

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

**UFFICIO RESOCONTI CONSILIARI
AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE**

SEDUTA

30.

SITZUNG

9 - 10 - 1969

Presidente: BERTORELLE

Vicepresidente: DEJACO

VI. LEGISLATURA - VI. LEGISLATURPERIODE

INDICE

Mozione dei Consiglieri regionali Nicolodi, Sfondrini, Raffaelli e Manica riguardante l'aumento delle tariffe dei trasporti urbani ed extra urbani della SASA di Bolzano (n. 12)

pag. 3

Disegno di legge n. 7:

« **Corresponsione di indennità per i danni causati dalla selvaggina** » (rinviato dal Governo)

pag. 35

Disegno di legge n. 31:

« **Ulteriore finanziamento della legge regionale 31 ottobre 1964, n. 31, contenente agevolazioni a favore di piccoli e medi proprietari, coltivatori diretti, affittuari, mezzadri, singoli ed associati, operanti nei territori montani della Regione** »

pag. 39

Disegno di legge n. 36:

« **Approvazione del rendiconto generale per l'esercizio finanziario 1968** »

pag. 48

Disegno di legge n. 37:

« **Terzo provvedimento di variazione al bilancio per l'esercizio finanziario 1969** »

pag. 57

INHALTSANGABE

Beschlußantrag über die Erhöhung der Tarife der SASA, Bozen, für den städtischen und außerstädtischen Verkehrsbetrieb, eingebracht von den Regionalratsabgeordneten Nicolodi, Sfondrini, Raffaelli und Manica (Nr. 12)

Seite 3

Gesetzentwurf Nr. 7:

« **Leistung einer Wildschädenvergütung** »
(von der Regierung rückverwiesen)

Seite 35

Gesetzentwurf Nr. 31:

« **Weitere Finanzierung des Regionalgesetzes Nr. 31 vom 31. Oktober 1964 betreffend Maßnahmen zugunsten der einzelnen und zusammengeschlossenen kleinen und mittleren Grundeigentümer, Kleinbauern, Pächter und Halbpächter, die in den Berggebieten der Region ihre Tätigkeit entfalten** »

Seite 39

Gesetzentwurf Nr. 36:

« **Genehmigung der allgemeinen Haushaltsrechnung für das Finanzjahr 1968** »

Seite 48

Gesetzentwurf Nr. 37:

« **Dritte Haushaltsänderung für das Finanzjahr 1969** »

Seite 57

**A CURA DELL'UFFICIO
RESOCONTI CONSILIARI**

Ore 10.10.

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale.

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

PRESIDENTE: Lettura del processo verbale della seduta 16.9.1969.

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

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

Hanno giustificato la loro assenza per la seduta odierna l'assessore Ongari e il cons. v. Fioreschy.

Come è stato già comunicato ai signori consiglieri, oggi si fa seduta mattina e pomeriggio, mentre domani sono fino alle ore 14, orario unico. Nella giornata di domani saranno discusse le interpellanze.

Il primo punto all'ordine del giorno è la « *Mozione dei consiglieri regionali Nicolodi, Sfondrini, Raffaelli e Manica riguardante l'au-*

*mento delle tariffe dei trasporti urbani ed extra urbani della SASA di Bolzano » (n. 12). Penso che sia opportuno trattare contemporaneamente anche una **interrogazione n. 70** del cons. Gouthier che riguarda lo stesso argomento. Ci sono osservazioni per unire la mozione con l'interrogazione? No, va bene. Allora diamo lettura della mozione urgente:*

MOZIONE URGENTE

Il recente provvedimento della Giunta regionale, relativo alla autorizzazione agli aumenti delle tariffe dei trasporti urbani ed extra urbani della SASA, ha determinato un grave malcontento, per il disagio economico che ne deriva, fra la popolazione di tutti i comuni interessati.

Ciò è stato manifestato soprattutto da tutte le organizzazioni sindacali dei lavoratori e da varie amministrazioni comunali, tra cui quelle di Bolzano, Merano, Laives e Tirolo.

Il provvedimento assunto dalla Giunta determina un'ulteriore spinta verso l'aumento del costo della vita, colpendo particolarmente lo strato di popolazione meno abbiente.

Lo stesso, inoltre, è stato preso in un periodo in cui molti stabilimenti erano chiusi per il normale periodo feriale per evitare le giuste e immediate reazioni dei lavoratori e mentre alcune delle amministrazioni comunali mag-

giormente interessate non hanno ancora costituito i propri organismi esecutivi.

Per tutto quanto sopra premesso

IL CONSIGLIO REGIONALE

impegna

la Giunta regionale

- 1) a revocare la propria deliberazione concernente gli aumenti delle tariffe dei trasporti urbani ed extra urbani della SASA a cui sono interessati numerosi comuni della provincia di Bolzano;
- 2) a promuovere un incontro fra la Giunta regionale e i comuni maggiormente interessati, previa consultazione delle organizzazioni sindacali dei lavoratori, allo scopo di ricercare una soluzione alternativa agli aumenti delle tariffe, compresa la possibilità della pubblicizzazione dei servizi stessi.

Il sottoscritto avv. Anselmo Gouthier, Consigliere regionale, premesso

— che il recente provvedimento della Giunta regionale di autorizzazione degli aumenti delle tariffe dei trasporti urbani ed extra urbani della SASA ha suscitato la legittima, unanime reazione negativa delle popolazioni dei Comuni interessati ed in particolare delle amministrazioni comunali a causa dell'ulteriore, grave provvedimento determina, colpendo soprattutto i ceti popolari, già duramente provati dal generale aumento dei prezzi dei generi di prima necessità e dei canoni di affitto;

— che tale provvedimento della Giunta regionale corrispondente pertanto ad una pesante scelta politica in senso antipopolare, particolarmente grave per l'immotivato rifiuto di prendere in considerazione le precise argomentazioni e proposte tempestiva-

mente e unitariamente prospettate dalle organizzazioni sindacali, e per il momento in cui il provvedimento stesso è stato preso, evidentemente al fine di sorprendere — in pieno periodo feriale — i lavoratori e di evitare la loro legittima reazione;

— che malgrado questi inammissibili «accorgimenti» della Giunta regionale, giustamente le organizzazioni sindacali hanno scelto unitariamente la linea della mobilitazione popolare e della lotta, il sottoscritto chiede di interpellare il signor Assessore ai trasporti per conoscere:

- 1) se non intenda agire nel senso di revocare la deliberazione relativa agli aumenti delle tariffe dei trasporti urbani ed extra urbani della SASA che riguardano numerosi Comuni della provincia di Bolzano;
- 2) esaminare approfonditamente, assieme alle organizzazioni sindacali ed alle amministrazioni comunali interessate, la situazione dei trasporti di cui è causa, al fine di elaborare ed applicare una linea alternativa agli aumenti delle tariffe — che favoriscono la speculazione privata — nell'interesse generale della popolazione, ed in particolare dei lavoratori, interesse che verrebbe maggiormente garantito dalla pubblicizzazione del servizio.

La discussione si svolge secondo le norme regolamentari, naturalmente è ammessa la possibilità di illustrare l'interrogazione da parte dell'avv. Gouthier, che l'ha presentata.

Chi parla per illustrare la mozione? La parola al cons. Nicolodi.

NICOLODI (P.S.I.): Signor Presidente, signori colleghi, io chiedo scusa se esordisco subito con una nota polemica, una nota polemica

che non è indirizzata soltanto verso il Presidente del Consiglio, ma è indirizzata a noi tutti, al metodo di funzionamento del nostro Consiglio. Noi, come gruppo socialista, abbiamo presentato in data 25 agosto una mozione urgente. Ora se, all'urgenza diamo un certo senso, mi pare che tutti noi dobbiamo pensare al fatto che una mozione urgente venga discussa a quasi due mesi di distanza dalla sua presentazione. Avremmo potuto anche noi come presentatori sollecitare prima di oggi la discussione, ma è vero anche che la Giunta avrebbe potuto farsi essa stessa interprete della discussione di questa mozione, prima cioè che le organizzazioni sindacali fossero costrette a scendere in sciopero.

Qualche volta i partiti politici che rappresentano le popolazioni non riscontrano nelle popolazioni stesse e soprattutto nelle organizzazioni sindacali quelle forze rappresentative della popolazione, perchè dagli organismi esecutivi i partiti stessi, i gruppi politici che sono rappresentati nei consessi vengono presi scarsamente in considerazione.

Se questa mozione fosse stata discussa nei primi giorni di settembre, avremmo evitato senz'altro la perdita a migliaia e migliaia di lavoratori di una giornata di sciopero, avremmo evitato il rallentamento per una giornata di tutta l'attività economica della provincia di Bolzano. Forse si pensava che una mozione presentata dal gruppo socialista, che, causa la scissione socialdemocratica, rappresenta oggi soltanto 4 consiglieri su 52 di questo consesso, non avesse quella forza, non avesse una rappresentanza tale in questo consesso da essere presa in considerazione nel tempo giusto, con la urgenza che alla mozione stessa era stata data. Ma la Giunta era pur al corrente che non era soltanto un'iniziativa di un gruppo qui rappresentato, per piccolo esso sia, ma era una

iniziativa scaturita dalla pressione delle organizzazioni sindacali, dalla pressione che anche altri rappresentanti politici avevano messo in essere, di fronte alla iniziativa della Giunta di aumentare le tariffe della SASA di Bolzano. Chi ha seguito i giornali in quell'epoca sa che oltre alle organizzazioni sindacali, le stesse ACLI hanno preso una posizione ben decisa su questo problema. Quindi sarebbe giusto che quando vengono prese delle iniziative dai vari gruppi politici e dietro ad esse vi sono delle spinte di carattere popolare veramente forti, non si debba aspettare sempre ed ogni volta che queste spinte sfocino in scioperi, in dimostrazioni che qualche volta possono anche arrivare alla violenza.

Ritengo prima di tutto che non si doveva prendere l'iniziativa di autorizzare l'aumento richiesto dai proprietari della SASA; ma il modo con cui questa iniziativa è stata revocata è quasi offensivo per le forze politiche rappresentate in questo Consiglio. Essa infatti è stata revocata perchè il signor Presidente della Giunta e il signor assessore si son trovati accerchiati dai sindacati e non hanno potuto fare a meno di prendere questa iniziativa. Questo poteva essere evitato se fosse stato dato alla mozione da noi presentata quel carattere di urgenza che noi le avevamo dato, se fosse stato dato quel valore politico che essa aveva all'atto della sua presentazione. Comunque, ripeto, prendiamo atto che la Giunta, pur nelle forme in cui è avvenuto, ha revocato la delibera di aumento dei costi dei trasporti urbani.

E sappiamo anche, e anche di questo prendiamo atto volentieri, che è già in corso l'iniziativa prevista al secondo punto della nostra mozione, cioè quella di promuovere un incontro fra i comuni, le giunte comunali dei comuni maggiormente interessati e delle organizzazioni sindacali, per trovare una alternativa agli aumen-

ti dei trasporti urbani ed interurbani. Il problema dei trasporti urbani ed interurbani è un problema grosso, è un problema che coinvolge non soltanto il trasporto urbano in sé stesso, ma coinvolge anche i problemi urbanistici delle città, coinvolge il problema dei parcheggi e del traffico delle città.

Io credo che su questo piano ci vogliano studi molto ma molto approfonditi, non escluso quello di delimitare certe zone centrali della città alla motorizzazione privata. Ormai nelle strade si stenta a passare, qualche volta si farebbe più presto ad andare a piedi che andare in macchina per attraversare la città, parcheggi non ve ne sono più, gli stessi mezzi pubblici trovano difficoltà nella circolazione. Io sono sempre stato favorevole alla pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbano e interurbano, in quanto considero questo servizio un servizio doveroso degli organi amministrativi, degli organi pubblici, nei confronti della società, un servizio che deve esser fatto, perché oggi di esso ne usufruisce maggiormente la parte meno abbiente della popolazione, ne usufruiscono maggiormente le casalinghe, quando devono recarsi nei vari uffici o a fare la spesa. E' quindi un servizio obbligatorio da parte della società verso la popolazione, e ritengo sia giusto pubblicizzarlo, ma che vengano studiate contemporaneamente quelle forme di limitazione della circolazione, della motorizzazione, della circolazione delle auto private nei centri urbani.

Per quanto riguarda poi la SASA, gli aumenti che erano stati allora concessi e poi revocati, io dico che questa iniziativa, in un momento in cui vediamo le organizzazioni sindacali, che unitariamente stanno lottando duramente per poter conquistare un maggior benessere e delle migliori condizioni di vita, io dico che un'iniziativa come questa, che aumenta del 25

o addirittura del 50% i costi dei biglietti del trasporto pubblico, è una iniziativa che già di per sé contribuisce all'aumento del costo della vita. Quindi, quello che alla fine delle agitazioni sindacali, che mi auguro possano concludersi quanto prima, si sarà riusciti ad avere, non servirà perché con questa iniziativa già abbiamo intaccato il reddito del lavoratore, il reddito dell'operaio.

È stato detto che da un esame dei bilanci della società, che gestisce gran parte dei servizi urbani ed extra urbani della provincia di Bolzano, dal controllo di questi bilanci è scaturito un deficit tale, per cui non si poteva fare a meno di concedere l'aumento delle tariffe. Ora io non voglio mettere in dubbio minimamente che questi bilanci siano reali, però sappiamo anche che ogni azienda sa fare anche dei bilanci di comodo. Credo però, che da parte dell'assessorato non sia difficile avere una visione precisa del costo dei trasporti e delle entrate che essi danno; credo che non sia difficile un controllo dei biglietti venduti, e sul controllo dei biglietti venduti è facile stabilire anche il costo aziendale. Mi si dice che circa il 70-75% del costo di una azienda di trasporti urbani e interurbani sia assorbito dal personale e quindi, fatti i calcoli sul costo del personale, si può con facilità, conoscendo il numero dei biglietti venduti, dedurre quale è il margine eventuale di reddito o di guadagno, quale è la perdita che questo lavoro comporta.

Detto questo, io non mi soffermo sui vari particolari che le organizzazioni sindacali hanno già sottoposto alla Giunta regionale, proposte abbastanza concrete, abbastanza dettagliate, che stamattina sono pervenute anche a tutti i consiglieri, ma vorrei, prendendo atto della revoca avvenuta da parte della Giunta regionale, vorrei che questa revoca venga mantenuta oltre al mese concesso. Tra i comuni

maggiormente interessati e le organizzazioni sindacali si cercherà una soluzione alternativa, che potrebbe anche sfociare nella possibilità di pubblicizzazione dei servizi stessi, così come è stato proposto dalle organizzazioni sindacali, e finché non si sarà trovata una soluzione di alternativa al problema, noi chiediamo che la revoca rimanga tale, anche oltre al mese di proroga concesso e non sia applicato l'aumento delle tariffe.

Non voglio aggiungere altro, anche perché non voglio ripetere le motivazioni contenute nel documento delle organizzazioni sindacali e attendo le proposte che ci verranno dalla Giunta e i commenti, le critiche, le osservazioni che verranno da parte dei colleghi degli altri gruppi.

PRESIDENTE: Il cons. Gouthier illustra la sua interpellanza.

GOUTHIER (P.C.I.): Mi vien voglia di dire proprio che mentre la Francia ha il suo Pompidou, la nostra Regione ha il suo Matuella. Pompidou ha aspettato l'agosto per svalutare il franco, quando gli operai erano in giro per le spiagge o ai monti, li ha colpiti alle spalle in una misura abbastanza furbesca, ma unita alla classica raffinatezza francese che anche il post-gaullismo ci mostra. Un esempio più modesto, non se ne abbia a male il collega Matuella, anche per protagonista, l'abbiamo avuto nella nostra Regione. Vuol dire che siamo inseriti anche qui nel MEC, abbiamo avuto l'attesa della metà di agosto, e abbiamo avuto l'aumento del 40%, non di questo o di quel prodotto, ma l'aumento del 40% di un mezzo di trasporto, che viene usato quotidianamente dalla stragrande maggioranza della popolazione lavoratrice di Bolzano, e non una volta al giorno, ma più volte al giorno, abbiamo avuto

l'aumento di un mezzo di trasporto di cui si servono i lavoratori e ciascun membro della loro famiglia. Penso che l'assessore Matuella sia stato più volte a Bolzano, sappia che cos'è Bolzano da un punto di vista urbanistico, sappia cosa siano le linee 3 e le linee 2 della SASA di Bolzano, come necessariamente queste linee debbano venire usate dai lavoratori e dalle loro famiglie più volte al giorno. Bolzano ha una struttura particolare, è una città probabilmente da un punto di vista urbanistico strutturata come città coloniale, dove c'è un ghetto operaio, c'è il quartiere del ceto medio, c'è il quartiere residenziale e quello della borghesia. Un discorso un po' lungo questo, comunque è un discorso che serve a dimostrare la misura e lo sbaglio, l'errore grave, il colpo che è stato dato agli interessi immediati della stragrande maggioranza della popolazione del capoluogo altoatesino. L'aumento del 40% non è una cosa che si fa a cuor leggero, e io vorrei che il signor assessore smentisse le cose che dico io adesso, smentisse che dopo la concessione c'è stato un incontro, un pranzo, una cena, alcuni dicono addirittura, con i dirigenti della SASA. Io voglio sentire un no chiaro, perché circola tra l'opinione pubblica anche questa voce, io non voglio fare rialzare il prezzo, caricare la dose, voglio che si dica: no, non c'è stato niente, c'è stato solo questo sbaglio, questa autorizzazione e questo errore madornale. Non intendo dilungarmi attorno a questo fatto di costume, negativo di per sé, intendo soffermarmi sul grosso fatto politico, che indica come questa Giunta subisca un distacco totale da quelle che sono le esigenze, i bisogni fondamentali dei lavoratori della nostra Regione, in questo caso dei lavoratori del capoluogo altoatesino. Contrari erano i sindacati, contrari erano e sono i lavoratori, contrari erano e sono i comuni interessati. Una misura di questo genere, di fron-

te a uno schieramento di opinione pubblica così ampio, avrebbe quanto meno esser potuta attesa. La SASA non falliva se si attendevano altri 15 giorni, signor assessore, la SASA non andava a rotoli se si attendeva l'inizio normale dell'attività del Consiglio, il rientro a casa delle famiglie operaie, che notoriamente vanno a trascorrere le loro vacanze a Montecarlo o via discorrendo, e non si interessano degli aumenti dei prezzi della SASA.

Fatto di costume, fatto politico estremamente grave, dicevo, e il fatto di costume e il fatto politico sono intimamente connessi. Non esagero dicendo queste cose, che preferirei non dire, perché preferirei che l'aumento non ci fosse stato, ma la riprova della gravità di questa situazione e dello sbaglio commesso dalla Giunta e dall'assessore si è avuta nella manifestazione di Trento, che io ho voluto seguire, non per caricare la dose o per farmi vedere da qualcuno, ma ho voluto seguire per poi riferirne qui e discutere assieme alla Giunta e assieme all'assessore. Non è facile, non è facile per i lavoratori scioperare, perché lo sciopero costa, signor assessore, lo sciopero viene pagato dai lavoratori, non viene elargito dall'alto, non viene remunerato, non è una attività che provoca godimento particolare. È costato e costa anche venire a Trento a discutere col signor Presidente della Giunta e col signor assessore, e abbiamo visto una discussione serrata, aspra, come era giusto che fosse, perché io spero che da questo tipo di discussione, che dimostra se non altro che gli organismi rappresentativi servono anche a qualche cosa, a instaurare un contatto più immediato e più diretto con la popolazione, perché spero, ripeto, che da questo incontro, che è stato molto agitato, molto mosso, la Giunta e in particolare il signor Presidente e il signor assessore, abbiano acquisito elementi diretti e immediati di giudizio, che non

possono ridursi e che non devono ridursi unicamente all'esame ragionieristico del bilancio della signora SASA. Abbiamo visto operai, sindacalisti, lavoratori, che hanno esposto i loro bisogni, le loro esigenze, in modo chiaro, fermo e anche molto educato. Abbiamo visto come il movimento dei lavoratori non è un movimento di gente che fa gazzarra, ma è un movimento di persone ordinato, che sa disciplinare il movimento stesso, che sa organizzarlo, che non vuole sovvertire niente, che vuole discutere seriamente, dati alla mano, a patto che questi dati non siano solo le risultanze di bilanci formalmente corretti, ma di cui è lecito ed è doveroso avanzare dubbi sostanziali. Perché, signori miei tutta questa gente che lamenta vuoti di bilancio, che lamenta passività, si ricorda dell'interesse pubblico soltanto quando l'interesse pubblico coincide con l'interesse privato e non in generale, ma con l'interesse privato loro, tutta questa gente si ricorda che c'è una Regione, che c'è una Provincia, che c'è una collettività, quando sa che c'è la possibilità di batter cassa. Ebbene, allora noi, prima di aprire le porte della cassa, guardiamo nella cassa di questa gente, sempre altruista, ma in sostanza, a mio avviso, altruista soltanto quando suona la propria campana.

Si è fatto il discorso dei bilanci, mi sembra che questo sia l'unico argomento che la Giunta abbia fatto presente: ci hanno portato dei bilanci, questi bilanci sono in passivo, bisogna alzare i prezzi . . . Io penso che al punto in cui siamo, siamo una Regione autonoma, di quasi un milione di abitanti, inserita in processi economici complessi, e che proprio in questi mesi sono giunti a un punto di acutezza e di tensione, lo dimostra l'imponente movimento di lavoratori che scuote il nostro paese, io penso che una riflessione a questo proposito sia più che doverosa, posto che i lavoratori

cattolici, e non soltanto i cattivi comunisti, i cattolici, abbiamo visto i documenti di solidarietà delle ACLI . . .

