provincia di Trento vediamo che da Malé per Trento, oppure da Primiero per Feltre, od altre località, le distanze non sono così notevoli.

Ecco, io concludo, augurandomi che il disegno di legge sia approvato. Ho sentito che nel merito tutti i rappresentanti dei gruppi che hanno parlato sono d'accordo. Per quanto riguarda l'emendamento presentato dal cons. Pasquali io mi dichiaro a nome della Giunta d'accordo, perché questo contribuirà a migliorare il testo

e contribuirà effettivamente a raggiungere lo scopo di avere un migliore servizio. Infatti non importa avere tante organizzazioni, l'importante è che l'ammalato, quando ne ha bisogno, sia sollecitamente trasportato nel luogo di cura. A questo scopo abbiamo presentato il disegno di legge e per questo chiediamo che sia approvato.

**PRESIDENTE:** La discussione generale è chiusa. Metto in votazione il passaggio alla discussione articolata: unanimità.

*Art. 1*

*Allo scopo di migliorare il servizio di trasporto degli infermi, l'Amministrazione regionale è autorizzata a concedere negli esercizi finanziari 1971 e 1972 sovvenzioni alle istituzioni, enti ed associazioni che nella regione provvedono al servizio di trasporto degli infermi.*

Pongo in votazione l'art. 1: approvato ad unanimità.

*Art. 2*

*Le sovvenzioni sono concesse con deliberazione della Giunta regionale, tenuti presenti il numero dei chilometri percorsi per interventi di istituto, il numero degli automezzi adibiti al servizio, il numero degli interventi ed il numero delle persone addette esclusivamente al trasporto degli infermi nell'anno precedente.*

*Il Consiglio regionale assegna annualmente a ciascuna Provincia un apposito fondo per coprire le spese occorrenti per l'attuazione della presente legge.*

*Nell'esercizio delle funzioni delegate con la presente legge le Giunte provinciali devono attenersi alle direttive impartite dalla Giunta regionale.*

*Copia dei provvedimenti adottati ai sensi del presente articolo deve essere inoltrata per conoscenza alla Giunta regionale, la quale, ove ritenga un provvedimento non conforme alla presente legge o alle direttive regionali, trasmette, entro dieci giorni le sue osservazioni all'organo di controllo di legittimità ed alla Giunta provinciale competente.*

*Contro i provvedimenti degli enti delegati è ammesso ricorso per motivi di legittimità alla Giunta regionale che decide in via definitiva. Il termine per ricorrere è di trenta giorni dalla comunicazione del provvedimento.*

*La Giunta regionale può sempre sostituirsi alle Giunte provinciali nell'esercizio delle funzioni delegate in caso di persistente inerzia o violazione della presente legge e delle direttive regionali.*

Sono stati presentati due emendamenti, a firma di Benedikter, Pasquali, Bassetti:

Inserire, al primo comma, dopo « tenuti presenti », le parole « per ciascuna provincia »; sempre al primo comma, sostituire le parole « il numero delle persone addette esclusivamente al trasporto degli infermi dell'anno precedente », con le parole « e la popolazione residente alla fine dell'anno precedente a quello cui si riferisce l'erogazione ».

Metto in discussione il primo emendamento, cioè l'inserimento delle parole « per ciascuna provincia ». Chi chiede la parola? Nessuno. Allora lo metto in votazione: unanimità.

Metto in discussione il secondo emendamento sostitutivo dell'ultima frase. Chi chiede la parola? Nessuno. Lo metto in votazione: unanimità.

Metto in votazione l'art. 2 così emendato: unanimità.

## Art. 3

*Il servizio di trasporto infermi si svolge in ciascuna provincia sulla base di un apposito piano provinciale di coordinamento. Detto piano, che deve prevedere opportune forme di collaborazione fra le varie istituzioni, enti ed associazioni che provvedono al servizio, viene approvato, per delega della Regione, dalla Giunta provinciale competente per territorio, sentiti gli enti interessati.*

Metto in votazione l'art. 3: unanimità.

## Art. 4

*La Giunta regionale provvede a nominare negli anni 1971 e 1972, un suo rappresentante in seno al Collegio dei revisori degli enti, associazioni ed istituzioni beneficiari delle sovvenzioni di cui all'articolo 1 della presente legge, con il compito di effettuare il controllo limitatamente alla spesa relativa al servizio di trasporto infermi.*

*Ove non fosse previsto il Collegio dei revisori, la Giunta regionale nomina ugualmente un suo rappresentante che provvede autonomamente al controllo anzidetto.*

*Nella provincia di Bolzano detti rappresentanti sono scelti tenendo conto della consistenza dei gruppi linguistici presenti in quel Consiglio provinciale.*

Metto in votazione l'art. 4: unanimità.

## Art. 5

*Per l'attuazione della presente legge è autorizzata a carico degli esercizi finanziari 1971 e 1972 la spesa annua di lire 80 milioni.*

*Alla copertura del relativo onere per l'anno 1971 si provvede mediante prelevamento di pari importo dal fondo speciale iscritto al capitolo n. 670 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio medesimo.*

Pongo in votazione l'art. 5: unanimità.

Chi chiede la parola per dichiarazioni di voto? Nessuno.

Prego distribuire le schede.

*(Segue votazione a scrutinio segreto).*

Esito della votazione:

votanti 32

30 sì

1 no

1 scheda bianca.

Il disegno di legge è approvato.

Signori consiglieri, a questo punto chiudiamo l'odierna seduta e il Consiglio è rinviato al giorno 23 novembre p. v. Sarà convocato a domicilio.

*(Ore 13.15).*