AGOSTINI (P.L.I.): Anche i cattolici sono cattivi, oggi!

GOUTHIER (P.C.I.): . . . di certo non i liberali, i liberali son brave persone sempre, quando hanno le tasche piene di soldi, poi non lo so . . .

AGOSTINI (P.L.I.): Magari le avessero piene di soldi!

GOUTHIER (P.C.I.): Dicevo, sarebbe un errore in questo momento, un errore politico, un errore di valutazione dei tempi che corro, pensare di poter risolvere la situazione sfogliando soltanto i bilanci di una società come la SASA, pensando di assumere come parametro di giudizio di questa situazione soltanto il bilancio, e non tanto e non solo perché noi, e io personalmente avanzo dei dubbi, ho dei dubbi, ma tutti sappiamo e lo so anche come avvocato, permettetemi, che cosa siano i bilanci, quale stuolo di ragionieri, di economisti, di tecnici, di dottori, possano avere gli imprenditori a propria disposizione, quando si tratta di fare gli interessi non della collettività, ma gli interessi delle proprie tasche. Dicevo, a parte questi legittimi dubbi, che penso ognuno di noi può avere, il discorso deve essere diverso al punto in cui siamo, il discorso deve essere quello di vedere come vanno strutturandosi le nostre città, che ruolo hanno le città con i comuni limitrofi, dove gravitano gli interessi dei lavoratori e delle loro famiglie. E cito i lavoratori non perché li veda come un mito, perché sia un operaista, ma perché specialmente a Bolzano la stragrande maggioranza della po-

polazione è la popolazione operaia; è un dato oggettivo e quindi stiamo attenti a questo dato oggettivo. Il discorso deve essere quindi un discorso sull'urbanistica, su cosa deve essere la nostra città, il capoluogo altoatesino, su cosa deve essere la casa, su cosa devono essere i servizi. È un discorso più ampio e qui non basta dire « sì, adesso lo affrontiamo », perché il fatto che si sia arrivati a questo aumento e a questo scontro dimostra che siamo già in ritardo nell'analizzare realmente i termini del problema, quello che sta al fondo dell'aumento del 40% della SASA. Dico « siamo » come eufemismo, perché è legittimo dire « siete, colleghi della Giunta, in pauroso ritardo su questi problemi ». E cito questi problemi dell'urbanistica e della casa, dei servizi, del ruolo e della funzione della nostra città, non così astrattamente, ma perché penso che il punto di riferimento, soprattutto oggi, per impostare una soluzione duratura a questi problemi, non in astratto, ma anche nella nostra regione e nella nostra città, anche a Bolzano, sia e debba essere assolutamente quello di vedere quali sono le condizioni di vita reali dei lavoratori, gli interessi immediati, senza perciò intendere quelli che sono gli interessi corporativi della classe operaia e dei lavoratori. Perché, ripeto, quello che oggi avviene nelle fabbriche, dentro e fuori i luoghi di lavoro e nelle strade, deve farci riflettere, è un termometro che misura non soltanto l'inquietudine del nostro paese e l'inquietudine e le ingiustizie sociali che affliggono il nostro paese, in grande misura, e anche la nostra regione, ma che misurano il grado pauroso di distacco degli istituti rappresentativi, della Provincia, della Regione, dagli interessi immediati dei lavoratori. Campanello di allarme questo, che deve essere sentito e avvertito, perché i lavoratori che sono venuti qui, in Consiglio regionale, che hanno voluto

parlare non attraverso una delegazione, ma a tu per tu col Presidente della Giunta e con l'assessore, si mettevano sotto accusa. Una politica sbagliata e contraria agli interessi dei lavoratori, però c'era anche un lato positivo ove questi interessi si vogliono accogliere, la fiducia cioè negli istituti rappresentativi, la fiducia che attraverso gli istituti rappresentativi e la democrazia così esercitata si possono risolvere i problemi. Quindi anche su questo aspetto positivo di fiducia noi dobbiamo e voi dovete stare attenti, perché se si manca alla prova su questo terreno, se non si sa accogliere nel merito la sostanza dei problemi e se si respinge questa richiesta di innovamento e di volontà di valorizzare in modo diverso la democrazia, allora tempi più bui ci saranno nel nostro paese e anche qui da noi. Il discorso, quindi, è certamente complesso ed è un discorso squisitamente politico, che dalle questioni particolari abbraccia problemi di linea generale, che affondano le loro radici qui e nelle scelte politiche di fondo a livello nazionale.

Non entro nel merito dei problemi tecnici, perché sono convinto che è una questione politica, e anche perché non spetta a me convincere l'assessore della possibilità di arrivare, di addivenire a quelle soluzioni indicate unitariamente dai sindacati. Io dico soltanto che la misura necessaria, indispensabile, la base perché si possa avere una soluzione adeguata e serena del problema è quella della revoca. Revochi il signor assessore, il signor Presidente della Giunta, e poi discutiamo, e poi vediamo bilanci, strutture urbanistiche, trasporti, perché ritornare a instaurare una misura ingiusta, antipopolare per eccellenza, odiosa per il modo come è stata presa, non può creare un clima psicologico tale per avviare una soluzione positiva, che deve essere cercata nel consenso e con il consenso della popolazione, so-

prattutto di quella interessata. Sulla revoca quindi penso che non ci possa essere transizione alcuna, il signor assessore è stato così gentile dal voler accennare ad alcune soluzioni, io posso essere d'accordo su tutto, e penso che i sindacati, i lavoratori saranno d'accordo su tutto, purché si parta da un piano oggettivo che non leda gli interessi fondamentali dei lavoratori.

E quanto la questione non sia tecnica di bilanci, ma quanto sia politica, quanto sia di fondo, lo dimostrano certe polemiche che sono venute fuori sulla stampa, alludo ad una apologia, a un trattato apologetico, che è apparso sul quotidiano di lingua tedesca, della proprietà privata pochi giorni fa. Non intendo polemizzare, perché so che sarebbe scorretto polemizzare contro chi non ha possibilità di rispondere; lo cito come un fatto di costume, una pagina e mezza di giornale contro la municipalizzazione, siamo ancora all'epoca del babau, la socializzazione come identificazione comoda della civiltà con la proprietà privata. Siamo indietro coi tempi su un piano culturale e morale, perché penso che anche i più accesi difensori della proprietà privata, quelli interessati e quelli disinteressati, che io chiamerei illusi, avranno coscienza del carattere storicistico della proprietà privata, che non è sempre stata così come è ora, ma che è in fase di transizione anche qui. E quindi mi sembra che sia un po' comico, un po' arretrato veramente, impiantare un'apologia quando nessuno più ci crede, quando anche l'organizzazione degli stati cosiddetti occidentali o borghesi propende verso forme di pubblicizzazione più ampie, quando questi fenomeni di pubblicizzazione non derivano dai cattivi lavoratori ma derivano da esigenze oggettive di fondo, necessarie per attuare gli squilibri di classe e i contrasti sociali, e necessarie per raggiungere equilibri politici.

e sociali più avanzati. Ed è per questo che io vedo la pubblicizzazione come uno sbocco, non come fine a sè stessa, ma nel quadro di un discorso più ampio, lo convengo, perché convengo anche evidentemente che non è la pubblicizzazione fine a sè stessa, che risolve, che può risolvere tutti i problemi, nè può risolvere questo. C'è un problema di costi, di redditività, però rendiamoci conto che il costo e la redditività aziendale non coincidono sempre con il costo e con la redditività sociale, e che oggi i tempi sono molto maturi per spostare l'accento sulla redditività della collettività e dell'uomo, l'uomo non che pensa di sfruttare, di fare quattrini, ma l'uomo lavoratore, l'uomo che si guadagna da vivere duramente. Io penso che sulla base di questo discorso si possa aprire anche tra la cittadinanza un discorso più ampio e si possano esaminare le situazioni più propizie, ma il discorso deve essere completo, e soprattutto deve tener conto degli interessi immediati dei lavoratori e deve mettere da parte, anche ridicolizzandoli, tabù, pregiudizi culturali, che nascondono sordidi interessi.

PRESIDENTE: La parola a un rappresentante per ogni gruppo. La parola al cons. Agostini.

AGOSTINI (P.L.I.): Signor Presidente, signori consiglieri, prima di entrare nel merito delle questioni poste dalla mozione socialista, desidero anch'io fare una premessa di carattere pregiudiziale, e che riguarda il nostro regolamento, il quale prevede per le mozioni un intervento per ogni gruppo, senza possibilità di dichiarazioni di voto. Io non so quanto abbia lavorato la commissione per il regolamento e per la biblioteca, per riformare una buona volta il nostro regolamento che ha bisogno, e non da oggi, di essere rivisto, e non solo su-

perficialmente. Non è possibile assolutamente che si continui, per quanto riguarda le mozioni in caso specifico, a consentire che solo una volta si possa parlare, senza la possibilità poi, alla fine della discussione, di chiarire, eventualmente modificare, l'atteggiamento che viene assunto evidentemente all'inizio, cioè prima della discussione. Io faccio questa raccomandazione alla Presidenza, purtroppo quasi certo che anche questa volta una richiesta della minoranza in particolare cadrà nel vuoto.

Premesso questo, signor Presidente e signori consiglieri, il gruppo liberale deve dichiarare subito che l'attenzione sui problemi posti dalla mozione socialista verte su due ordini di problemi: 1) il comportamento della pubblica amministrazione, in questo caso la Giunta regionale; 2) la questione di merito, dell'aumento cioè delle tariffe per i trasporti urbani ed extra urbani richiesto dalla SASA di Bolzano. Diamo per conosciuti i fatti e il susseguirsi degli stessi dall'agosto fino ad oggi, esprimiamo anzitutto il giudizio del gruppo liberale sul comportamento della Giunta. Il meno che si possa dire di esso è che è stato tale da accreditare la convinzione che la Giunta, e in particolare l'assessorato competente, abbia agito con frettezza, superficialità, e, consentiteci un giudizio che rimane comunque nel campo politico, con deplorabile leggerezza. È vero che ogni autorità amministrativa ha il potere di revocare, modificare o sospendere un proprio provvedimento, ma quando ciò avviene senza che siano intervenuti fatti o circostanze nuove, cioè sta a dimostrare appunto che l'esame fatto, che la delibera assunta in occasione dell'approvazione del primo provvedimento, sono stati incompleti e superficiali, e di conseguenza la pubblica amministrazione non ha agito con quella prudenza e serietà che ciascuno ha il diritto di attendersi. Sarebbe mol-

to istruttivo per tanti, che ancora ripongono la fiducia in codesta Giunta, che fossero pubblicamente lette le motivazioni per le quali si è giudicato necessario ed indispensabile anzi l'aumento delle tariffe e l'autorizzazione all'aumento stesso, e poi quelle che hanno consigliato la sospensione del provvedimento; come sarà interessante sentire con quali motivazioni accetterà eventualmente la mozione socialista, che domanda la revoca del provvedimento. Se questo accadrà la Giunta dovrà recitare il mea culpa e fare, alla moda dei comunisti d'oltre cortina e anche di casa nostra, l'autocritica spontanea o imposta che sia. Un fatto resta certo, ed è questo, che la Giunta ha umiliato il prestigio della pubblica amministrazione, lo ha umiliato in ogni caso, sia che mantenga l'iniziale provvedimento, revocando la sospensione, sia che lo revochi. E desidero qui aggiungere ancora una cosa. Io ero presente signor Presidente, lei lo sa, a quella famosa manifestazione. Mi son sentito umiliato nella persona oltre che come consigliere regionale, per il modo come lei e l'assessore Matuella si sono comportati di fronte a una manifestazione che poteva essere contenuta, empre che voi l'aveste voluto. È noto che inizialmente voi avete accettato di sentire 15 rappresentanti dei lavoratori nell'ufficio del Presidente della Giunta regionale; in quel momento non era il Presidente della Giunta regionale che parlava e che trattava, ma mi sembrava un sensale, un mediatore, purtroppo, ed è per questo motivo che io mi sono sentito umiliato.

GOUTHIER (P.C.I.): Non aveva nemmeno i guanti bianchi, non era neanche profumato, non aveva neanche la lavanda Atkinson.

AGOSTINI (P.L.I.): Ad ogni modo, il

Presidente della Giunta regionale stia nel suo ufficio! Io non ho visto il Ministro del lavoro trattare in piazza, il Ministro del lavoro riceve nel suo ufficio, e nessuno .-. .

GOUTHIER (P.C.I.): (*interrompe*).

AGOSTINI (P.L.I.): Caro Gouthier, io so benissimo che tu ormai ti senti parte qua i integrante della maggioranza . . . e questo è stato il tono del tuo intervento, preoccupato in definitiva di non attaccare oltre quel certo limite, che ha superato invece Donat Cattin in molti casi, proprio per tenere aperta la porta, per entrare e per sederti lì! Caro mio, se loro lo vogliono, accomodatevi pure . . . Di ciò comunque il gruppo liberale si duole, signor Presidente, anche se codesta Giunta non ha avuto la nostra fiducia. È sempre da dolersi infatti che un organo amministrativo o un governo perda la faccia, poiché ciò diffonde sfiducia, che si indirizza non tanto, come sarebbe dovuto, verso i responsabili, uomini e partiti, ma verso lo Stato, la Regione, la Provincia, i comuni e via dicendo, verso le stesse autorità pubbliche, in definitiva.

Questo per noi è il grosso aspetto politico della questione, ma ce n'è un altro della stessa natura, su cui intendiamo soffermarci, ed è quello del cedimento apparente alla mezza sollevazione che v'è stata, ad opera dei sindacati e dei comuni interessati, contro il provvedimento della Giunta. Bene hanno fatto i sindacati a prendere le iniziative che hanno preso, e che sono state seguite dai comuni di Merano, Tirolo, Bolzano e Laives, se essi sono in grado di dimostrare che gli aumenti delle tariffe sono stati arbitrari e non necessari. Ma in questo caso, se la Giunta non vuole ulteriormente turbare la pubblica opinione e creare la pericolosa convinzione che, a torto o a ra-

gione, l'amministrazione pubblica cede a pressioni esterne, deve dire che è stata essa ad errare, deve poi la Giunta difendersi da una pesante accusa mossa dal gruppo socialista, quella di aver agito di sorpresa per evitare le reazioni popolari, assumendo il provvedimento di autorizzazione degli aumenti tariffari quando gli operai erano in ferie, gli stabilimenti industriali mezzi chiusi e le amministrazioni comunali non ancora costituite. Non un sogno di una notte di mezza estate, come ha detto Shakespeare, ma una specie di colpo di mano di mezza estate.

Per venire alla questione di merito, la posizione del gruppo liberale è chiara e semplice: se l'impresa agli effetti di bilancio non dimostra l'assoluta necessità e indifferibilità dell'aumento tariffario, o l'assessorato regionale, attraverso un attento esame della situazione aziendale e patrimoniale di bilancio, può controdimostrare che necessità e indifferibilità non esiste, allora l'autorizzazione all'aumento, male accertamente concessa, va revocata con fermezza e irremovibilità.

Ma su ciò mi sia consentito sollevare seri e fondati dubbi, a meno che non si voglia negare un fatto di tutta evidenza; l'aumento continuo del costo della vita. Protestare quindi per quello dell'aumento dei biglietti degli autobus e non analizzare a fondo lo stato della economia, è del tutto demagogico e superficiale. È stata aumentata la benzina, le sigarette per primo, ci sono stati aumenti in molti altri settori, fra i quali quello dei giornali. L'aumento dei prezzi, registrato da fonti ufficiali, è certamente preoccupante, ma in mezzo ad una confusione generale di cui il Governo è il primo responsabile. L'appesantimento del costo quotidiano dei trasporti pubblici non è certo quello più forte. Tutti i costi sono in ascesa, tutti i prodotti aumentano nel quadro gene-

rale europeo noi abbiamo cominciato più lentamente degli altri paesi, ma ora andiamo a un ritmo che desta vive preoccupazioni. Non vorremmo quindi che, proprio negando l'autorizzazione agli aumenti, si ponesse in difficoltà l'azienda, per giustificare poi una richiesta di pubblicizzazione. Se è quest'ultimo il fine reale della mozione socialista allora noi liberali dovremmo dire il nostro no responsabile, meditato e convinto. Abbiamo davanti l'esempio della vicina provincia di Trento ove l'Atesina, che è di fatto pubblicizzata per i trasporti urbani ed extraurbani, assorbe da anni centinaia di milioni dal bilancio provinciale e comunale, non riesce a pagare i mutui per i quali la provincia ha prestato la sua fidejussione, pur praticando tariffe che, come è stato largamente dimostrato, erano nel passato in molti casi superiori a quelle di altre città, e pari, sino all'aumento, a quelle della SASA. Questo esempio della pubblicizzazione e dei suoi svantaggi ci sta dinanzi.

Le cifre che ho qui dinanzi provocano una seria preoccupazione, perché io ho qui l'estratto dell'annuario del 1969 della confederazione italiana e trasporti pubblici degli enti locali, le tabelle relative all'anno 1967, dico 1967, da cui risulta che su 57 aziende municipalizzate solamente due, dico solamente due, sono in pareggio, mentre 55 sono in passivo. Trieste ad esempio, che ha una rete urbana più piccola della nostra di Bolzano, ha un passivo annuo di 2.400.000.000; Varese, io ho scelto a caso, perché non ritengo che sia il caso il citarli tutti, Varese 276.000.000; non parliamo poi di Roma, con i suoi 46 miliardi annui. Questo è quello che ci offrono le municipalizzate. Noi dovremmo quindi evitare alla città e alla provincia di Bolzano questo grosso rischio, poiché in definitiva i cittadini della provincia di Bolzano, utenti e non utenti della

SASA, anche dei più poveri comuni, finirebbero per pagare sotto altra forma l'aumento dei costi del servizio, se tale aumento è reale, ed il conseguente aumento tariffario.

Per cui, in conclusione, mentre attendiamo la relazione della Giunta sulle questioni tecniche di bilancio dell'azienda, per esprimerci in ordine alla richiesta revoca del provvedimento, dichiariamo sin d'ora che il gruppo liberale non voterà questa mozione socialista, comunque, se in essa sarà conservato il richiamo alla pubblicizzazione dei servizi di trasporto, e ciò, oltre che per un preciso criterio economico, perché, anche a costo di diventare impopolari, non ci piace ingannare nessuno. Ciò avverrebbe togliendo il peso degli aumenti tariffari con una mano e con l'altra aggravando pesi fiscali e contributivi o immiserendo le disponibilità dei bilanci comunali, provinciali e regionali, il che è pur sempre far pagare direttamente o indirettamente a quelli stessi che si dovrebbero difendere.

C'è solo da concludere, richiamando il principio liberale, che noi siamo contro le municipalizzate, contro cioè i contributi dati ad enti, ad aziende municipalizzate. Nel caso in particolare, se revoca ci sarà, è chiaro che dovrà essere dato, come corrispettivo all'azienda, un contributo certamente non nella misura che verrà richiesta da una municipalizzata, ma, dopo attento esame, un contributo che serva a colmare il deficit che dovrà essere accertato ed evitare l'aumento dei biglietti.

GOUTHIER (P.C.I.): (*interrompe*).

AGOSTINI (P.L.I.): Io non raccolgo le vostre provocazioni, perché sapevo benissimo che la vostra mozione per l'80% era puramente demagogica, perché voi potevate, proprio per quell'aggancio che avete con l'attuale

Giunta, potevate benissimo anche in questa occasione riparlare prima, perché sappiamo benissimo che le vostre azioni da qualche tempo sono dettate quasi esclusivamente da questioni demagogiche, anche per evitare i contraccolpi della scissione socialista.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Pasquali.

PASQUALI (D.C.): Vorrei aggiungere qualche considerazione a questo tema di così viva attualità, un tema per altro assai stimolante, per i suoi contenuti profondi che esso contiene. Io credo che sia opportuno, nell'esprimere un giudizio di merito sulla mozione, così come è stata proposta, cercare di impegnarci tutti ad indicare qualche precisa valutazione sul quadro politico e sociale, entro il quale il tema del trasporto pubblico deve necessariamente essere analizzato. Non c'è alcun dubbio che una determinata politica, a favore o meno del trasporto pubblico, nel nostro paese è stata fino a questo momento carente. Una politica del trasporto pubblico, in primo luogo, è anche una politica di costi economici a carico del cittadino, ed in particolare a carico del lavoratore; è un problema di congestione urbana, è un problema di abbandono di zone di potenziali capacità umane, e le analisi che potremmo fare sono assolutamente numerose.

La politica dei trasporti non è mai stata, fino a questo momento, strettamente collegata alla pianificazione territoriale, pianificazione territoriale che, del resto, a livello di piani territoriali di coordinamento, non esiste ancora, se non per la provincia di Trento. A livello nazionale poi, credo che non possiamo non considerare una grave forma di dispersione, di distorsione di interventi pubblici, tra le autostrade per esempio e il trasporto pubblico.

E, a proposito di autostrade, si è sempre detto e si dice che l'autostrada contribuisce sempre in maniera determinante allo sviluppo delle zone da essa attraversate. Io credo che l'attualità verso la quale stiamo andando e le constatazioni che stiamo sempre più considerando nel nostro paese, ci inducono a dichiarare che questo non è vero. Per me basterebbe pensare, per esempio, a certe autostrade della Calabria, con certe fittissime reti di infrastrutture stradali ad esse collegate, e quale tipo di possibilità possano portare a vantaggio di quelle popolazioni, ma il discorso sarebbe molto lungo. Senza dubbio la stessa viabilità ordinaria per certi aspetti ha avuto motivi di trascuratezza nei confronti di una certa politica autostradale, gli investimenti autostradali hanno avuto un loro preciso significato, ma tutto va inquadrato in questo tipo di discorso, come, secondo me, va inquadrato anche nel tipo di discorso della ferrovia, nei confronti della quale penso che inevitabilmente si dovrà ricorrere a forme di rivalutazione del servizio. Non ci sarà niente da fare, credo che questa sarà una conseguenza logica, scientificamente deducibile ormai allo stato dei fatti. Anche la politica dei cosiddetti « rami secchi », che ha condotto ad eliminare energicamente alcune linee secondarie, credo che debba essere giustificata solo in parte, mentre in parte io credo che la si debba considerare sbagliata dal momento che il ramo è diventato secco, in particolare in mancanza di un tipo di pianificazione territoriale. Il discorso sulle aziende municipalizzate è un discorso di estremo interesse, ma non vi è alcun dubbio che lo sviluppo della motorizzazione privata, della motorizzazione di tutti quanti noi, pone le aziende in condizioni di enorme difficoltà, e qui responsabilità ne avremo probabilmente tutti, ne abbiamo tutti, anche se evidentemente ognuno

di noi avrà stentato a recepire o solo dopo attenta riflessione, quelli che sono taluni aspetti. Il deficit delle aziende municipalizzate poi è salito a cifre attorno ai 140 milioni, a miliardi di lire annue, ed è un deficit che ha una sua giustificazione, e che deve considerarsi ormai su un piano quasi di struttura fisiologica dell'azienda municipalizzata in quanto tale. Il fenomeno dei pendolari che nelle grandi città, — Roma, Torino, Milano —, occupa uno spazio di tempo anche di 6-7 ore a carico del lavoratore, del suo tempo libero, con tutto quel tipo di frustrazioni che ognuno può facilmente considerare, è un problema che non riguarda in termini drammatici solo le grandi città, ma riguarda anche le nostre città, è un problema che riguarda anche la città di Bolzano, dove una certa larga parte di lavoratori deve recarsi sul posto di lavoro dai paesi vicini, Laives, Terlano, Appiano ecc. Il problema esiste anche da noi. Ma, a parte anche queste considerazioni, una certa politica del trasporto, secondo me, incide e tocca profondamente la sostanza e la struttura urbanistica delle nostre città. È evidente che una gestione privata del servizio, giustamente, porta a considerare come base dell'efficienza del servizio la più stretta economicità. Il discorso della municipalizzata di Bolzano parte da molto lontano; io ricordo perfettamente tutte le occasioni e i motivi che ci sono stati per valutarla e per considerarla. Nel caso di Bolzano è facilmente dimostrabile come uno dei principali fattori di valutazione sulla efficienza di una azienda di trasporti pubblici, dal punto di vista strettamente tecnico, vale a dire il coefficiente di mobilità, cioè il rapporto tra il numero medio di viaggi annui per abitante, sia sensibilmente basso, se raffrontato allo stesso coefficiente di mobilità in una città dove l'azienda è municipalizzata od è pubblica. Lo stesso

discorso vale come percorrenza. Ed è evidente che avvenga così, perché la gestione in questo caso si mantiene in limiti strettamente giustificati e consentiti dalla convenienza economica, perché è chiaro che tanto il coefficiente di mobilità, quanto la percorrenza in questo caso assolvono parzialmente a quelle che sono esigenze di carattere sociale o di aderenza alle esigenze della popolazione servita, ma fondamentalmente assolvono ad esigenze di carattere prevalentemente economico, ed è un discorso che a questo punto non mi scandalizza, deve essere così, nella logica della conduzione di quel tipo di azienda.

È evidente, è chiara a questo punto la controposizione tra conduzione pubblica e conduzione municipalizzata. Il problema è di ordine politico non l'abbiamo ancora risolto, e quindi, dopo aver dichiarato che il problema è di ordine politico, dobbiamo anche esprimere tutta quella serie di valutazioni e di considerazioni per individuare il modo attraverso il quale poter uscirne fuori, per lo meno a livello di nostre possibilità giuridiche e di volontà politica che possiamo avere.

Ma, dico, a livello di municipalizzate nessuno può pensare che l'appalto in quanto tale, sia esso del trasporto, sia esso del tributo, sia esso tutto quello che si vuole, è un'invenzione di Luigi XIV, e non esiste, nel contesto degli altri paesi europei, nel contesto un sistema di strutture fornite in appalto dall'ente pubblico al privato; non esiste in Germania, in Inghilterra non esiste, in Svezia non esiste, in Francia è quasi del tutto scomparso; esiste in Italia, esiste in Spagna. Un'altra considerazione a me preme fare in questo quadro del trasporto pubblico urbano: il decongestionamento del traffico cittadino.

La tendenza, verso la quale ci si muove oggi, è quella assolutamente inversa a quella

che è e deve essere una coerente logica urbanistica. L'autostrada oggi sta sopprimendo il mezzo di trasporto pubblico, ma ci renderemo molto presto conto che quando la motorizzazione privata avrà raggiunto limiti di saturazione, quando la vita della città diventata del tutto insopportabile anche per effetto della motorizzazione, ci si dovrà allora inevitabilmente orientare, e malamente allora, verso un radicale sviluppo dei trasporti pubblici. La chiave del problema, secondo il mio modesto parere, sta appunto nel tentativo che deve essere espresso dalla società, per raggiungere un equilibrio economico tra auto privata e mezzo di trasporto pubblico.

Un serio progetto di pianificazione del traffico dovrebbe consentire l'uso dell'auto privata nella misura in cui la città economicamente e funzionalmente riesce a tollerarla, senza perdere il proprio carattere ambientale e senza perdere la propria personalità urbanistica. Tutta la aliquota residua di traffico deve essere interamente assorbita dai mezzi pubblici. Altro che parlare o dire solo che il problema si risolve predisponendo maggiori aree di parcheggio a disposizione! Mi rendo perfettamente conto che se il problema è in teoria facilmente enunciabile, è enormemente difficile da realizzare. Ma, verso una certa tendenza e verso certe indicazioni di soluzione, mi pare che questo debba essere un modo per indicare un orientamento, verso il quale esprimerci.

Il governo ha cominciato a proporre dei seri provvedimenti a questo proposito, cioè il provvedimento sulle metropolitane, ed è un avvio molto importante, ed era molto urgente, perché noi arriviamo al problema delle metropolitane con circa 50 anni di ritardo. Il problema è all'esame del Parlamento, come risulta che ci siano ulteriori provvedimenti a favore dei trasporti pubblici urbani, provvedimenti

che sono stati discussi recentemente in un convegno della CISPEL, alla quale ha partecipato l'assessore Matuella, e penso che l'assessore Matuella dopo ci vorrà dire e specificare anche quelle che sono state talune conclusioni.

Dico: questo è un quadro economico, sociale, politico, dentro il quale il problema, a mio avviso, va inevitabilmente posto anche in questa occasione.

Ma accanto al problema sociale e politico, rimane senza dubbio un quadro giuridico istituzionale, di cui a me preme fare qualche accenno e dare qualche modestissima indicazione, anche perché è un quadro che avevo cercato di analizzare compiutamente quando avevo avuto modo di interessarmi del problema per la città di Bolzano. Io non credo che il problema nella nostra Regione possa essere convenientemente risolto a livello di aziende municipali. Data la carenza della legislazione, una carenza veramente grave, in Regione noi usiamo la legge 1822, del 1939, cioè usiamo la legge dello Stato, perché non disponiamo di una legislazione propria, se ben ho interpretato e se ben ho capito in materia di disciplina l'esercizio dei servizi automobilistici. Sappiamo quali forme di indicazioni questa legge dà a proposito delle precedenze, delle non precedenze, delle agevolazioni, a favore con diritto di precedenza, non precedenza, una cosa e l'altra; e che sia assolutamente da interpretarsi in questo modo, se c'era bisogno di avere una riconferma, la conferma l'ha data il Consiglio di Stato con una sua sentenza, mi pare del 1958, avverso una opposizione del comune di Bolzano, ricordo molto bene, che diceva non essere la Regione la titolare per fornire il diritto di concessione, ma essere, interpretando la legge del 1939 in un certo modo, essere il consiglio comunale stesso, attraverso un atto del sindaco, previa delibera del con-

siglio comunale.

Da un esame attento di questa legge sembra senza dubbio di dover capire che la norma recante la preferenza per il comune, per esempio, nella erogazione del diritto di concessione di un servizio di trasporto pubblico urbano, è unicamente in funzione di linee di nuova istituzione. Mi sembra di dover capire in questo modo qui.

Per quanto riguarda la legge sulle municipalizzate, la municipalizzata riguarda il territorio; penso che nessuno di noi oggi intenda promuovere od intenda cercare di agevolare la formazione di aziende municipali nell'ambito territoriale di un comune; ma evidentemente diverso, completamente diverso è il discorso se la gestione di una azienda pubblica è nell'ambito territoriale di Bolzano — faccio per fare un esempio — o se invece questa azienda oltre all'ambito territoriale di Bolzano avesse anche l'ambito territoriale di Bolzano-Merano. È un discorso che è completamente diverso, ma anche in questo non mi pare, secondo quanto modestamente sono riuscito a guardare e secondo quanto ho potuto ricostruire dai miei appunti, riferiti al momento, nell'occasione in cui mi sono interessato della cosa, non mi pare che grosse possibilità giuridiche esistano, se si pensa che comunque è necessario attendere le scadenze perché il concessionario non è che rinunci, almeno non penso, o rinuncierebbe verso certe indennità.

Io concludo questa seconda parte dicendo che a me pare che la Regione, in base all'art. 4 n. 14 dello Statuto, essa ha senz'altro la competenza a rilasciare concessioni, a istituire delle aziende speciali. Questa è una competenza che ha senza dubbio la Regione, e credo che, di fronte a questa competenza, tutte le perplessità di ordine giuridico, in merito alle aziende municipali ecc., possano cadere,

e con ciò io non mi sogno di dire che il problema è risolto in questo modo, per l'amor del Cielo. A me bastava indicare in questa occasione un fatto importante: che prendiamo atto ed esprimiamo compiacimento verso uno studio che la Regione ha, adesso ci riferirà esattamente l'assessore, ha intenzione di elaborare in materia di trasporti pubblici regionali. Mi preme in questa occasione prendere atto che questo studio deve essere condotto, inquadrato in un quadro politico, senza dubbio, il quadro politico che sia quello della consapevolezza della funzione del trasporto pubblico oggi, nel nostro paese, e in particolare nella nostra Regione. Inoltre si deve tener presente che il problema, almeno dal punto di vista giuridico-istituzionale, è risolvibile, prendendo la Regione le redini in mano del problema, prendendo tutti i contatti ritenuti possibili con i comuni, i quali comunque devono partecipare con le Province, le quali un certo interesse a questo discorso lo devono avere.

Io non mi illudo affatto in questo modo di avere impegnato la Giunta regionale a comportarsi e a determinare una soluzione di questo tipo, perché sono il primo che si rende conto che il discorso va posto, il discorso va fatto in questi termini, il discorso va approfondito, perché notevoli possono essere le difficoltà. Io penso che comunque il discorso vada fatto con coraggio e penso che comunque il discorso vada posto nei termini veramente capaci di interpretare, anche attraverso il trasporto pubblico, l'attuale momento sociale e politico che stiamo attraversando.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Avancini.

AVANCINI (P.S.U.): Signor Presidente, il problema sollevato dalla mozione presenta-

ta dai colleghi socialisti, è indubbiamente un problema importantissimo, è un problema di estrema attualità ed anche di estrema urgenza. È un problema di cui si parla da molti anni; se ne è parlato in sede di partito e anche in sede interpartitica, e io ritengo che sia arrivato il momento di avviare veramente a soluzione, e con urgenza questo problema.

Se questa mozione viene discussa con un certo ritardo, non è certo colpa, compagno Nicolodi, dei social-democratici, perché non incominciamo adesso a dire che se cade un sasso dalla Paganella è colpa dei social-democratici, semmai sarà colpa della Presidenza del Consiglio, che non è certo social-democratica.

Indubbiamente, dicevo, è un problema di estrema urgenza, perché ci stiamo dibattendo in un caos di linee di trasporti, in un caos di società, piccole e grandi, le quali ogni tanto dicono di avere un bilancio deficitario, però ben poche di esse mollano l'osso, come si suol dire, e continuano ad andare avanti con la loro gestione, chiedendo continuamente aumenti o, peggio ancora, chiedendo l'intervento dell'ente pubblico, il quale è così costretto a polverizzare i suoi interventi per salvare delle situazioni che naturalmente minacciano di compromettere anche il lavoro di operai occupati in quelle aziende. È necessario risolvere questo problema, signor assessore, anche per evitare quella strana situazione, che si è venuta determinando nella vicenda della SASA di Bolzano. Il discorso qui diventa un discorso estremamente semplice. Se questi aumenti erano giustificati dovevano essere mantenuti, oppure questi aumenti non erano giustificati ed allora evidentemente si è agito affrettatamente, si è agito senza studiare approfonditamente il problema, cioè si sono concessi gli aumenti e poi, sotto la spinta dei sindacati, sotto la spinta dei lavoratori, la delibera sugli aumenti è

stata revocata. Ora io non credo che in una società organizzata, in una società che noi vogliamo creare giusta e che spesso diciamo che sia giusta, io non credo che queste cose si debbano fare perché c'è una perdita di tempo, una perdita di lavoro, una perdita di energie dei lavoratori, ma credo che queste cose debbano essere fatte proprio perché la classe dirigente ritiene che sia giusto che esse vengano fatte. Io non riesco a capire che in una società come la nostra, in una società che dovrebbe essere organizzata, i lavoratori debbano fare sforzi sovrumani per ottenere degli aumenti che poi vengono concessi, perché allora l'impresa poteva concedere quegli aumenti senza far fare tanta fatica a questi lavoratori che degli aumenti hanno diritto, aumenti poi che si manifestano molto spesso aumenti illusori, perché il costo della vita ha già assorbito largamente ciò che con così gran fatica viene concesso.

Tuttavia, io sono lieto che quella deliberazione sia stata revocata e dò atto anche della buona volontà dello studio che la Giunta regionale ha intenzione di portare avanti per vedere di risolvere il problema della motorizzazione urbana, dei trasporti urbani e dei trasporti extraurbani. Io mi auguro, signor assessore, che questo studio non diventi uno studio eterno perché, come dicevo prima, il problema è di estrema urgenza, perché in questo modo io ritengo che non si possa andare avanti.

Certamente il problema della pubblicizzazione dei trasporti, lo ha illustrato molto bene il collega Pasquali, investe aspetti diversi, investe aspetti economici e investe aspetti politici. Io direi che il problema è prima politico e poi è un problema economico. Certamente la motorizzazione privata sta soffocando la motorizzazione pubblica. Non dobbiamo pe-

rò dimenticare, è già stato detto, che coloro che si servono dei trasporti pubblici sono i meno abbienti e sono quelli che non hanno la macchina privata evidentemente, e noi dobbiamo garantire che queste persone possano muoversi verso il loro posto di lavoro, e d'altra parte noi dobbiamo fare in modo di contemperare anche l'uso della macchina privata in maniera da non mettere in deficit così forte i pubblici trasporti. Io ho visto nei paesi dell'Est, ho visto in Russia, che i trasporti pubblici sono pressoché gratuiti, con 4 copechi si gira mezzo Mosca. Pertanto io ritengo che anche qui da noi, con le competenze che ha la Regione, debba essere fatto qualche cosa di concreto per risolvere questo problema. Certamente . . .

GRIGOLLI (Presidente G.R. - D.C.):
(*interrompe*).

AVANCINI (P.S.U.): Qualche cosa abbiamo visto, e questa lo ritengo una cosa positiva, 4 copechi sono come 16-17 lire, pressappoco, per il potere d'acquisto del rublo, una quindicina di lire. Cambio ufficiale, e lei sa che anche lì il potere d'acquisto non è di 700 lire, comunque non polemizziamo su questo, sappiamo benissimo come stanno le cose. Chi paga il deficit? dice il collega Margonari. Io dico che il deficit deve essere pagato dall'ente pubblico, è un pubblico servizio. Chi paga il deficit della scuola, chi paga il deficit delle ferrovie? Paga l'ente pubblico, è un pubblico servizio. D'altra parte però, giustamente i sindacati dicono: « la gestione pubblica consentirebbe inoltre di adottare gli accorgimenti più idonei per favorire il trasporto pubblico, senza assumere il carattere di sostegno dell'interesse privato ». Si potrebbero naturalmente adottare accorgimenti tali per impedire l'in-

gorgo del traffico nelle città, specialmente nelle ore di punta, e per dare così maggiore sollievo a quello che è il pubblico trasporto, che potrebbe così non viaggiare molto spesso vuoto o semivuoto, e la popolazione dovrebbe servirsi del mezzo pubblico per spostarsi nelle città e anche per spostarsi nelle zone più lontane dalla città, alle quali accennava il collega Pasquali. E pertanto io dico che non è un problema di controllo sulle imprese, perché il controllo sulle imprese da parte nostra è impossibile. Io sono in possesso di una risposta del collega Pancheri a una interrogazione che ho fatto sull'Idropeio; lui dice: sì, è vero, noi abbiamo dato 25 milioni all'Idropeio, però più in là non possiamo andare, non possiamo controllare, non possiamo controllare se la Idropeio è veramente in deficit o se è in attivo ecc. Pertanto il problema del controllo che noi possiamo fare sulle imprese private è veramente un controllo impossibile, e ritengo che non sia certamente questa la strada. La strada, secondo me, che noi dobbiamo intraprendere, è quella di pensare seriamente alla pubblicizzazione dei trasporti, e noi con le nostre competenze potremmo forse dare un esempio anche al resto del paese, potremmo proprio vedere se con il nostro impegno, con la nostra buona volontà, si può arrivare a una forma di pubblicizzazione dei trasporti, in maniera che questa pubblicizzazione non gravi troppo evidentemente sul bilancio dell'ente pubblico. Io però mi rendo conto che pubblicizzare i trasporti della Regione, — avevamo fatto i conti a suo tempo, ancora nella vecchia Giunta regionale, quando noi partecipavamo, — significherebbe assorbire quasi tutto il bilancio della Regione.

AGOSTINI (P.L.I.): (*interrompe*).

AVANCINI (P.S.U.) Probabilmente, col-

lega Agostini, lei non era presente quando parlava il collega Pasquali, il quale giustamente dice: bisogna vedere di contemperare, di limitare anche l'espansione della motorizzazione privata, o quanto meno limitare l'uso del mezzo privato, in maniera che il pubblico trasporto non debba gravare troppo sulla pubblica amministrazione, tanto da arrivare al caso limite di assorbire tutto il bilancio. Pertanto io ritengo che, anche se la mozione dei colleghi socialisti è in parte superata, ha sollevato un problema di estrema importanza e di estrema urgenza. Io penso, assessore Matuella, che noi ci dobbiamo proprio avviare coraggiosamente sulla strada della pubblicizzazione dei trasporti. Indubbiamente qui sorge il problema delle province, e soprattutto il problema dei comuni, ma credo che noi come Regione dobbiamo pensare a risolvere questo problema, che veramente pone a disagio coloro che si debbono servire dei mezzi pubblici in questo momento, anche per l'accavallarsi delle linee degli autobus, alcuni dei quali si possono fermare in certi posti, quelli di quell'altra linea si devono fermare in altri posti, la gente aspetta, l'autobus passa davanti perché quella tale linea non si può fermare in quel posto, si aspetta sotto la pioggia o anche sotto il sole, comunque c'è una grande confusione nel settore dei trasporti. Io attendo la sua risposta, e se questa mozione verrà posta in votazione il gruppo socialdemocratico senz'altro la voterà.

PRESIDENTE: La parola al cons. Betta.

BETTA (P.R.I.): Abbiamo un grosso problema, che in sintesi si può definire brevemente così: la SASA, società privata, ha aumentato le tariffe, chiedendo il benessere della Giunta, concesso, perché evidentemente avrà pensato che le tariffe stesse non erano suffi-

cientemente remunerative; dopo questo primo provvedimento di approvazione da parte della Giunta regionale, per pressione di sindacati, di operai, di partiti ecc., la Giunta ha fatto una marcia indietro, non definitiva, spostando la soluzione del problema di un mese o di qualche cosa di simile. Ci sono state portate, purtroppo solo stamattina, delle proposte da parte dei vari sindacati, mi pare di tutti i sindacati della provincia di Bolzano, per migliorare il servizio, per venire incontro ai desideri della popolazione, e a un certo punto anche proponendo la pubblicizzazione del servizio stesso.

Ora ci troviamo qui a discutere una mozione urgente dei colleghi socialisti, presentata ancora in agosto, e una interpellanza del collega Gouthier dei primi di settembre, siamo a circa metà ottobre, per fortuna che la mozione era urgente, altrimenti l'avremmo forse spostata ancora in avanti!

Ora rimane un fatto essenziale. La SASA, nell'aumentare le tariffe aveva ragione o non aveva ragione? Se aveva ragione, e potrebbe anche darsi che ragioni ne abbia avute da vendere, la Giunta ha fatto bene a dare l'approvazione, ha fatto quindi male quando, su pressione dei sindacati ecc., si è rimaneggiata in parte questa autorizzazione. Oppure la SASA aveva torto ed allora la Giunta ha fatto male a concedere questo aumento. Mi pare che, comunque, tra le righe si possa vedere costantemente una bastonatura, un avvillimento di quelle che sono le iniziative prese dalle minoranze, dalle minoranze da qualsiasi settore vengano. Vediamo che qualsiasi nostra iniziativa si trova sempre il modo di spostarla fino al momento in cui la Giunta trova di poter risolvere bene o male il problema, facendo passare quindi le nostre iniziative, le nostre interrogazioni, interpellanze, mozioni, ordini del giorno, chiamiamoli come vogliamo, in se-

conda fila. Questo non mi pare molto giusto, perché se la funzione essenziale della minoranza è quella di controllare, non è poi di molto inferiore la funzione della minoranza di consigliere, di proporre soluzioni ecc. Vediamo purtroppo, fino a questo momento, che al 98 per cento questa funzione promozionale viene sempre fatta passare in un modo o nell'altro in secondo ordine, in secondo piano, ma questo non sarebbe neanche un grave guaio. Abbiamo attualmente una situazione nei trasporti della nostra regione che è caotica. L'ultimo interesse che si valuta e che si vede è quello dell'utente, della popolazione. Giustamente qualcuno ha detto: la popolazione meno possibilata ad avere un mezzo di trasporto suo usa il mezzo di trasporto pubblico o pubblico-privato. Interessi ce ne sono tanti, enormi, ci sono diverse società private che premono, che cercano di scavalcarsi, che si danno da fare per ottenere delle linee in concorrenza con altre, e la concorrenza fra queste società non è data dalla diminuzione del prezzo, ma invece dall'ottenere più linee, linee migliori, linee più remunerative, più frequentate ecc. Ora il problema sollevato dalla mozione e dalla interpellanza è giusto e mi pare di poterlo senz'altro approvare, ma io direi anche che si potrebbe aggiungere perlomeno il desiderio o la speranza che la Giunta voglia finalmente esaminare il problema globale di tutta la regione, cioè di tutti i trasporti e risolverlo. Ho sentito dire che la Giunta sta già studiando questo problema, o son ben contento di ciò, ci sarà una equipe di tecnici abbastanza preparata, ma purtroppo le minoranze del Consiglio e il Consiglio stesso verranno messi a conoscenza del problema e della risoluzione dello stesso quando ormai sarà troppo tardi perché si possa dire o fare qualche cosa. Ma in ogni caso io mi auguro e spero che questo pro-

blema venga anche portato a soluzione, non solo studiato, e non passino altri 20 anni senza aver usato in questo campo le nostre prerogative, le nostre possibilità, come Regione, di programmare, di legiferare. Ci troviamo in una società in forte progresso industriale, non è una barzioletta, l'Italia è ai primi posti in Europa come sviluppo e come produzione industriale; ci troviamo purtroppo agli ultimi posti in Europa, veramente carenti, e carenti in una maniera spaventosa, nelle infrastrutture sociali, cioè nell'assistenza sociale, della quale credo facciano parte anche i trasporti, trasporti che non sono usati dal professionista, dal commerciante, dall'industriale, dal cetto medio ecc., ma purtroppo devono essere usati da chi ha meno possibilità di spendere. Quindi è un servizio sociale ed è giusto che questo servizio sociale venga programmato in una maniera efficiente, in una maniera finalmente decisa, decisiva, chiara, che non ci siano interferenze di società, le quali concorrono a fare i propri interessi e non gli interessi dell'utente. Bisogna prendere per mano il problema una volta per tutte. Questo in aggiunta, a quanto la mozione socialista recita.

Sulla pubblicizzazione dei trasporti io non mi pronuncerei prima di averla studiata, penso che perlomeno di buoni nella pubblicizzazione ci sarà, negli elementi che formano il costo, l'eliminazione del profitto privato, ma in ogni caso vediamo pure questa pubblicizzazione come viene fatta, studiamola, vediamo i pro, vediamo i contro, cerchiamo di sfondare il problema. Non dimentichiamo, comunque, che il fine ultimo di tutti questi nostri sforzi, di tutto questo nostro impegno è quello di riuscire a dare dei mezzi di trasporto efficienti, dei mezzi di trasporto che soddisfino l'utente, ad un prezzo cioè il più inferiore possibile.

Questo mi pare sia da dire in ogni caso

sulla mozione e sulla interpellanza, che per parte mia approvo completamente, e aggiungo appunto il consiglio o la preghiera alla Giunta di voler studiare sveltamente il problema e di voler, non dico aderire alle proposte che sono state presentate senza approfondire il problema, ma di voler tener presente quello di buono che può essere scaturito dagli interventi dei colleghi e mio.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Sembenotti.

SEMBENOTTI (P.P.T.T.): A proposito di questa mozione tanto è stato detto dai vari consiglieri che mi hanno preceduto, che basterebbe dire o sì o no praticamente, però vorrei dire qualche parola anch'io a proposito soprattutto di questo documento che è stato mandato dalle organizzazioni sindacali, e che riguarda la pubblicizzazione dei trasporti. Abbiamo sentito fare una panoramica molto vasta particolarmente dell'ing. Pasquali a proposito di trasporti e per quanto riguarda specificatamente la nostra regione noi diciamo che è veramente caotico lo svolgimento di questo servizio pubblico. Perciò siamo senz'altro d'accordo per un intervento dell'ente pubblico al fine di regolamentare questo settore. Quanto poi alla pubblicizzazione, così come è stata prospettata, ci lascia un po' dubbiosi. Noi non siamo per principio contrari a questo sistema della pubblicizzazione, poiché quando questa si rende necessaria ben venga, però nel caso dei trasporti dovrebbe essere specificatamente una *extrema ratio*. Le varie categorie sindacali dei dipendenti di queste società chiedono a gran voce questa pubblicizzazione, però noi dobbiamo tener presente che per loro rappresenta un interesse privato, per loro vuol dire

una sistemazione, vuol dire non dover combattere continuamente con questa azienda per avere dei miglioramenti, degli adeguamenti salariali e di condizione, perciò per loro rappresenta proprio un vero interesse privato. Ci sono anche altri interessi, che sono gli interessi degli utenti, gli interessi della collettività che devono essere esaminati e rispettati. Ma, a parte il deficit economico o meno che la gestione pubblica o privata di questo servizio dei trasporti può avere, la collettività ne avrà un beneficio sì o no, dal punto di vista del servizio? Il servizio sarà reso bene o male? Non lo so, fino ad ora dobbiamo riconoscere che la pubblicizzazione, dove è avvenuta, non ha dato questa aspettativa, non è stata positiva a questo riguardo. Oltre i sindacati ci sono altri organismi che tendono ad avere questa pubblicizzazione, e sono i partiti politici logicamente, perché giustamente si creano ulteriori leve di comando. Noi, come esponenti dell'ente pubblico, logicamente dovremmo esser favorevoli a questa pubblicizzazione, proprio per questi motivi.

A proposito della SASA, l'aumento concesso dalla Giunta regionale significa che già l'ente pubblico ha potere di intervenire a proposito di questa società. Si è parlato anche male dei bilanci che vengono forniti da queste ditte, da queste società, perché i bilanci, è stato detto, possono essere manipolati. Io non sono certo qui per dire di no, però ci sono casi e casi, si possono manipolare in certi casi e in certe ditte, e non si possono manipolare in certi casi e in certe ditte. L'esempio citato dal cons. Avancini della Idropeio non calza a questo proposito, perché la SASA è una ditta che esser controllata, mentre l'Idropeio non ha motivo di essere controllata dall'ente pubblico. La Idropeio può chiudere i libri e dire: caro signore, nei miei libri tu non guardi. La SASA

deve necessariamente lasciare guardare nei libri se vuol ottenere questi aumenti, se vuol sopravvivere. Ma il problema, che è stato poi già accennato da chi mi ha preceduto, era questo: per la società SASA era necessario o no l'aumento? Dai documenti che noi abbiamo in mano non possiamo dire, almeno io personalmente non posso dire, se era necessario o meno, ma il comportamento della Giunta del concederlo prima e revocarlo poi, lascia capire che non era necessario questo aumento; se si è ceduto a delle pressioni per revocarlo, allora il comportamento della Giunta è stato ancor peggiore, perché o non doveva esser concesso o, se doveva esser concesso, una volta dato non era revocabile, doveva rimanere tale.

Io spero di avere delle delucidazioni da parte della Giunta a questo proposito e, per riferirmi a quello dell'aumento, dico che se questa società ha aumentato perché aveva il bisogno non c'era da scandalizzarsi, neanche se fosse stato fatto da un ente pubblico. Di fronte a una necessità economica, anche l'ente pubblico avrebbe aumentato, perciò non c'è da meravigliarsi se l'aumento era veramente dovuto. Invece abbiamo visto che l'aumento è stato poi revocato e questo ci lascia molto perplessi e molto scettici sul comportamento iniziale della Giunta e anche su quello successivo. Perciò, per quanto riguarda la mozione siamo favorevoli ad essa e voteremo a favore di questa, però raccomandiamo alla Giunta di non lasciarsi trascinare ulteriormente in queste avventate decisioni, e chiediamo che si faccia veramente uno studio sui trasporti, che ci dia la possibilità di far qualche cosa di valido in questo settore.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Plaickner.

PLAICKNER (S.V.P.): Herr Präsident! Werte Kollegen! Das Transportwesen ist heute sicherlich von viel größerer Wichtigkeit als es vielleicht noch vor zehn oder zwanzig Jahren war. Wir dürfen nicht vergessen, daß es vor allem für die große Masse der Arbeiterschaft von großer Bedeutung ist, ob die öffentlichen Verkehrsmittel zu diesem oder zu einem anderen Preis benützt werden können. Wer die Verhältnisse in unseren Städten kennt, der weiß, wieviel Arbeiter täglich die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen müssen, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen und der kann sich gut vorstellen, daß die diesbezüglichen Ausgaben einen wesentlichen Teil seines Wirtschaftsgeldes darstellen. Dies trifft aber nicht nur für den Einzelnen zu.

Die öffentlichen Verkehrsmittel haben auch deshalb an Bedeutung zugenommen, weil sie vielfach zur Erschließung von Gebieten beitragen, die heute am Beginn einer Entwicklung stehen, welche nur dann fortschreiten kann, wenn das Verkehrswesen dementsprechend ausgebaut ist. Es wurde hier vom Herrn Kollegen Pasquali darauf hingewiesen, daß das gesamte Verkehrssystem heute einer Überprüfung bedarf; er hat die in diesem Zusammenhang aufgetretenen Probleme aufgezeigt. Nicht nur bei uns, sondern auch in anderen Ländern ist man sich bewußt, daß das gesamte System umgewandelt werden muß. Ich glaube deshalb auch nicht, daß das Problem durch die Übernahme der Verkehrsbetriebe von Seiten der Gemeinden oder eines Konsortiums einer Lösung zugeführt werden kann. Es ist eine Umstrukturierung notwendig, die nicht von heute auf morgen erfolgen kann. Wenn wir andere Länder als Beispiel heranziehen, so können wir sehen, daß in Schweden in manchen Städten der Versuch unternommen wird, dieselben mit Ausnahme der Zubringer-

dienste bzw. des Frachttransportes für den Privatverkehr zu sperren und den Personenverkehr gratis durchzuführen, nur um die Stadt zu entlasten. Der Privatverkehr in unseren Städten hat zur Zeit ein derartiges Ausmaß angenommen, daß eine weitere Steigerung nicht mehr möglich ist.

Es bedarf also einer Überprüfung, die von Seiten der Regionalregierung auch zugesagt wurde und es ist nur zu hoffen, daß hierzu alle interessierten Kreise eingeladen werden. Hoffentlich werden gerade jene, die dieses Problem aufgeworfen haben, endlich einsehen, daß es im Interesse aller liegt, hier gemeinsam, ohne Ausschluß irgend einer Gruppe, eine Lösung zu suchen, denn nur dann werden wir der Gemeinschaft wirklich dienen können.

Ich glaube nicht — und habe es schon vorhin erwähnt —, daß ein Konsortium das Problem auch in finanzieller Hinsicht, also was den Preis betrifft, lösen könnte, denn irgendwie werden die vorhandenen Defizite gedeckt werden müssen. Wir haben schon einmal erlebt, wie unter dem Vorwand der Wirtschaft billige Energie zu liefern, ein Wirtschaftszweig verstaatlicht wurde. Die Folge davon war, daß die Preise erhöht wurden.

MANICA (P.S.I.): Non è vero! Non è vero niente!

PLAICKNER (S.V.P.): Ich glaube, daß wir gemeinsam einen Ausweg suchen müssen, damit dieses Problem wirklich zum Wohle jener, die darauf angewiesen sind, gelöst werden kann.

(Signor Presidente! Egregi Colleghi! Il problema dei trasporti riveste oggi sicuramente un'importanza assai maggiore di quanta non ne avesse 10 o 20 anni fa. Non dobbiamo di-

menticare che, specie per la gran massa dei lavoratori, la diversità di prezzo nell'ambito dei pubblici mezzi di trasporto è di somma importanza. Chi conosce le condizioni delle nostre città, sa quanti lavoratori debbono, giornalmente, far uso dei pubblici servizi per raggiungere i propri posti di lavoro, e può quindi facilmente immaginare quanto sensibilmente incida tale spesa sul loro bilancio familiare. Ma ciò non riguarda solo i singoli.

I pubblici mezzi di trasporto hanno acquistato una maggior importanza anche perché contribuiscono parecchio alla valorizzazione di zone il cui sviluppo, attualmente in fase di inizio, potrà progredire grazie ad una adeguatamente organizzata possibilità di transito. Il collega Pasquali ha fatto presente che il sistema dei trasporti andrebbe, oggi come oggi, riesaminato in tutto il suo complesso, citando in merito i problemi connessi alle odierne esigenze. D'altronde non solo da noi, ma anche in altri Paesi, si è pienamente consapevoli come sia d'uopo ormai rielaborare e trasformare l'intero sistema. Non credo, comunque, che si possa risolvere il problema mediante l'assunzione delle imprese di trasporto da parte dei Comuni o di un Consorzio; è necessaria invece una ristrutturazione, che non può però essere attuata dall'oggi al domani. Guardando ad altri Paesi, diciamo ad esempio la Svezia, possiamo constatare come in alcune delle sue città si stia tentando, pur di agevolare il traffico, di chiudere al transito gli automezzi privati, eccezion fatta per i servizi di trasporto merci, e si sia inoltre entrati nell'ordine di idee di effettuare gratuitamente il servizio dei trasporti pubblici urbani. Il traffico degli automezzi privati ha raggiunto ormai nelle nostre città una misura tale da far ritenere impossibile un aumento in tal senso.

Occorre dunque procedere ad un riesame

— peraltro già promesso da parte della Giunta regionale, — sempre sperando che vengano invitati a partecipare all'eventuale discussione tutti i circoli interessati. Si spera inoltre che proprio coloro i quali hanno sollevato questo problema, si rendano finalmente conto come rientri nell'interesse generale trovare concordamente, vale a dire senza esclusione di uno o l'altro gruppo, una soluzione conforme alle esigenze della comunità.

Non credo, ripeto, che un Consorzio potrebbe risolvere il problema anche dal punto di vista finanziario, ovvero per quanto riguarda la riduzione dei prezzi; in ogni caso i deficit — e ce ne sono — dovranno in qualche modo venire coperti. Abbiamo comunque già sperimentato come il pretesto di voler favorire l'economia mediante l'erogazione a prezzo ridotto dell'energia elettrica, abbia portato alla statalizzazione dell'Ente erogatore. Sappiamo, per contro, che conseguenza prima di detta statalizzazione fu l'aumento anziché la riduzione del costo.

MANICA (P.S.I.): Non è vero! Non è vero niente!

PLAICKNER (S.V.P.): Io credo si debba cercare assieme una via d'uscita atta a risolvere questo problema, ed a risolverlo veramente per il bene della comunità e di tutti coloro che ne sono parte interessata).

PRESIDENTE: La parola al consigliere Parolari.

PAROLARI (P.S.I.U.P.): Signori consiglieri, sono perfettamente d'accordo sulla premessa fatta dal cons. Nicolodi, cioè che la Giun-

ta dovrebbe essere più sollecita nell'esaminare le mozioni soprattutto quando esse trattano costi, che vanno effettivamente a incidere sui redditi dei lavoratori. Se l'assessore ha concesso un aumento, evidentemente, — e qui mi riallaccio anche a quanto è stato detto da altri consiglieri —, dovevano esserci delle buone ragioni, e se questo aumento poi è stato revocato, ci saranno state ancora delle ragioni. Mi domando come mai una società possa far fronte alle esigenze di amministrazione, se viene a cadere quel 40% che dimostrava essere necessario per pareggiare il proprio bilancio. Anche qui è un fatto di costume, un fatto che dovrebbe essere valutato e seriamente considerato. Ora, che la revoca sia intervenuta è un fatto positivo, ma noi dovremmo avere dall'assessore assicurazione che non solo questa revoca è intervenuta, ma che questo aumento non sarà concesso in avvenire.

Per quanto riguarda il servizio dei trasporti, è un settore che certamente dovrà essere esaminato dal Consiglio regionale e dagli enti pubblici, perché, dato l'intensificarsi della motorizzazione, bisognerà fare in modo che il servizio pubblico abbia la preminenza, e la precedenza nelle città, con costi possibili per i lavoratori e per arrivare al lavoro con il minor spreco di tempo.

E' da molto tempo che noi sosteniamo la necessità della provincializzazione o della regionalizzazione dei trasporti, perché vediamo degli sprechi eccessivi. Infatti, in certe valli ci sono più linee che si fanno concorrenza e praticamente sono sostenute con il denaro pubblico; queste linee se fossero, alla fine della concessione, pubblicizzate o regionalizzate, potrebbero portare un interesse alla collettività accelerando certamente i trasporti, rendendoli molto più utili e molto più a buon mercato di quelli che sono attualmente.

Noi siamo d'accordo con la mozione presentata dal gruppo socialista e dichiariamo di accettarla.

PRESIDENTE: La parola al cons. Manica.

MANICA (P.S.I.): Signor assessore, penso che dalla discussione di oggi, che si è avuta in questo Consiglio, pur fra diverse posizioni che sono state assunte nel corso degli interventi che si sono registrati, si potrebbe dire che a qualche mese di distanza, signor assessore ai trasporti, si abbia la rivincita dei problemi sulle facili argomentazioni e sulle facili enunciazioni che a suo tempo furono fatte da lei in occasione e in risposta a mie precise richieste in occasione della discussione sul bilancio regionale. E ancora una volta il problema dei trasporti torna qui, anche se su un aspetto particolare, — aspetto particolare che è stato determinato dall'aumento concesso e poi ritirato, questo ha poca importanza —, nella discussione di carattere generale per gli aumenti voluti dalla SASA. Ora, mi pare, per prima cosa che non si possa, quando ci si trova in presenza di un problema come quello dei trasporti, porre il problema in termini di bilancio. E' evidente che qualsiasi ditta privata, indipendentemente dai camuffamenti che possono essere adottati nei bilanci, al minimo sintomo di disavanzo o giù di lì, chiede automaticamente l'aumento delle tariffe. Questo è un dato dal quale non si sfugge quando ci si trova in presenza di una ditta privata. Ed è chiaro che l'ente pubblico, competente perlomeno a intervenire in casi di questo genere, se accetta la discussione sul terreno della ditta privata, automaticamente è portato ad accettare il punto di vista della ditta stessa ed applicare gli aumenti da essa richiesti.

Questo non è storia di oggi, vale a dire della SASA, ma è storia anche che risale agli anni passati, quando analoghi interventi furono richiesti da parte di altre ditte nella nostra Regione. Come è stato sottolineato da più parti, il problema dei trasporti è evidentemente molto complicato, nessuno disconosce che il problema dei trasporti si lega a problemi urbanistici, si lega a problemi di carattere economico, si lega vorrei dire alla vita generale, alla vita quotidiana, soprattutto del mondo in cui viviamo. Orbene, mi pare che sarebbe ora che si incominci a riconoscere perlomeno verbalmente che ci sia anzitutto una necessità, quella di dare una preminenza ai trasporti pubblici. Mi pare che nelle varie conferenze di Stresa che si sono avute anche ultimamente, in campo nazionale, con la presenza del Ministro ai trasporti, si sia riconosciuto perlomeno da più parti che il dare la preminenza al trasporto pubblico su quello privato sia perlomeno una cosa necessaria dalla quale non si può prescindere. Mi pare che, adottando il sistema adottato dalla Giunta regionale, non solamente si marci in questa direzione, ma si marci semplicemente in direzione contraria. Infatti se oggi il traffico è caotico, è dovuto anche al fatto che i costi del trasporto pubblico incidono notevolmente sui bilanci familiari, sui bilanci dei lavoratori, per cui automaticamente d'altra parte si autorizza e si spinge anche gli stessi lavoratori a fornirsi di mezzi privati per potersi recare al lavoro; vale a dire oggi, il trasporto pubblico così come è congegnato, con i suoi costi, in certo qual senso spinge il privato a dotarsi di un mezzo di trasporto proprio anche per potersi recare al lavoro. Questo evidentemente comporta un traffico, nelle città soprattutto, veramente caotico. E accanto a questo aspetto, che è di importanza notevolissima, se è vero che anche qui da noi si è cominciato, sia pure

solo per qualche mezza giornata alla settimana, ad impedire l'afflusso dei mezzi meccanizzati nel centro della città di Trento, accanto a questo c'è l'aumento del costo della vita. E' motivo di preoccupazione, anche più in alto di qui evidentemente, l'aumento del costo della vita, che in questi ultimi mesi tende a salire in maniera veramente preoccupante ed eccessiva. Ed è così che le lotte sindacali, che sono indirizzate e devono essere indirizzate non solo al rinnovo dei contratti di lavoro e alla lievitazione dei prezzi, ma all'aumento dei salari, sono di fatto annullate in partenza dall'avvenuto aumento dei prezzi dei generi di consumo e, nel caso specifico, del costo del servizio, in questo caso dei trasporti. In questa discussione sono intervenuti diversi colleghi. I liberali hanno sostenuto qualche cosa di non diverso dal passato, hanno parlato di deficit delle aziende municipalizzate, io vorrei chiedere ai colleghi liberali che cosa offrono i privati; i privati offrono in questo caso, egregio collega, l'aumento dei costi dei trasporti. Ora...

AGOSTINI (P.L.I.): Voi volete creare un altro carrozzone per sistemare i vostri amici.

MANICA (P.S.I.): I carrozzone ci vorrebbero più grossi per te che non per me!

AGOSTINI (P.L.I.): Queste affermazioni sono state fatte al congresso di Rapallo indetto dalla CISL — non dalla Confindustria — sul problema dei trasporti pubblici, presente Spagnolli.

MANICA (P.S.I.): Queste sparate del cons. Agostini non servono comunque a copri-

re affatto il problema che è quello che è. I privati non offrono niente.

AGOSTINI (P.L.I.): Questa è demagogia bella e buona.

PRESIDENTE: Cons. Manica proceda, la prego, non raccolga le interruzioni.

MANICA (P.S.I.): Vede, signor Presidente, sappiamo che il nostro rampollo è un po' irrequieto nelle sue manifestazioni.

AGOSTINI (P.L.I.): Io sarò un rampollo, ma tu sei un pollo!

MANICA (P.S.I.): Poveretto, cominci veramente a far pietà adesso, del tutto!

Qui si afferma, sotto il profilo di questo ragionamento, che in definitiva pagherebbero sotto altra forma i lavoratori, vale a dire pubblicizzando i servizi o municipalizzandoli, come si vuole, i lavoratori pagherebbero egualmente. Io dico che non è vero, perché l'intervento da parte dell'ente pubblico per il sovvenzionamento delle aziende deficitarie, in questo caso dei trasporti pubblici, sarebbe proporzionalmente pagato da tutti, compresi i lavoratori, ma compresi anche quei signori che non usano dei mezzi pubblici di trasporto, perché semplicemente non ne hanno di bisogno.

Ho apprezzato in una certa misura l'intervento del cons. Pasquali. Condivido la sua considerazione che la politica dei trasporti in Italia si è rivelata carente. Non è da adesso che noi riconosciamo una cosa di questo genere, perché se andiamo a vedere negli annali anche del nostro Consiglio regionale troveremo che il gruppo socialista su questo problema ha

sempre particolarmente insistito, anche in previsione proprio degli sviluppi futuri della nostra società. Io dico che quando si sostiene giustamente, come sostiene il collega Pasquali, che si tratta di pianificare il traffico in tutti i sensi, io dico che l'ente pubblico, unico gestore di questo aspetto del problema, è in grado veramente di dare quello che ha richiesto nel suo intervento il collega Pasquali. Ecco perché io vorrei sentire ora dal signor assessore che cosa può significare, — soprattutto lo vorrei sentire dal collega Pasquali, ma non può intervenire ulteriormente —, che la Regione prenda le redini in mano, perché c'è più di un modo di prendere le redini in mano. Io dico che solamente la pubblicizzazione significa veramente che da parte della Regione si prendano le redini in mano e si dia una soluzione al problema.

Sono intervenuti anche altri colleghi, il collega Betta e il collega Sembenotti. Quest'ultimo ha manifestato il suo dubbio, non è contrario per principio alla pubblicizzazione, ma come *extrema ratio*, ed ha aggiunto alcune cose, sulle quali io non voglio polemizzare, ma estremamente gravi, e cioè che per i sindacati la pubblicizzazione dei servizi rappresenta un interesse privato, ciò che io escludo nel modo più assoluto, aggiungendo anche che ci sono gli utenti. E si badi bene che quando si parla di pubblicizzazione dei servizi ciò significa non solamente mettere al sicuro i lavoratori dei trasporti, ma significa da parte dei lavoratori dei trasporti mettere a disposizione degli utenti il servizio nel modo il più efficiente possibile. Non c'è contrasto tra gli interessi dei lavoratori della categoria e gli interessi generali dei lavoratori che usufruiscono del servizio, che viene messo a loro disposizione. Si è da più parti sottolineato la necessità o meno dell'aumento. Mi pare di aver già risposto in partenza, al principio, quando ho sostenuto che, se si entra nel

merito delle ragioni di bilancio, automaticamente si scende sull'interesse privato della azienda e si sposa la tesi dell'azienda stessa.

Orbene, signor assessore, noi ancora una volta cogliamo questa occasione per insistere sulla nostra posizione, assunta già da tempo, per la pubblicizzazione dei servizi. Non dobbiamo dimenticare che se auspicabilmente anche nella nostra regione si avrà un incremento, attraverso la entrata in funzione della autostrada del Brennero, delle attività industriali, il moto dei pendolari sarà destinato ad aumentare, e di conseguenza sui bilanci dei lavoratori andranno ulteriormente a pesare anche il costo dei trasporti. Sappiamo anche, e ripeto qui quello che ebbi a dire in occasione della discussione sul bilancio di previsione di quest'anno, che orma gli enti pubblici, province, comuni, consorzi, BIM, pagano fior di centinaia di milioni all'anno, per il trasporto degli alunni. Una azienda pubblicizzata potrebbe fare evidentemente il servizio avendo gli stessi costi, ecc., ma potendo usufruire dei milioni che adesso vengono dati alle ditte private. Ecco che anche sotto il profilo del costo economico, pur rendendoci conto che il processo di pubblicizzazione non può essere fatto nel giro di 24 ore, ma deve comunque essere iniziato, anche sotto questo profilo l'intervento pubblico va visto e considerato nell'interesse generale dei lavoratori e nell'interesse generale della nostra gente. Signor assessore, qualche mese fa lei ha detto che il mio discorso sulla pubblicizzazione, sulla regionalizzazione dei servizi era un discorso avveniristico, ma ora può constatare, non perché oggi se ne discuta qui, ma nei fatti, che è destinato a diventare sempre più attuale. Ecco perché la Regione si trova in ritardo rispetto ai tempi, e per recuperare il ritardo occorre marciare nella direzione che, non da oggi, il grup-

po socialista, ha sempre prospettato a questo Consiglio regionale.

PRESIDENTE: Non ci sono altri iscritti a parlare. Adesso interrompiamo la seduta e la riprendiamo per la replica della Giunta e poi per la votazione. Io desideravo dire una cosa, in riferimento alle osservazioni che sono state fatte dai cons. Nicolodi e Betta, circa la messa all'ordine del giorno di questo argomento. Sia il cons. Nicolodi che il cons. Betta si sono lamentati direttamente o indirettamente con la Presidenza, perché questo argomento non è stato messo all'ordine del giorno tempestivamente e subito. Ora desidero precisare, anche a scarico di responsabilità, come si sono svolte le cose. Anzitutto il regolamento non prevede le mozioni urgenti o le interrogazioni urgenti, e quindi la cosa non può avere una particolare procedura oltre quella normale; la proposta è stata presentata il giorno 25 agosto, nel periodo in cui, tutti sanno, si è in ferie, e i gruppi, prima di chiudere la sessione di luglio, avevano deciso la riconvocazione del Consiglio per la trattazione della legge ospedaliera, e la legge ospedaliera è stata trattata a cominciare dal giorno 9 di settembre, con un inizio insolito dell'attività del Consiglio rispetto alla tradizione che vuole che si cominci sempre nella seconda metà di settembre. Quindi l'impegno della legge ospedaliera è stato preminente perché era l'impegno preso in sede consiliare da tutti i gruppi. La legge ospedaliera, come sapete, è continuata fino al giorno 17, fino alla notte del 17, perché il giorno 18 partivano per la Russia buona parte dei consiglieri della provincia di Trento, i quali sono rimasti via fino al giorno 29; il 29 sono tornati e il 1° ottobre, stavo per preparare il programma della convocazione del Consiglio, e avendo pronto soltan-

to questo argomento, ho pensato di attendere 2-3 giorni affinché si riunisse la commissione finanze, la quale ha sfornato quattro provvedimenti. Così siamo arrivati a questo giorno. Credo che tutti quanti si renderanno conto che non c'è stata nessuna volontà da parte della Presidenza, né alcuna intesa con la Giunta per ritardare l'argomento. Anzi, devo dire che quando ho comunicato al Presidente della Giunta che convocavo il Consiglio per il giorno 9, mi ha pregato di mettere al 1. punto dell'ordine del giorno proprio l'argomento della SASA, mentre io volevo incominciare con le interrogazioni e interpellanze.

Credo quindi che queste critiche non siano giustificate.

La seduta è tolta e rinviata al pomeriggio alle ore 15.

(Ore 12,35)

Ore 15,10

PRESIDENTE: La seduta riprende. La parola all'assessore Matuella per la replica.

MATUELLA (Assessore lavori pubblici - D.C.): Volevo anzitutto ringraziare coloro che sono intervenuti nella discussione di questa mattina, perché è stata una discussione interessante e direi anche stimolante per i temi che sono stati sollevati, per i suggerimenti che sono venuti e direi per tutta la problematica che la mozione e l'interrogazione hanno consentito di sviluppare. I problemi sorgono, nascono, si presentano quando si parla del problema dei trasporti, perché è un settore che nel nostro paese si presenta ancora, e lo rilevava anche

stamattina il cons. Pasquali, in maniera direi piuttosto insoddisfacente rispetto a quelle che sono le necessità che lo sviluppo economico del paese ha fatto sorgere. Debbo dire, non così, per perdere tempo, ma perché è stato richiesto, perché mi sembra anche necessario, debbo dire innanzitutto alcune parole circa il come la Giunta regionale è giunta alla decisione di aumentare le tariffe dei trasporti urbani gestiti dalla SASA. L'ultimo aumento risaliva al 1964; nel settembre del 1968, quindi oltre un anno fa, quasi un anno rispetto alla data in cui la Giunta regionale ha preso quest'anno la delibera di aumento delle tariffe, la SASA ha presentato una domanda, corredata da una documentazione, e giustificata essenzialmente da questa considerazione: il deficit di bilancio progressivamente aumentato e la connessa impossibilità per l'azienda di poter effettuare gli ammortamenti di bilancio, ammortamenti che naturalmente sono necessari per poter rinnovare il parco macchine e quindi mantenere l'azienda nella necessaria situazione di modernità nelle sue attrezzature. L'assessorato ha ovviamente e approfonditamente controllata la situazione aziendale e la documentazione presentata, altra richiedendone e effettuando ripetuti controlli sul posto, cioè nell'azienda, e verificando sostanzialmente che, a partire dall'ultimo aumento, si erano verificate nel bilancio dell'azienda alcune modificazioni che avevano notevolmente spostato l'equilibrio economico dell'azienda.

Le spese per il personale sul totale generale delle spese di esercizio ammontano all'incirca al 75%; questo lo dico perché, essendo le spese di personale le più facilmente controllabili, in quanto risultano evidenti da un controllo del libro paga, rimane poi un margine non molto considerevole all'azienda per quanto riguarda le spese, per eventualmente presentare una situazione di bilancio che non sia corri-

spondente a quella reale. E non dico questo per avanzare dei dubbi perché, dati i controlli che l'assessorato ha effettuato, direi che sono stati completamente fugati, ma per dire appunto, a conforto eventualmente di chi qualche dubbio potesse avere, che il margine di manovra è piuttosto ridotto. Rimane infatti un altro 25% nel quale l'azienda dovrebbe poter far rientrare le spese per i carburanti, per i lubrificanti, per i pneumatici, per le manutenzioni, per le spese generali e varie dell'azienda. Dal 1964 l'aumento delle spese è stato del 24 e 26%, l'aumento degli introiti del 19,02%, — scusate se devo inizialmente tediarvi con alcune cifre, ma non sono fatte a caso, sono però necessarie per avere un quadro della situazione —, il costo chilometro per vettura è aumentato, sempre dal 1964, del 38,70%, contro un aumento del provento chilometro vettura che è aumentato del 30,78%. I passeggeri trasportati sono passati da quasi 11 milioni a 9.485.000, con riduzione del 13,23%. L'onere per il personale, sempre nel periodo considerato; è aumentato del 39,54%, contro invece una diminuzione, e questo a mio avviso sta a dimostrare anche una certa necessità di bilancio da parte dell'azienda, contro una riduzione, tranne che per le spese generali, in tutte le altre voci delle spese di esercizio: carburanti, lubrificanti, pneumatici, manutenzione, diminuite in misura variabile dal 4 al 12, al 23%. Inoltre, rispetto alla situazione che ci è stata presentata dalla SASA nel momento in cui è stata fatta la domanda, si sono verificati nel corso del 1969 alcuni fatti, i quali hanno ulteriormente contribuito a peggiorare la situazione di bilancio dell'azienda: scatto di punti di contingenza, riassetto zonale, competenze accessorie per un accordo fatto a livello aziendale, altri 48 milioni di oneri, i quali si aggiungono alla situazione che ho illustrato in precedenza. Inoltre

è scaduto, se ricordo bene, dal 31 marzo di quest'anno, il contratto collettivo di lavoro, per cui altri oneri deriveranno ancora dal rinnovo di questo contratto.

In presenza di questa situazione che, ripeto, da un punto di vista della situazione di bilancio si presentava in maniera tale da giustificare una richiesta di intervento, vi sono stati, da parte mia, colloqui con i comuni interessati, per vedere se i comuni potevano indicare soluzioni alternative all'aumento delle tariffe, ma da parte dei comuni soluzioni alternative non ne sono venute. Ci sono stati colloqui anche con i rappresentanti sindacali, i quali hanno detto « no » all'aumento delle tariffe, ma allora soluzioni alternative non ne hanno indicato. E a questo proposito il discorso con i sindacati è stato chiarito, anche attraverso la stampa, ma voglio approfittare dell'occasione di parlare in questa sede per dire ai signori consiglieri che non posso accettare l'osservazione dei sindacati che da parte dell'assessore ai trasporti non sarebbe stata mantenuta la parola data circa l'invito che sarebbe dovuto venire da parte mia per un secondo incontro con i sindacati. I sindacati sono convinti che io questo avevo promesso, io invece sono altrettanto convinto che non avevo fatto alcuna promessa di un incontro, ma una promessa di informazione nell'eventualità che la Giunta avesse deciso di portare il provvedimento in Giunta per un aumento, cosa che ho regolarmente fatto. A questo ci tengo, non per motivazioni strane, ma per la correttezza nel procedere, — a parte poi il discorso e l'opinione che si può avere sulla opportunità o meno del provvedimento —, la correttezza da un pubblico amministratore la si deve pretendere, e a questo ci tengo in maniera particolare.

La mancanza quindi di soluzioni alterna-

tive e in presenza di una situazione come ho prima sinteticamente illustrato, ha portato inevitabilmente, ha detto stamattina il cons. Manica, inevitabilmente rispetto a quella che è la situazione attuale, ha portato l'aumento delle tariffe. Io posso ben convenire con il cons. Manica che, in presenza di una situazione e di un sistema diverso dei trasporti, un discorso come questo non si sarebbe verificato, ma, ripeto, la situazione in cui noi ci siamo trovati concretamente ad operare era questa e non altre, e quindi questa era, a ragione della Giunta, la conclusione alla quale in quella situazione noi eravamo praticamente obbligati ad addivenire. A questo proposito debbo fare due osservazioni fondamentali. La prima, che l'aumento medio da parte delle tariffe, se pure forte, lo riconosco, non è stato del 40%, ma mediamente è del 27% circa; il 40% viene fuori quando si guarda all'aumento della prima zona che passa da 50 a 70, e lì è un 40%, ma certamente che anche il 27 è sempre un aumento considerevole. La seconda, considerazione presenta un aspetto che qui nessuno ha sollevato, e che, a ragione mia e della Giunta, ha una importanza che deve essere sottolineata: il fatto che la Giunta ha imposto che rimanesse fermo dal 1964 il costo degli abbonamenti non lo si può considerare un aspetto trascurabile, se è vero che degli abbonamenti non si servono coloro i quali fanno uso occasionale del trasporto pubblico, ma se ne servono e lo utilizzano coloro i quali, per ragioni di scuola o di lavoro, hanno bisogno di servirsi del mezzo pubblico, e con gli abbonamenti tenuti fermi dal 1964 il costo di un viaggio sui mezzi della SASA è, per le tre zone, dove in sede di aumento le tariffe erano 70-100-150, rispettivamente di 29, 48 e 67. Questa dunque la situazione, e credo che il discorso abbonamenti

debba essere sottolineato innanzitutto a testimonianza di una presentazione globale e completa della situazione, e anche a testimonianza che la Giunta era preoccupata dell'incidenza che in particolare le tariffe avrebbero avuto su coloro i quali più hanno bisogno e debbono servirsi del mezzo pubblico per ragioni di lavoro o per recarsi a scuola. La decisione, quindi, presa dalla Giunta non è stata fatta con leggerezza, ma è stata presa dopo averne parlato in Giunta più volte, dopo averla esaminata, con approfondimento. Mi dispiace che non ci sia il cons. Gouthier, ma il discorso che l'assessore ai trasporti avrebbe avuto una cena con la SASA, non so se a festeggiamento dell'avvenuto aumento, devo proprio smentirlo, ammesso che ci sia bisogno di essere smentito e lo smentisco nella maniera più categorica.

AGOSTINI (P.L.I.): Sono gli informatori del partito comunista!

MATUELLA (Assessore lavori pubblici D.C.): No, io non voglio arrivare a questo, l'avrà raccolta . . .

Successivamente a questa delibera da parte della Giunta, è avvenuta immediata, da parte dei sindacati e poi anche da parte di alcuni comuni, la richiesta di revocare questa delibera é intervenuto poi nel mese di settembre lo sciopero, per il quale dovrei dire che non sarebbe giusto, anche qui per desiderio di obiettività, presentare lo sciopero come motivato solamente dal discorso «aumento delle tariffe», perchè i motivi per cui in provincia di Bolzano le organizzazioni sindacali hanno ritenuto di scioperare erano questo e anche altri, come i giornali e come gli stessi sindacati hanno avuto occasione di esporre in quella occasione al Presidente e a me. Il colloquio con gli operai, che è avvenuto mi pare il 16 o il 17 di settembre,

è stato un colloquio un po' animato, un po' vivace, sostanzialmente corretto, in cui le organizzazioni sindacali hanno presentato al Presidente e a me la loro richiesta di revocare il provvedimento. Il discorso è stato fatto come lo si può fare in presenza di un centinaio di persone, ma comunque le ragioni erano esposte con sufficiente chiarezza, per cui ci si domanda: come mai si è arrivati a questa revoca? Qualcun altro poi ha parlato anche di leggerezza, di superficialità, di umiliazione di prestigio della pubblica amministrazione, di cedimento alla piazza, di mancanza di dignità. Ora io non pretendo, come forse il cons. Agostini fa, di essere il depositario della verità e di parlare quindi sic et simpliciter come un dogma di fede che si crede e non si crede, ma vorrei dire al cons. Agostini che la Giunta e l'assessore ai trasporti hanno probabilmente un concetto diverso dal suo circa il prestigio della pubblica amministrazione, circa il concetto dell'autorità e circa la dignità degli organi politici. A noi è sembrato di fare una manifestazione di buona volontà, di disponibilità, di senso di responsabilità nei confronti dei lavoratori, che erano venuti dal Presidente e dall'assessore ai trasporti a presentare la loro preoccupazione per una situazione che si era verificata, e che si era in presenza finalmente di una disponibilità da parte delle organizzazioni sindacali e da parte dei comuni interessati, alla ricerca comune di soluzioni alternative. Mi sembrava, quindi, una dimostrazione di responsabilità e di buona volontà dichiararsi disposti a chi era a sua volta disposto a ricercare assieme una soluzione diversa da quella alla quale si era addivenuti e alla quale prima non si era addivenuti perché non si era presentata la possibilità di quella opportunità. Quindi nessun cedimento o perdita di dignità. Da questo punto di vista, pro-

prio, io non mi sento minimamente menomato, nè credo che si senta menomato il Presidente, nè la Giunta. Valutazione responsabile di una situazione che, anche per la vicina e ormai prossima costituzione degli organi dei comuni interessati al discorso delle tariffe, si presentava con possibilità di soluzioni alternative, che sembrava giusto ed equo esaminare assieme.

L'incontro quindi, per esaminare un problema che questa mattina è venuto fuori in tutta la sua complessità, si presenta, ad avviso della Giunta, con due dimensioni, con due aspetti, direi collegati ma distinti. Vi è un problema di breve periodo e vi è un problema di lungo periodo. Vi è un problema di breve periodo ed è quello di trovare assieme questa soluzione diversa, questa soluzione alternativa a un problema, che è contingente. Nel lungo periodo rimane il grosso problema, che è quello di esaminare tutta la situazione dei trasporti, quale si presenta in Regione, per arrivare ad enucleare alcune linee lungo le quali costruire una politica regionale dei trasporti. La situazione dei trasporti quale si presenta oggi in Italia è stata indicata questa mattina da parte di molti. In particolare a me sembra di condividere le valutazioni che ha fatte il cons. Pasquali, per cui non mi sembra il caso di insistervi e di ritornarvi ancora. Vi è indubbiamente una situazione che si presenta non soddisfacente, e vi è, a livello nazionale, una carenza di una politica organica nel settore dei trasporti. Proprio la settimana scorsa io ho avuto occasione di partecipare a Rapallo ad un convegno organizzato dalla CISPTEL, dalla confederazione italiana dei servizi pubblici degli enti locali, un convegno di studio che per me è stato estremamente interessante, il cui tema era « Per un nuovo assetto delle imprese pubbliche locali ». È stata denunciata e messa

in rilievo anche lì la situazione di crisi attuale nel settore dei trasporti, e si è cercato di enucleare, di trovare forme nuove di intervento in una diversa dimensione territoriale soprattutto del problema dei trasporti, cioè è stata messa in rilievo a chiare lettere l'impossibilità di continuare ad impostare il problema dei trasporti in dimensione comunale, la dimensione limitata al comune. Ormai la società ha portato tali mutamenti per cui le interrelazioni che esistono fra centro e zone vicine, sono anche parecchio ampie, e anche se qui da noi non si presentano i problemi di Torino o di Milano, però è stata posta in rilievo la necessità di avere un qualche cosa di coordinato, di razionale, che consenta di valutare il problema dei trasporti non più nelle sue singole dimensioni atomistiche, vorrei dire, ma proprio nei collegamenti che esistono dalla città alla zona attorno, da comprensorio a comprensorio, in una dimensione nuova che lì è stata posta direi in rilievo in particolare nella sua dimensione regionale. È chiaro ed è anche altrettanto onesto dirlo che c'è una necessità di approfondimento di questi discorsi, perché noi, e lì è risultato evidente, siamo ancora agli inizi di questo discorso, però io mi sono espresso anche nei confronti dei dirigenti della confederazione della CISPEL, — il Presidente è un nostro parlamentare, sen. Spagnoli —, per una disponibilità da parte della Regione, se la CISPEL approfondirà questi discorsi dei trasporti in una dimensione regionale. Questo discorso, come dirò poi, l'abbiamo avviato, per studiare assieme e prestarci ben volentieri per un lavoro comune, al fine di cercare in questa dimensione nuova una organica politica in questo settore. Dicevo prima che da parte nostra questo discorso è già stato impostato; difatti una commissione di studio è stata costituita ancora in giugno, gli esperti che fanno

parte di questa commissione sono già al lavoro. Qual'è il compito, il mandato che noi diamo a questa commissione? Direi che il mandato è quello di esaminare la situazione quale ora si presenta, di individuare quali sono i punti e gli aspetti secondo i quali la situazione attuale non si presenta soddisfacente, e di individuare, tenendo conto di queste lacune e delle esigenze che il trasporto presenta nella nostra regione, di individuare alcune linee sulle quali costruire una politica dei trasporti che tenga conto dei mutamenti intervenuti nella nostra società e del ruolo che il trasporto pubblico è chiamato a svolgere in questa situazione. È chiaro che a priori se un'impostazione vuole essere seria, non si può escludere nessuna soluzione, e quindi personalmente affermo, ma è anche l'avviso della Giunta, che non è possibile preconstituire soluzioni o escluderle, e quindi anche il discorso della pubblicazione non può essere rifiutato aprioristicamente come un qualche cosa che metterebbe a repentaglio il bilancio della Regione e porterebbe a deficit spaventosi ecc. D'accordo, non ci nascondiamo queste possibili conseguenze, sappiamo qual'è la situazione di bilancio di quasi tutte le imprese che operano nel settore in Italia, e i dati che portava stamattina Agostini sono stati presentati anche in quel convegno di Rapallo, come non un qualche cosa per il quale doversi peraltro battere il petto, ma come un qualche cosa che è la conseguenza di una situazione che, anche cambiando forma di gestione, volendo però svolgere il servizio in un dato modo, non cambia, anzi è un qualche cosa, lo diceva stamattina anche Pasquali, che in una certa misura, diventa ormai nella nostra situazione quasi fisiologico. Questo, ripeto, è stato posto in rilievo da parte di coloro che, essendone i responsabili, sono perlomeno quelli che maggiormente ci tengono a difendersi e a difendere le loro im-

prese, ma la situazione quale si presenta è quella che è. Quindi nessun rifiuto aprioristico di una soluzione, però necessità di un approfondito esame, in modo da vederne, per ciascuna delle possibili soluzioni, quali possono esserne le conseguenze e che cosa ne può derivare. Ecco quindi che il compito della commissione è un compito direi particolarmente impegnativo e particolarmente arduo. D'altro canto il fatto che la situazione sia difficile e che il problema sia complesso non ci spaventa, anzi da un certo punto di vista ci dà ancora maggiore forza per lavorare in un settore, il quale si presenta difficile, ma deve essere sviscerato. E in questo senso, con la disponibilità della Giunta anche a non perdere tempo per arrivare ad una conclusione, c'è da parte della Giunta regionale la manifestazione senz'altro della buona volontà.

Nei prossimi giorni, tanto perché il Consiglio regionale ne sia informato, dovrebbe esserci e vi sarà un incontro con i comuni interessati e con i sindacati per l'esame di questa situazione. Sapete che il provvedimento preso dalla Giunta non è una revoca, come dicevo prima, ma una sospensione temporanea, quindi vi è la necessità che in breve periodo si addivenga a trovare una soluzione contingente.

Per il discorso di lungo periodo, per l'impostazione di carattere generale, andremo avanti con questa commissione e sarà impegno della Giunta e mio di riferire al Consiglio quali saranno le conclusioni alle quali la commissione arriverà. Stamattina qualcuno diceva, non ricordo più chi, che le minoranze sono tagliate fuori, no, perché quella non è una commissione che prende decisioni, quella è una commissione di studio, e le conclusioni di quella commissione verranno portate qui con delle proposte, noi ci auguriamo concrete, e quindi

sarà il Consiglio ad esprimere il suo orientamento in materia.

PRESIDENTE: Dobbiamo sospendere un attimo, perché nel frattempo che parlava l'assessore Matuella ho mandato a stampare tutto quell'emendamento, che praticamente sostituisce la mozione, che avevo avuto all'inizio del suo discorso. Adesso solleciterà.

Resta sospesa per il momento la lettura del testo che è stato concordato e che cambia sostanzialmente e radicalmente la mozione, e che per questo motivo l'ho fatto stampare.

Passiamo al *disegno di legge n. 7*:
« Corresponsione di indennità per i danni causati dalla selvaggina » (*rinvio dal Governo*).

La parola al cons. Benedikter per la lettura della relazione della commissione.

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

PRESIDENTE: La parola al cons. Pasquali per il parere della commissione alle finanze.

PASQUALI (D.C.): La commissione ha espresso parere favorevole all'unanimità.

PRESIDENTE: È aperta la discussione generale. Nessuno prende la parola? La discussione generale è chiusa.

Pongo in votazione il passaggio alla discussione articolata: unanimità.

Art. 1

Ai fini della tutela dell'agricoltura e della

selvaggina stanziale, protetta nelle riserve di caccia di cui alla legge regionale 7 settembre 1964, n. 30, i proprietari di terreni, colture agrarie, patrimonio zootecnico ed apiario, che subiscono danni causati dalla selvaggina stessa, hanno diritto ad una indennità determinata secondo le norme della presente legge.

Pongo in votazione l'art. 1: approvato a maggioranza con 2 astensioni.

Art. 2

La misura dell'indennità da corrispondere al proprietario danneggiato è determinata — per delega della Regione — su domanda da presentarsi dal danneggiato, entro trenta giorni dall'evento dannoso, al competente Assessorato provinciale all'agricoltura, dalla Giunta provinciale competente, previo accertamento del danno da parte dell'Ispettorato provinciale dell'agricoltura o del Ripartimento forestale.

Avverso la determinazione della misura dell'indennità, fatta a norma del comma precedente, il danneggiato può ricorrere alla Giunta regionale, che decide in via definitiva, sentito il Capo dell'Ispettorato generale per la caccia e per la pesca.

Pongo in votazione l'art. 2: unanimità.

Art. 3

Per gli scopi di cui alla presente legge è autorizzata la spesa annua di lire 20 milioni per la durata di un triennio a partire dall'esercizio finanziario 1969.

Lo stanziamento di cui al comma precedente viene ripartito ed assegnato alle Province autonome di Trento e Bolzano in proporzione ai danni accertati nel territorio di ciascuna Provincia nell'anno precedente a quello a cui si riferisce lo stanziamento medesimo.

Per l'anno 1969 l'importo di lire 20 milioni viene così assegnato:

— alla Provincia di Trento L. 8.000.000

— alla Provincia di Bolzano L. 12.000.000

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

Art. 4

Nell'esercizio delle funzioni delegate le Giunte provinciali devono attenersi alle direttive generali che potranno essere impartite dalla Giunta regionale.

Copia dei provvedimenti adottati dalle Giunte provinciali deve essere inoltrata, entro dieci giorni, al Presidente della Giunta regionale. Quest'ultimo, ove ritenga un provvedimento non conforme alla presente legge o alle direttive impartite, trasmette entro dieci giorni le sue osservazioni all'organo di controllo di legittimità ed alla Giunta provinciale competente.

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

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

Art. 5

Ad integrazione del fondo assegnato dalla Regione le Province utilizzeranno per gli scopi previsti dalla presente legge il canone di cui all'articolo 5 della legge regionale 7 settembre 1964, n. 30, del quale viene disposto il versamento nelle casse delle Province medesime secondo la rispettiva competenza territoriale.

Pongo in votazione l'art. 5: approvato ad unanimità.

Art. 6

Norma transitoria

Nella prima applicazione della presente legge, le domande di indennità devono essere presentate entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della stessa legge e possono riferirsi a danni causati successivamente al 1° gennaio 1969.

Pongo in votazione l'art. 6: approvato ad unanimità.

Art. 7

All'onere di lire 20 milioni previsto dalla presente legge per l'esercizio 1969 si fa fronte mediante prelevamento di pari importo dal fondo speciale iscritto al capitolo n. 670 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario medesimo.

Pongo in votazione l'art. 7: approvato ad unanimità.

Chi chiede la parola per dichiarazione di voto? Nessuno.

Prego distribuire le schede.

(Segue votazione a scrutinio segreto).

Esito della votazione:

Votanti 35 - maggioranza richiesta 18.

28 sì.

3 no.

3 schede bianche.

1 scheda nulla.

La legge è approvata.

Ritorniamo alla **mozione**.

Dò lettura dell'emendamento, che ades-

so chiariremo se è sostitutivo o integrativo, che viene presentato dai quattro firmatari della mozione precedente e in più dai consiglieri Lorenzi e Pasquali:

IL CONSIGLIO REGIONALE,

preso atto che la Giunta regionale con delibera in data 17 settembre 1969, ha deciso di sospendere temporaneamente e con decorrenza dal 30 settembre gli aumenti delle tariffe del servizio urbano svolto dalla SASA; considerato che la Giunta regionale ha altresì assunto l'impegno di promuovere un incontro congiunto con gli enti pubblici interessati e le organizzazioni sindacali al fine di esaminare soluzioni alternative non esclusa la possibilità di esaminare la pubblicizzazione del servizio stesso,

i m p e g n a

la Giunta regionale ad adoperarsi affinché tale incontro intervenga al più presto ricercando in tale sede una soluzione concordata del problema ed a non procedere, nel frattempo, ad una revoca del provvedimento di sospensione. Nell'ipotesi di una mancata intesa, la Giunta riferirà al Consiglio.

I m p e g n a

altresì la Giunta regionale a riferire in Consiglio regionale sui risultati ai quali perverrà la Commissione già nominata e incaricata di studiare gli interventi globali per addivenire ad una razionale politica dei trasporti in regione.

Cosa dicono i presentatori delle mozioni? Guardate che non è ammesso di parlare, se non per spiegare la nuova situazione. Nel merito non si può più intervenire.

La parola al cons. Nicolodi.

NICOLODI (P.S.I.): Secondo la prassi, anche se il regolamento non lo dice, quando vengono presentati emendamenti, e questa è una mozione sostitutiva della precedente, si riapre la discussione come se fosse una nuova mozione, quindi si dovrebbe poter parlare se si volesse parlare. Non voglio insegnare il regolamento a lei, ma la prassi è sempre stata così.

PRESIDENTE: Ciò comporterebbe che ogni gruppo avrebbe a disposizione altri 20 minuti, ma questo non è previsto dal regolamento. Come prassi abbiamo accettato che nel caso di emendamenti, specialmente di questa portata, vengano dette quelle due parole necessarie per spiegare il perché i presentatori della mozione accettano questo emendamento e il perché gli altri lo propongono. Non posso consentire la riapertura vera e propria della discussione, ma soltanto due parole dall'una e dall'altra parte per spiegare al Consiglio la situazione. La parola al cons. Lorenzi.

LORENZI (D.C.): Abbiamo accettato l'emendamento, per cui il problema sembra che sia risolto.

PRESIDENTE: La parola al cons. Nicolodi.

NICOLODI (P.S.I.): Si è arrivati alla modifica della mozione, in quanto sono intervenute dal 25 agosto alla data di oggi, in cui stiamo discutendo la mozione, delle condizioni nuove, cioè la sospensione da parte della Giunta del provvedimento di aumento delle tariffe, e questo è un dato di fatto che non lo possiamo trascurare, e poi la convocazione da

parte della Giunta stessa anche di quella commissione, ristretta o allargata che sia, degli enti pubblici interessati, cioè dei comuni e delle organizzazioni sindacali per trovare delle alternative al provvedimento allora preso e poi sospeso. Vorrei però avere conferma dal signor assessore a nome della Giunta, che nell'ipotesi di una mancata intesa con le organizzazioni sindacali e con gli altri enti, la Giunta riferirà al Consiglio, cioè vorrei che rimanesse inteso che prima di sospendere il provvedimento di revoca, cioè prima di revocare un provvedimento di sospensione per l'aumento delle tariffe si ritorna in Consiglio, si fa di nuovo la discussione, e si formeranno le maggioranze che si formeranno. Quindi rimane inteso che, prima di revocare il provvedimento di sospensione, si ritorna in Consiglio e, se necessario, si fa la discussione. Se invece si trova l'accordo con le organizzazioni sindacali allora il problema va avanti, verrà data notizia al Consiglio e il Consiglio ne prenderà atto.

Questo volevo soltanto sottolineare e puntualizzare.

PRESIDENTE: La parola al cons. Agostini.

AGOSTINI (P.L.I.): È stato detto poco fa, non ricordo più da chi, che questa mozione modifica radicalmente quella già presentata. A dir la verità noi non vediamo questa radicale modifica, c'è solo la presa d'atto, fatto questo nuovo, che la Giunta aveva deliberato la sospensione. Ma per quanto riguarda la pubblicizzazione dei servizi, questo rimane tale e quale.

C'è piuttosto in più un aggravante, un aggravante che lede la parità delle posizioni, un aggravante che lede in questo caso l'azien-

da, che credo, se siamo ancora in uno stato liberale democratico o solamente democratico, ha il diritto almeno di sapere quanto dureranno i lavori della commissione. Qui non se ne fa cenno, possono durare anche un anno, e per un anno naturalmente l'azienda non sa come comportarsi e non sa come colmare il deficit, dopo che la Giunta regionale aveva con quel provvedimento, che oggi abbiamo criticato in sé e per sé, aveva già disposto l'aumento. Questo è una grave lacuna che sa molto da Soviet, signor Presidente della Giunta regionale e signor assessore, e non siamo ancora al tempo dei Soviet, per cui io penso che l'azienda ha il diritto di sapere questo, e con l'azienda anche noi del Consiglio regionale. Qui non si pone alcun limite di tempo. Questa mattina noi abbiamo anticipato il voto contrario nel caso in cui si fosse mantenuta la clausola della pubblicizzazione, perché noi siamo contrari a tutti i carrozzoni che non sono altro che delle sistemazioni di persone, di partiti, dal presidente all'ultimo fattorino...

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

AGOSTINI (P.L.I.): Voi socialisti siete dei campioni in questo campo, perché avete chiesto presidenze da tutte le parti, almeno a Bolzano, voi che eravate una volta contro il sottogoverno, quando eravate all'opposizione, denunciando la D.C. di sottogoverno, voi l'avete superato...

PRESIDENTE: Cons. Agostini, non raccolga le interruzioni.

AGOSTINI (P.L.I.): Signor Presidente, io rispondo, chi ha provocato la polemica sono stati i socialisti.

Perciò noi confermiamo il voto contrario alla vostra mozione, e così sarà soddisfatto anche il Presidente che ho concluso subito.

PRESIDENTE: Nessun altro chiede la parola? La parola al cons. Mitolo.

MITOLO (M.S.I.): Mi scuso di non essere stato presente questa mattina. Vorrei sapere se questa è una mozione presentata dagli stessi precedenti presentatori o è una mozione presentata da altri. Da chi è presentata, in sostanza?

PRESIDENTE: La mozione viene presentata dai quattro consiglieri che avevano firmato la precedente, cioè viene accettata dai quattro e quindi sono firmatari automaticamente, oltre che da Lorenzi, Pasquali, Virgili, Avancini, Betta.

MITOLO (M.S.I.): Dai presentatori dell'altra mozione in unione ad altri consiglieri.

PRESIDENTE: È un emendamento sostitutivo.

Metto in votazione la mozione: approvata a maggioranza con 2 voti contrari e 3 astensioni.

Passiamo al disegno di legge n. 31:

« Ulteriore finanziamento della legge regionale 31 ottobre 1964, n. 31, contenente agevolazioni a favore di piccoli e medi proprietari, coltivatori diretti, affittuari, mezzadri, singoli od associati, operanti nei territori montani della Regione ».

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

PASQUALIN (Assessore foreste - D.C.):
(legge).

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

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

PRESIDENTE: La discussione generale è aperta. La parola al cons. Vaja.

VAJA (S.V.P.): Ich möchte ganz kurz meine Genugtuung zur Neufinanzierung des Gesetzes Nr. 31 besonders auch deshalb zum Ausdruck bringen, weil ich anlässlich der Haushaltsdebatte dieses Jahres mir erlaubt hatte, dieselbe zu verlangen.

Beim Durchlesen des Berichtes und bei einem Vergleich der Auswirkung des Gesetzes mit demselben drängen sich allerdings einige Gedanken auf. Ich glaube, es ist keine Übertreibung zu behaupten, daß der Bericht vielleicht etwas zu optimistisch klingt, wenn die tatsächliche Fundierung der vorgesehenen Maßnahmen in Betracht gezogen wird. Es wird von der Notwendigkeit des Baus neuer und der Renovierung bereits bestehender Bauernhäuser gesprochen, was von der Bergbevölkerung sehr gewünscht wird. Diesem Wunsch muß im Rahmen des Möglichen Rechnung getragen werden, um in diesen Gebieten die völlige Abwanderung zu vermeiden. Ich glaube, daß die in diesem Bericht aufgestellten Behauptungen vielleicht schon leicht übertrieben sind, wenn wir andererseits bei der Gesetzesvorlage feststellen, daß mit diesem Gesetz und mit dieser Neufinanzierung lediglich die Gesuche berücksichtigt werden können, die termingerecht nach Verabschiedung des Ge-

setzes am 3. Juli 1968 eingereicht wurden; der Termin lautete auf zwei Monate nach Inkrafttreten des erwähnten Gesetzes. Es ist somit beinahe lächerlich, wenn wir die Hilfe für die Bergbauern hervorheben und dabei lediglich jene Gesuche berücksichtigen können, die im vorigen Jahr termingerecht eingereicht wurden. Ich glaube, daß es nun tatsächlich an der Zeit ist aufzuzeigen, daß die Gelegenheit gegeben wird, etwas Konkretes für die Bergbauern zu tun. Man wird mir natürlich erwidern, daß die finanziellen Mittel nicht ausreichen. Ich glaube, daß in diesem Fall, nachdem schon so hochtrabende Worte von der Auswirkung des Mansholt-Planes auf die Bergwirtschaft geäußert werden, tatsächlich auch eine Auswahl der Prioritäten getroffen werden sollte. Ich glaube, daß gerade dieses Gesetz eine Handhabe bieten würde, um den Bergbauern tatsächlich eine spürbare Hilfe zu leisten. Es hat nämlich keinen Sinn, große Veranstaltungen zu inszenieren und Tagungen mit vielleicht auch sehr nützlichen Diskussionen über die Auswirkung des Mansholt-Planes durchzuführen, wenn wir die konkreten Möglichkeiten, welche die Regionalregierung hat, nicht tatsächlich nützen, um dort einzugreifen, wo sie uns geboten werden. Es wird immer gesagt: « Dies übersteigt unsere Kräfte! Es müssen andere diesen notleidenden Gebieten helfen! » Ich glaube aber, daß wir aufgrund dieses Gesetzes in der Lage wären, einzutreten; meiner Ansicht nach wird nämlich zu wenig getan. Dieses Gesetz bietet die Möglichkeit einzugreifen, wenn auch die Hoffnung besteht, daß im Jahre 1970 endlich das staatliche Berggesetz in Kraft treten wird. Ich glaube, daß trotz des Berggesetzes auch dieses Gesetz Nr. 31 seine wohltuende Wirkung gerade auf die Berglandwirtschaft insbesondere deshalb ausüben kann, weil bei den

Tagungen und Diskussionen immer über die Sorgen der Bergbauern bezüglich des notwendigen Nebenerwerbes gesprochen wird. Gerade dieses Gesetz bietet die Möglichkeit, auch die Nebenerwerbstätigkeit des Bergbauern im Bereich des Fremdenverkehrs mit ins Auge zu fassen. Ich muß, wie gesagt, meine Unzufriedenheit darüber äußern, daß mit diesem Gesetz nicht alle Gesuche berücksichtigt werden können und somit der effektive Bedarf nicht gedeckt wird. Wir sollten uns deshalb die Frage stellen, welche Wirkung dieses Gesetz hat. Insbesondere uns als Vertreter der Südtiroler Volksgruppe müssen die Vor- und Nachteile dieses Gesetzes im Hinblick auf die Bevölkerung der Provinz Bozen klar sein.

Abschließend und zusammenfassend ersuche ich also die Regionalregierung zu erwägen, ob in Zukunft aufgrund dieser sich konkret bietenden Möglichkeiten nicht mehr getan werden kann, ansonsten wird das Gesetz zu einer Farce: die Bevölkerung hört von einem neuen Gesetz, das verabschiedet wurde, das aber keine Hilfe ist, da nur diejenigen berücksichtigt werden können, die bereits vor einem Jahr ein Gesuch gestellt haben. Es fällt mir persönlich schwer, in diesem Fall die Zustimmung zu dem Gesetzentwurf zu geben.

(Vorrei, in breve, esprimere la mia soddisfazione in merito al rifinanziamento della legge n. 31, per il conseguimento del quale mi ero battuto anch'io in occasione della discussione sul bilancio dell'anno in corso.

Leggendo però la relazione e confrontandola alla portata della legge, ci si sente decisamente spinti a varie considerazioni. Qualora si rapportino infatti le previste misure all'effettiva consistenza dei fondi, penso si possa affermare, senza ombra di esagerazione, che la relazione è forse un po' troppo ottimistica. Vi si parla infatti della necessità di nuove case

rurali e del ripristino di quelle già esistenti; iniziative, queste, vivamente desiderate dalla popolazione agricola e di cui si deve, nei limiti del possibile, tener conto onde evitare l'emigrazione totale dai territori montani. Considerando, per contro, che questo rifinanziamento consentirà di soddisfare unicamente alle richieste presentate entro il termine prescritto dalla legge 3 luglio 1968, vale a dire entro due mesi dall'entrata in vigore della legge stessa, è chiaro che, come già detto, quanto enunciato nella relazione suoni un tantino esagerato. Diventa quindi pressoché ridicolo grandeggiare a parole sugli aiuti a favore dei contadini di montagna, mentre in effetti potremmo evadere solo le istanze presentate entro il prescritto termine dell'anno scorso. Penso sarebbe veramente tempo, cogliendo una volta tanto l'occasione, di far qualcosa per i contadini in parola. Naturalmente mi si obietterà che mezzi finanziari sono insufficienti; ebbene, visto e considerato che si fa sempre un gran parlare degli sviluppi del Piano Mansholt sull'economia montana, si dovrebbe effettivamente procedere in base ad una scelta prioritaria. E proprio questa legge, credo, offrirebbe realmente la possibilità di prestare un sensibile aiuto ai contadini di montagna. Non ha senso, infatti, inscenare grandi manifestazioni, organizzare convegni con relative discussioni a grande portata e forse anche utili, sulle ripercussioni del Piano Mansholt, e non avvalersi poi nei fatti delle concrete possibilità, offerte dal governo regionale, per intervenire laddove se ne presenti l'opportunità. Invece sempre il solito ritornello: « Questo è al di sopra delle nostre forze! Ci sono altri, tenuti a farsi avanti per ovviare alla carente situazione lamentata nel settore dell'agricoltura montana. » Io ritengo, per contro, che potremmo e dovremmo noi intervenire, poiché è in dubbio che siamo noi ad essere in difetto,

visto il poco che finora si è fatto. A prescindere dalla sussistente speranza che nel 1970 venga finalmente resa vigente la legge statale della montagna, abbiamo ora la legge 31 che ci offre, volendo, la possibilità di intervenire ed io credo che, a prescindere, come detto, dalla legge della montagna, anche questa nostra legge possa tornare a beneficio dell'agricoltura montana; e ciò in considerazione soprattutto del fatto che nel corso dei convegni e relative discussioni sulla indigente situazione dei contadini di montagna, si è sempre parlato della necessità, per questi coloni, di un'attività accessoria che consenta loro un guadagno extra. E la legge 31 offre propriamente l'opportunità di prendere in considerazione un'attività suppletiva in campo turistico. Ciò premesso, non posso dunque che esprimere la mia completa insoddisfazione per il fatto che la legge non ci consentirà di evadere a tutte le istanze, vale a dire di sopperire in tutto e per tutto al reale fabbisogno. Onestamente parlando, dovremmo pertanto chiederci quale efficacia abbia tale legge e chiederci inoltre, specie noi rappresentanti della S.V.P., quali particolari reazioni essa potrà suscitare in seno alla popolazione della provincia di Bolzano.

Concludendo e riassumendo, chiedo al Governo regionale di ponderare ulteriormente se, grazie alle concrete possibilità che ci si offrono, non si possa, per il futuro, fare qualcosa di più; caso contrario la legge finirà, poco a poco, col tramutarsi in una farsa. La popolazione sente parlare dell'approvazione di una nuova legge con la quale si dovrebbe poter ovviamente favorire tutti gli interessati, mentre in realtà si potranno soddisfare unicamente coloro che abbiano presentato la richiesta da oltre un anno. Personalmente mi riesce perciò gravoso, per quanto riguarda questo caso specifico, dare l'approvazione al presente disegno di legge).

PRESIDENTE: La parola al cons. Pruner.

PRUNER (P.P.T.T.): Solo per esprimere la soddisfazione nostra relativa alla presentazione di questo disegno di legge, che rafforza le posizioni che si sono acquistate fino a questo momento, in virtù della già esistente legge per la edilizia rurale montana. Non dovrei fare che sottolineare e ripetere il discorso fatto dal cons. on. Vaja, per far notare che, nonostante la buona volontà dimostrata dalla Giunta e dall'assessore, resta da risolvere il problema, resta da affrontare una parte ragguardevole di quella situazione carente che si riferisce all'edilizia in montagna, che non è più sostenibile sulla base delle leggi esistenti per quanto riguarda aiuti e finanziamenti, ma che richiede ulteriori provvedimenti. Un provvedimento adatto sembra sia questo senz'altro, ma serve, come è ben marcato nella relazione, per le posizioni che si sono verificate fino ad ora, ma le nuove condizioni, le nuove richieste, le nuove esigenze sono del tutto scoperte. Ragione per cui io chiedo che, sotto una forma o sotto l'altra, fosse anche un forte finanziamento, ipotetico e non reale, del Piano Verde, che si è dimostrato anch'esso insufficiente, ma comunque si giunga ad una disponibilità di fondi tale da poter recepire, da poter accettare uno stock enorme di richieste da parte degli aventi diritto, da parte di coloro che sono in attesa. Sono esigenze di ordine sociale ed economico, pertinenti, valide sotto l'aspetto economico e giuste sotto l'aspetto sociale. Ritengo quindi doveroso esprimere un plauso al signor assessore, raccomandandogli però di tener fede a questo suo principio di venire incontro alle esigenze di questa categoria particolarmente trascurata, direi depressa della montagna, che si è allineata ad una mo-

derna considerazione delle cose veramente un po' tardi. Le categorie imprenditoriali varie, la stessa agricoltura di pianura, tutto il rimanente mondo economico si è allineato a quelle che sono le necessarie esigenze, ai necessari sviluppi, mentre questa categoria di montagna si è destata tardi, nel momento in cui sono uscite le prime leggi. Nemmeno la prima legge sulla montagna è stata recepita e accettata dalla popolazione montana con quell'entusiasmo che doveva essere suo proprio, perché questa è la mentalità, la tempra, il carattere della gente di montagna. Ora che hanno capito, anche sulla base della politica di freno alla fuga dalla montagna, penso che sia assai conveniente studiare e reperire dei fondi tali da poter concretamente fare fronte a questo tipo di risveglio economico potenziale della montagna, con una legge particolare, con rifinanziamento della medesima legge n. 31, di cui oggi abbiamo qui uno stralcio. Comunque, ci affidiamo alla discrezionalità e alla responsabilità e al buon senso della Giunta, affinché questo problema venga affrontato nei termini concreti, onde non disattendere quelle che sono delle legittime e giuste aspettative ed esigenze.

PRESIDENTE: La parola al cons. Betta.

BETTA (P.R.I.): Ho avuto modo di sentire anche in commissione, oltre alla relazione ufficiale, quelle che sono le intenzioni appunto del signor assessore. Devo in ogni caso dare atto della logica, della giustezza di questo disegno di legge, il quale viene a chiudere un periodo, cioè a sanare quelle domande ancora giacenti e che non si eran potute accogliere appunto per questione di fondi. E' un impegno piccolo, 35 milioni, per sanare queste pratiche giacenti, e di questo posso senz'altro dare atto

e con piacere. Non vorrei però che il rinvio alla futura legge nazionale della montagna fosse un rinvio a troppa lunga gittata, cioè vorrei che anche la Regione per parte sua cercasse di provvedere direttamente in qualche modo a sollevare il disagio in cui vivono le popolazioni di montagna. Tanto meglio poi se questa legge nazionale della montagna riuscirà ad arrivare allo scopo, ma cerchiamo almeno di non dimenticare che le esigenze si conoscono sentendole dalla viva voce, dalla vera voce degli interessati, cioè non si possono fare delle leggi perché qualcuno si inventa di farle e si cerca di sanare qualche situazione. La situazione odierna della montagna, delle nostre montagne è veramente tragica, e dico tragica non per usare un aggettivo forte perché suona bene in bocca, è tragica perché veramente le popolazioni di montagna in questi momenti stanno vivendo un dramma di cui non sappiamo ancora la portata effettiva. Queste popolazioni della montagna non possono vivere esclusivamente sull'agricoltura ma devono un po' alla volta abbandonarla, non possono d'altronde essere inserite nel processo di industrializzazione, almeno fino a quando l'industrializzazione sarà concepita come è stata concepita nelle ultime leggi che sono state rifinanziate. Io non so dove uno può andare a battere la testa; l'artigianato langue, l'agricoltura non va avanti, all'industria non può accedere perché non si può pretendere che un uomo abituato a vivere nell'ambiente di montagna diventi un pendolare con ore e ore di trasferta quotidiana, non si può neanche pretendere che venga ad urbanizzarsi in una città o in una valle lontano dalle sue tradizioni, perché evidentemente per lo stipendio o per il salario che riuscirà a ricevere non può vivere, o se vive, vive in un modo che non è umano.

Non parliamo, per carità di patria, del turismo, il quale mi pare che sia attual-

mente una delle fonti più forti della nostra ricchezza, ma che è altrettanto il più trascurato dai nostri provvedimenti, dalle nostre provvidenze, dalle leggi ecc. Non è con qualche impianto a fune o qualche aiuto a un albergo che si risolve il problema del turismo. Quindi io voglio veramente pregare col cuore in mano il signor assessore, conoscendo poi anche la sua sensibilità per questi problemi, che si faccia parte diligente nell'ottenere dall'autorità superiori, che stanno discutendo questa legge della montagna, che vengano a sentire in loco le esigenze, che abbiano la compiacenza di addentrarsi in mezzo alla gente della montagna per vedere quali e quanto gravi sono i nostri problemi, e soprattutto io mi auguro che la Regione non voglia lasciar andare avanti questa legge senza pensare a qualche cosa di valido da spendere finalmente per la montagna. Fin'ora discorsi se ne son fatti molti: la montagna è da salvaguardare, bisogna aiutare la montagna, la povera gente di montagna, la pianura si difende in montagna; ma finora vediamo solo provvedimenti a spizzico, che riescono a risolvere qualche problema singolo, ma non il problema generale. Io avrei veramente piacere di sentire nella replica del signor assessore, se replica ci sarà, questa sua intenzione di fare qualche cosa di valido, di veramente buono per le popolazioni della montagna. Per il resto sono d'accordo su questo disegno di legge, e darò il mio voto favorevole.

PRESIDENTE: La parola al cons. Crespi.

CRESPI: (P.L.I.): Modestissimo studioso del problema, non mi sento di poter condividere l'opinione espressa dal signor assessore nella sua relazione, quando dice che l'abbandono del territorio di montagna avrebbe conseguenze disastrose per tutto il resto del paese.

Questo, sempre parlando come studioso del problema, poteva andar bene al tempo dell'impero romano o del medioevo, certamente non al tempo attuale, dove l'amministrazione pubblica ha tutti i mezzi per ovviare a quegli inconvenienti, che potrebbero derivare da un abbandono umano della montagna. Questo lo dico come modestissimo studioso; come uomo politico, come politico invece il discorso è evidentemente diverso; come politico devo ammettere la situazione contingente e naturalmente devo approvare quanto già detto dagli amici e colleghi Vaja, Pruner e Betta, e quindi dire che approvo senz'altro sia lo spirito che la lettera della presente legge.

PRESIDENTE: La parola al cons. Marziani.

Marziani (D.C.): Brevissimamente, signor Presidente, per notare con soddisfazione che questo provvedimento viene in aula e colma una lacuna che si era aperta lo scorso anno, quando non potendo finanziare la totalità delle domande presentate sulla legge 9, la Giunta e il Consiglio hanno preso impegno, nella scorsa legislatura, di rifinanziare nell'esercizio presente la parte che sarebbe residuata. Con questo provvedimento, quindi, si copre un buco aperto lo scorso anno, quindi non è che venga in discussione tutto il problema e tutta la tematica della casa in montagna o della casa rurale, da questo punto di vista altri devono essere i provvedimenti che si devono assumere. Notata questa soddisfazione resta aperto il discorso grosso della casa in montagna, della casa rurale ecc., per il quale, nella relazione che il signor assessore ha preparato, si fa riferimento alla legge della montagna. E' presumibilmente esatto che la legge della montagna possa entrare in funzione col 1970, e per questo aspet-

to particolare certamente la legge della montagna potrà dare una mano notevole alla esplicazione di una attività edilizia in montagna, anche se ritengo che il problema dell'edilizia vada un po' riveduto in sede nazionale nel suo complesso, dato che abbiamo tipi di intervento estremamente diversi, a seconda che si riferiscano a determinate categorie di cittadini. Forse è il caso che in campo nazionale, ma è discorso che qui è poco pertinente, si faccia il discorso della casa senza molti aggettivi, nè rurale, nè montana, nè agricola, nè civile, è il discorso della casa, perché sta diventando un problema veramente notevole, a livello nazionale, e le aggettivazioni non servono altro che a distinguere i tipi di intervento e i finanziamenti specifici, diminuendo il coacervo di fondi disponibili per un intervento massiccio. Quindi, rinviavamo pure il discorso generale per la legge della montagna, vedendo in quel contesto se determinati aspetti particolari potranno essere lacunosi o lasciati in disparte dalla legge della montagna e, di conseguenza, trarre qualche conclusione su possibili interventi integrativi che la Regione potrà ancora fare.

PRESIDENTE: La parola al cons. Virgigli.

VIRGIGLI (P.C.I.): Sono dell'avviso che il provvedimento di legge è necessario per far fronte appunto a quelli che erano gli impegni della legge precedente, delle domande che sono rimaste inevase per difficoltà di mezzi, come si concepisce dalla proposta di rifinanziamento. Ho soltanto una preoccupazione, che vorrei soprattutto sottoporre al signor assessore. Nella relazione si parla non soltanto di costruzione e miglioramento di case rurali, ma si affronta una serie di questioni che mi pare inve-

stono già altri assessorati, altre leggi, che devono essere prese, indubbiamente che sono già presenti, operanti nell'ambito del nostro territorio, come quello della costruzione di impianti per la raccolta, conservazione e trasformazione di prodotti agricoli, zootecnici, forestali, miglioramenti di carattere igienico - ricettivo delle abitazioni ai fini dello sviluppo turistico, e vorrei dire che se a un certo momento dovesse operare questa legge in tutti questi settori, signori, 35 milioni servono veramente troppo poco, e non affronteremmo assolutamente niente. L'unica preoccupazione, ripeto, è questa, e credo che il signor assessore può poi chiarire che la legge dovrebbe essere ancorata, come mi sembra sia stato lo spirito della legge precedente, proprio a questo motivo della costruzione e miglioramento delle case rurali, e che non possiamo andare oltre perché è un settore talmente largo che non ci consentirebbe nessuna azione concreta.

Sul problema più generale della montagna che qui è stato sollevato certo si potrebbe dire molto e non credo indubbiamente che si neanche la sede questa per fare questo lungo discorso, ma mi permetterei soltanto indubbiamente di dire o di chiedere al signor assessore o alla Giunta se fosse possibile, dato che si prevede la legge nazionale per il 1970 ed inevitabilmente ci dovranno essere misure predisposte all'uopo anche da parte della Regione, se fosse possibile anche qui conoscere, attraverso alcuni dati, attraverso una relazione del signor assessore ai consiglieri, questa realtà della nostra Regione per ciò che riguarda la montagna, in modo da mettere il Consiglio nelle condizioni di operare anche con molta più solerzia ed efficacia in merito ai provvedimenti di legge futuri.

PRESIDENTE: La parola al cons. Tanas.

TANAS (P.S.U.): Sulla legge 31, signor Presidente, non abbiamo niente da aggiungere, perché dobbiamo ricordare di averla approvata sul finire della penultima legislatura, nell'ottobre del 1964, e se ben ricordo era allora assessore competente il collega Pruner. L'abbiamo approvata perché interveniva a favore di gente abitante sulla montagna, anche se interveniva in un settore che, diciamolo pure, non è tipicamente attribuito alle competenze regionali. Quindi noi approviamo questa legge soltanto come un ulteriore finanziamento di chiusura della legge 31. Infatti, nella relazione il signor assessore ci dice che con i modesti 35 milioni, che poi sono annuali, si coprono le 150 domande che sono tuttora scoperte, e poi quindi chiudiamo la legge 31. Io mi riallaccerei a quanto ha detto il collega Marziani, che ha toccato un tasto veramente interessante. Non è un discorso, collega Marziani, non pertinente, è pertinentissimo invece, noi dobbiamo affrontarlo, dovremmo affrontarlo, ed è qua che noi vogliamo fare una raccomandazione al signor assessore ed alla Giunta: cercare di coordinare gli interventi nel settore della casa senza attributi. E per il nostro statuto la Provincia ha competenza primaria in edilizia popolare. E allora abbiamo cercato di recepire delle leggi nazionali, vediamo le case dei lavoratori agricoli dipendenti, azione che abbiamo fatto come provincia di Trento assieme alla provincia di Bolzano, ancora 4 - 5 anni fa; abbiamo recepito la GESCAL, la stessa gestione case dei lavoratori, a Bolzano e a Trento, uniche province in tutta Italia, costituendo dei comitati provinciali, i quali hanno le stesse attribuzioni del comitato nazionale della GESCAL. Io vedrei benissimo un ente, in questo caso la Provincia, perché ha le competenze primarie, che possa dare uno sguardo a tutto il settore, e allora sì possiamo fare un intervento. Signori, guardate che fac-

cio questa osservazione, non per spirito di polemiche perché con 150 case non si può certo sanare la situazione della casa nella nostra regione, ma bisogna pensare al futuro. Il risanamento in questo settore, tanto a Trento che a Bolzano lo fa la Provincia con fondi propri, a Trento si è speso quasi 3 miliardi negli ultimi 6 anni e allora la legge della montagna dovrà essere delegata alle due Province. All'inizio della passata legislatura avevamo preso l'impegno, era un accordo politico, che la Regione non sarebbe più intervenuta nel settore dell'edilizia popolare proprio perché il settore dell'edilizia popolare lo Statuto l'ha ceduto alle due Province. Ecco, quindi, che noi vogliamo raccomandare alla Giunta di tener presente nella futura legge il fatto che è necessario ci sia un ente solo che operi nella casa senza nessun aggettivo, nella casa per tutti, nel miglioramento della casa sia per la montagna che per la pianura che per la collina, ma sia un ente che può fare un intervento massiccio, un intervento organico. Per il resto, come ho detto all'inizio, noi daremo voto favorevole all'attuale disegno di legge.

PRESIDENTE: La parola all'assessore Pasqualin.

PASQUALIN (Assessore foreste — D. C.): Signor Presidente, signori colleghi, con la legge n. 31 del 1964 e con le leggi di rifinanziamento del 1968 e successivamente questa del 1969, si voleva affrontare uno dei problemi che è stato messo in evidenza particolare dai colleghi consiglieri, e cioè affrontare quella che è l'esigenza della gente di montagna in ordine a quante possono essere le loro richieste sulle abitazioni rurali. Naturalmente lo spirito non era limitativo a quella che è l'abitazio-

ne rurale, ma era piuttosto quello di concedere ai piccoli e ai medi proprietari, a quelli che in definitiva erano coltivatori diretti o mezzadri, una vasta gamma di possibilità, e venisse lasciata a discrezione dell'assessorato una cernita dei bisogni, e quindi una priorità delle esigenze per evadere le domande. Durante la discussione del bilancio, quando sono state richieste esplicite conferme sul rifinanziamento di questa legge, da parte del sottoscritto non è che si sia detto « noi affronteremo radicalmente questo problema durante il 1969 », proprio perché esigenze di bilancio non ce lo consentivano, e con il bilancio del 1970 si sarebbe cercato di sanare una situazione che tutti hanno enunciato essere grave e quindi necessaria di risoluzione. Le esigenze della gente di montagna, ci sono presenti, ma pretendere che questa legge, che vuole essere di sanatoria di una determinata situazione, che questa legge di rifinanziamento per 35 milioni che porta a un movimento di capitali di circa 1 miliardo, risolva i problemi della gente di montagna, evidentemente sarebbe un dire cose non giuste ai colleghi e al Consiglio, e quindi anche fare demagogia nei confronti dell'opinione pubblica. La legge vuole essere, come diceva il collega Marziani, una sanatoria di quelle che sono state le richieste entro un certo tempo previsto dalla legge. Evidentemente le esigenze restano, le necessità restano, i problemi della montagna restano, e quindi una discussione di carattere generale e particolare saranno forse essenziali, ma io pregherei i colleghi del Consiglio di tenere presente la volontà di questa legge, che non è certamente quella di risolvere tutti i problemi, è soltanto un apporto, il più modesto possibile, ma comunque di conclusione di alcuni disegni di legge, dal 1964 in poi, che hanno avuto una certa validità, che hanno portato alla soluzione alcuni bisogni della gente di mon-

tagna, perché il legislatore di allora ha voluto affrontare il problema. Queste leggi si sono ritenute valide e quindi riteniamo di doverla rifinanziare. Il problema di carattere generale la Giunta non si sente di affrontarlo oggi, proprio perché in pendenza ci sono dei disegni di legge di carattere governativo, che possono affrontare il problema con una quantità ben maggiore di mezzi, con una sicurezza di intenti che potrebbe essere di immediata attualità e, come è stato accennato, potrebbe essere la legge della montagna. La legge della montagna dovrebbe affrontare decisamente questi problemi, al fine di non abbandonare la gente di montagna a se stessa, e al fine, come è stato accennato dai signori consiglieri, di una valutazione la più ampia possibile del fine turistico e quindi di una economia integrata. Mi consenta il collega Crespi di dire che non condivido il suo pensiero e cioè che se la gente di montagna abbandona la montagna non succederà niente. Quando sarà approvata questa legge? Certamente non son in grado di dirlo, perché è competenza del governo affrontare questo problema. Posso dire che con il Presidente nella prossima settimana potremo avere un incontro con il Ministro e faremo presente qual è la situazione, in particolare anche di questo settore, di questo settore che non è patrimonio della Regione, ma è patrimonio di tutti. Per cui quando il cons. Tanas parla di coordinamento ci trova assolutamente consenzienti, considerando che le province hanno competenza propria in certe materie, e in particolare su quello che è il risanamento edilizio. Concludo proprio col dire che vedano i signori consiglieri quello che è lo spirito della legge, cioè la conclusione di una situazione che si è particolarmente determinata e che porta ad attingere a questa legge quelle persone che hanno i requisiti, per i quali è stata fatta una scelta di priorità, una

scelta di bisogno, con ciò si esaurisce quella che era una legge di finanziamento del 1968. Al di là di questo evidentemente restano i problemi, e certamente non potremo risolverli con 35 milioni di finanziamento, pur portando, come ho detto, 1 miliardo di movimento. I problemi restano, e sono problemi che tutti noi della Giunta e loro del Consiglio sentono, e per i quali noi certamente siamo a disposizione per affrontarli.

PRESIDENTE: La discussione generale è chiusa. Pongo in discussione il passaggio alla discussione articolata: unanimità.

Art. 1

Per la concessione di contributi previsti a sensi della legge regionale 31 ottobre 1964, n. 31, è autorizzato un limite di impegno di lire 35 milioni a carico dell'esercizio 1969.

Le annualità relative saranno iscritte nello stato di previsione della spesa della Regione in misura di lire 35 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1969 al 1983.

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

Art. 2

Sono ammesse a godere dei benefici della presente legge le domande di contributo presentate entro il termine stabilito dalla legge regionale 3 giugno 1968, n. 9.

Pongo in votazione l'art. 2 approvato a maggioranza con 1 astensione.

Art. 3

All'onere di lire 35 milioni a carico dell'esercizio 1969 si provvede mediante prelievo di pari importo dal fondo iscritto al capitolo 2090 dello stato di previsione del-

la spesa della Regione per l'esercizio medesimo.

Pongo in votazione l'art. 3: approvato a maggioranza con 1 astensione.

Chi chiede la parola per dichiarazione di voto? Nessuno.

Prego distribuire le schede.

(Segue votazione a scrutinio segreto)

La trattazione delle interrogazioni e interpellanze si farà domani mattina. Domani, buona parte della mattinata sarà dedicata a questo argomento, quindi adesso continuiamo con le altre leggi che ci sono, prego quindi di rimanere, perché c'è bisogno anche di una certa maggioranza.

Esito della votazione;

Votanti 37: maggioranza richiesta 19
34 sì

3 schede bianche.

La legge è approvata.

Passiamo al disegno di legge n. 36:

« Approvazione del rendiconto generale per l'esercizio finanziario 1968 ».

La parola al Presidente della Giunta per la relazione.

GRIGOLLI (Presidente G.R. — D.C.): *(legge)*.

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

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

PRESIDENTE: E' aperta la discussione generale? Nessuno chiede la parola? Pongo in votazione il passaggio alla discussione articolata: approvato a maggioranza con 1 voto contrario e 2 astenuti.

Disposizioni speciali

Art. 1

Sono convalidati gli uniti decreti (allegati n. 1, n. 2 e n. 3) del Presidente della Giunta regionale n. 211 del 5 agosto 1968, n. 304 dell'8 novembre 1968 e n. 350 del 31 dicembre 1968 con i quali sono stati effettuati prelevamenti di lire 22.000.000, lire 7.600.000 e lire 400.000 dal fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto nel capitolo n. 666 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1968 e ne sono state disposte le assegnazioni ai capitoli di spesa indicati nei decreti medesimi.

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

Entrate e spese di competenza dell'esercizio finanziario 1968

Art. 2

Le entrate tributarie, extratributarie, per alienazione ed ammortamento di beni patrimoniali e rimborso di crediti e per accensione di prestiti della Regione, accertate nell'esercizio finanziario 1968 per la competenza propria dell'esercizio stesso, sono stabilite quali risultano dal consuntivo del bilancio

<i>in</i>	L. 36.054.009.174
<i>delle quali furono riscosse</i>	L. 32.288.752.104
<i>e rimasero da riscuotere</i>	<u>L. 3.765.257.070</u>

Pongo in votazione l'art. 2: approvato a maggioranza con 6 astenuti.

Art. 3

Le spese correnti, in conto capitale e per rimborso di prestiti della Regione, accertate nell'esercizio finanziario 1968 per la competenza propria dell'esercizio stesso, sono stabilite quali risultano dal consuntivo del bilancio in

<i>delle quali furono pagate</i>	L. 35.624.534.572
<i>e rimasero da pagare</i>	L. 16.101.931.473
	<u>L. 19.522.603.099</u>

Pongo in votazione l'art. 3: approvato a maggioranza con 7 astenuti.

Art. 4

Il riassunto generale dei risultati delle entrate e delle spese di competenza dell'esercizio finanziario 1968 rimane così stabilito:

<i>Entrate tributarie ed extratributarie</i>	L. 33.924.947.414
<i>Spese correnti</i>	L. 10.767.890.536
<i>Differenza</i>	<u>L. 23.157.056.878</u>
<i>Entrate complessive</i>	L. 36.054.009.174
<i>Spese complessive</i>	L. 35.624.534.572
<i>Avanzo di competenza</i>	<u>L. 429.474.602</u>

Pongo in votazione l'art. 4: approvato a maggioranza con 8 astenuti.

Entrate e spese residue dell'esercizio 1967 ed esercizi precedenti

Art. 5

<i>Le entrate rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1967 restano determinate, come dal conto consuntivo del bilancio in</i>	L. 4.385.748.449
<i>delle quali furono riscosse</i>	L. 4.227.760.918
<i>e rimasero da riscuotere</i>	<u>L. 157.987.531</u>

Pongo in votazione l'art. 5: approvato a maggioranza con 7 astenuti.

Art. 6

<i>Le spese rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1967 restano determinate, come dal conto consuntivo del bilancio, in</i>	L. 32.482.184.606
<i>delle quali furono pagate</i>	L. 13.228.329.807
<i>e rimasero da pagare</i>	<u>L. 19.253.854.799</u>

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

Residui attivi e passivi alla chiusura dell'esercizio 1968

Art. 7

I residui alla chiusura dell'esercizio finanziario 1968 sono stabiliti, come dal conto consuntivo del bilancio, nelle seguenti somme:

<i>Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio 1968 (art.2)</i>	L.	3.765.257.070
<i>Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (art.5)</i>	L.	157.987.531
<i>Residui attivi al 31 dicembre 1968</i>	L.	<u>3.923.244.601</u>

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

Art. 8

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1968 sono stabiliti, come dal conto consuntivo del bilancio, nelle seguenti somme:

<i>Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio 1968 (art.3)</i>	L.	19.522.603.099
<i>Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (art.6)</i>	L.	19.253.854.799
<i>Residui passivi al 31 dicembre 1968</i>	L.	<u>38.776.457.898</u>

La parola al cons. Marziani.

MARZIANI (D.C.): Vorrei chiedere alla cortesia del signor Presidente della Giunta regionale se ci volesse dare in dettaglio una indicazione relativa ai 38 miliardi dei residui passivi. E' sempre una cifra che fa impressione ai consiglieri, che ormai sanno da che cosa è provocata in genere, cioè dai ritardi nei versamenti di competenza, dai ritardi nei tempi di attuazione di esecuzione delle opere, e mi pare che non può passare l'approvazione di un bi-

lancio consuntivo senza che una cifra di questa natura entità, 38 miliardi, non sia dettagliata a chiarimento anche dell'opinione pubblica, altrimenti può sembrare che la Regione accumuli di anno in anno passività enormi, senza rendersi conto esattamente delle motivazioni per le quali questi residui vengono portati ogni anno a bilancio.

PRESIDENTE: La parola al Presidente Grigolli.

GRIGOLLI (Presidente G.R. — D.C.): Ringrazio il cons. Marziani che mi dà l'occasione per illustrare questo particolare aspetto, che del resto fa parte della tematica tipica delle situazioni di difficoltà dell'ente pubblico, a fronte di una constata, in qualche misura evitabile ma in qualche misura non evitabile difficoltà nell'erogare la spesa in tempi accettabili, o quanto meno solleciti, e a fronte di discorsi che a volte si fanno a questo riguardo in modo piuttosto approssimativo e che non tengono conto della realtà delle situazioni obiettive non eliminabili. Io avevo appunto pregato l'assessorato competente e la ragioneria di voler dare qualche indicazione di massima su questa situazione. Prima di tutto ho già avuto occasione di ricordare all'inizio del dibattito del bilancio 1969 che in questo tema dei residui passivi incidono vari fattori, e tra di essi ve ne sono alcuni che dovrebbero essere sicuramente eliminabili; cito ad esempio tra le situazioni che avevano allora ricordato, il fatto che troppo spesso il Consiglio regionale, o in genere le assemblee legislative, provvedono ad esaminare e approvare leggi che comportano spesa verso la fine dell'esercizio finanziario, il che evidentemente comporta che entro quell'esercizio non si possa provvedere ai conseguenti impegni di spesa. Posso anche ricordare fra altri fatti di questo tipo, una certa consuetudine che esiste anche a livello della tesoreria centrale, di accreditare alla Regione somme in conto leggi statali, Piano Verde od altro, verso la fine dello stesso esercizio finanziario, il che per parte propria contribuisce ad accrescere questo fenomeno. Ma non c'è dubbio che la parte più determinante del fenomeno che noi constatiamo deriva dal gravare, su questa cifra di 38 miliardi di residui passivi, di una situazione contingente, quale è quella derivata dai fatti alluvionali, cioè abbiamo avuto ero-

gazioni straordinarie da parte dello Stato, sulla 1142, sulla 632 e su altre leggi dello Stato, erogazioni da prevedersi in conto capitale e quindi da assegnarsi ad opere ultimate. Quindi il discorso dei tempi tecnici in questi casi, si fa inevitabile, ed è chiaro che noi questi soldi dobbiamo tenerli in tesoreria fino al momento in cui, a collaudo avvenuto, le opere per le quali è stato assegnato il finanziamento non siano state ultimate. Posso anche dire, secondo una specificazione che appunto ho chiesto mi fosse predisposta, che su questo importo di 38 miliardi l'aspetto particolare alluvionale grava per 16 miliardi, e in particolare grava per l'aspetto lavori pubblici intorno ai 10 miliardi, per l'aspetto agricoltura e foreste intorno ai 4.800.000.000, intorno alle opere pubbliche di bonifica montana per 1 miliardo in sostanza. Accanto a questa situazione obiettiva e non rimovibile, salvo che evidentemente non vengano accelerati i tempi tecnici di esecuzione delle opere, ve ne sono altri che qui ricorderò. Cito i contributi che noi abbiamo deciso di dare con legge dello scorso anno ai comuni di Trento e di Bolzano, loro ricorderanno, per la realizzazione di infrastrutture attinenti a Trento alla viabilità e a Bolzano a una certa situazione ferroviaria da eliminarsi, intervento previsto per 1 miliardo, ma che ancora non abbiamo erogato, appunto perché la fase di realizzazione di queste opere è appena nello stato iniziale e quindi non siamo nella condizione di provvedere ai relativi adempimenti da parte nostra. Cito poi la costruzione dell'edificio del comune di Selva Gardena per i campionati, che è a buon punto ma non è ancora ultimato, e lo stesso per il comune di Ortisei, anch'esso in corso di costruzione ma non ancora ultimato. Ecco quindi come noi ricaviamo questo insegnamento che in definitiva occorre per par-

te nostra come amministrazione accelerare i tempi della spesa il più possibile, ma che in qualche misura ciò non è possibile per ragioni obiettive. Vorrei ricordare, non per consolarci con i mali altrui, evidentemente, perché l'impegno di spendere sollecitamente per me è fondamentale e tra i più assillanti, ma vorrei ricordare che rispetto ad altre Regioni, tutto sommato, riteniamo di poterci presentare in condizioni di snellezza nell'erogazione delle spese sufficientemente idonee a consentirci una certa figura, comparativamente evidentemente con il quadro generale della pubblica amministrazione: la Regione siciliana aveva al 31 dicembre del 1966 residui passivi per 258 miliardi, non ha ancora presentato i rendiconti del 1967-68; la Regione Sarda non ha presentato il rendiconto del 1968; il Friuli-Venezia Giu-

lia, che ha un bilancio di poco superiore al nostro, che è intorno ai 45 miliardi, aveva al 31 dicembre di quest'anno residui passivi per 95 miliardi, praticamente per il doppio del bilancio esistente. Le Province anche da noi hanno in questo profilo qualcosa da dire o da farsi rilevare perché si tratta di 15 miliardi di residui passivi in provincia di Trento e di 12 miliardi di residui passivi in provincia di Bolzano.

Ecco quindi spiegato il fenomeno, con alcune cifre e con alcune indicazioni, ma rimanendo valido, ripeto l'impegno doveroso nostro di fare per parte nostra tutto ciò che occorre per accelerare, comunque, i tempi della spesa.

PRESIDENTE: Metto in votazione l'art. 8: approvato a maggioranza con 8 astenuti.

Situazione finanziaria

Art. 9

E' accertato nella somma di Lire 2.466.194.040 l'avanzo finanziario alla fine dell'esercizio 1968 come risulta dai seguenti dati:

ATTIVITA'

Avanzo finanziario al 1 gennaio 1968	L.	1.808.763.328
Entrate dell'esercizio finanziario 1968	L.	36.054.009.174

Miglioramento nei residui attivi lasciati dagli esercizi 1967 e precedenti, cioè:

accertati

al 1 gennaio 1968	L.	4.348.966.210	
al 31 dicembre 1968	L.	<u>4.385.748.449</u>	L. 36.782.239

Diminuzione dei residui passivi lasciati dagli esercizi 1967 e precedenti, cioè:

<i>accertati</i>		
<i>al 1 gennaio 1968</i>	L. 32.673.358.477	
<i>al 31 dicembre 1968</i>	L. 32.482.184.606	L. 191.173.871
		<u>L. 38.090.728.612</u>

PASSIVITA'

<i>Spese dell'esercizio finanziario 1968</i>	L. 35.624.534.572
<i>Avanzo finanziario al 31 dicembre 1968</i>	L. 2.466.194.040
	<u>L. 38.090.728.612</u>

Pongo in votazione l'art. 9: approvato a maggioranza con 8 astenuti.

AMMINISTRAZIONI ED AZIENDE SPECIALI

Cassa regionale antincendi

Art. 10

Le entrate correnti del bilancio della Cassa regionale antincendi, accertate nell'esercizio finanziario 1968 per la competenza propria dell'esercizio medesimo, sono stabilite, quali risultano dal conto consuntivo della Cassa stessa, allegato al conto del bilancio della Regione,

<i>in</i>	L. 325.927.996
<i>delle quali furono riscosse</i>	L. 325.927.996
<i>e rimasero da riscuotere</i>	<u>L. --</u>

Pongo in votazione l'art. 10: approvato a maggioranza con 9 astenuti.

Art. 11

Le spese correnti del bilancio della Cassa predetta, accertate nell'esercizio finanziario 1968 per la competenza propria dell'esercizio stesso, sono stabilite in

<i>delle quali furono pagate</i>	L. 332.702.023
<i>e rimasero da pagare</i>	L. 314.928.558
	<u>L. 17.773.465</u>

Pongo in votazione l'art. 11: approvato a maggioranza con 8 astenuti.

Art. 12

Le entrate del bilancio della Cassa medesima, rimaste da riscuotere alla chiusura dell'esercizio 1967, restano determinate in L. 195.910

delle quali furono riscosse L. --

e rimasero da riscuotere L. 195.910

Pongo in votazione l'art. 12: approvato a maggioranza con 9 astenuti.

Art. 13

Le spese di bilancio della Cassa medesima, rimaste da pagare alla chiusura dell'esercizio 1967 restano determinate in L. 4.517.330

delle quali furono pagate L. 4.495.700

e rimasero da pagare L. 21.630

Pongo in votazione l'art. 13: approvato a maggioranza con 7 astenuti.

Art. 14

I residui attivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1968 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da riscuotere sulle entrate accertate per la competenza propria dell'esercizio 1968 (art. 10) L. --

Somme rimaste da riscuotere sui residui degli esercizi precedenti (art. 12) L. 195.910

Residui attivi al 31 dicembre 1968 L. 195.910

Pongo in votazione l'art. 14: approvato a maggioranza con 8 astenuti.

Art. 15

I residui passivi alla chiusura dell'esercizio finanziario 1968 sono stabiliti nelle seguenti somme:

Somme rimaste da pagare sulle spese accertate per la competenza propria dell'esercizio 1968 (art. 11) L. 17.773.465

Somme rimaste da pagare sui residui degli esercizi precedenti (art. 13) L. 21.630

Residui passivi al 31 dicembre 1968 L. 17.795.095

Pongo in votazione l'art. 15: approvato a maggioranza con 8 astenuti.

Art. 16

La situazione finanziaria della Cassa regionale antincendi, alla fine dell'esercizio 1968, risulta come appresso:

ATTIVITA'

<i>Avanzo finanziario al 1 gennaio 1968</i>	L.	8.680.108
<i>Entrate dell'esercizio 1968</i>	L.	325.927.996

Diminuzione nei residui passivi lasciati dagli esercizi 1967 e precedenti, cioè:

accertati

<i>al 1 gennaio 1968</i>	L.	4.517.595	
<i>al 31 dicembre 1968</i>	L.	4.517.330	
			L. 265
			<u>L. 334.608.369</u>

PASSIVITA'

<i>Spese dell'esercizio 1968</i>	L.	332.702.023
<i>Avanzo finanziario al 31 dicembre 1968</i>	L.	1.906.346
		<u>L. 334.608.309</u>

Pongo in votazione l'art. 16: approvato a maggioranza con 8 astenuti.

Chi chiede la parola per dichiarazione di voto? La parola al cons. Vaja.

VAJA (S.V.P.): Um einer konsequenten un kohärenten Haltung willen, wird sich die Fraktion der Südtiroler Volkspartei der Stimme enthalten.

(Per tener coerentemente fede al proprio atteggiamento, il gruppo della S.V.P. si asterrà dal voto).

Prego distribuire le schede.
(Segue votazione a scrutinio segreto)

Esito della votazione:

Provincia di Trento:

votanti 20 — maggioranza richiesta 14
16 sì
3 no
1 scheda bianca;

Provincia di Bolzano:

votanti 15 — maggioranza richiesta 13
7 sì
8 schede bianche.

Non avendo riportato la maggioranza pre-

scritta dall'art. 73 il rendiconto generale 1968 va trasmesso al Ministero dell'interno.

Prego di prendere posto e di rimanere in aula perché passiamo alla trattazione dell'ultimo provvedimento di legge, cioè il *disegno di legge n. 37*:

« Terzo provvedimento di variazione al bilancio di previsione della Regione Trentino-Alto Adige per l'esercizio finanziario 1969 ».

La parola al Presidente della Giunta per la relazione.

GRIGOLLI (Presidente G.R. - D.C.):
(legge).

PRESIDENTE: La parola al cons. Pasquali per la relazione della Commissione legislativa alle finanze.

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

PRESIDENTE: E' aperta la discussione generale. Nessuno prende la parola? La discussione generale è chiusa.

Pongo in votazione il passaggio alla discussione articolata: approvato a maggioranza con 1 astensione.

Art. 1

Nello stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1969 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa Tabella A.

TABELLA A

VARIAZIONI ALLO STATO DI PREVISIONE DELL'ENTRATA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1969

a) in aumento:

TITOLO I - ENTRATE TRIBUTARIE

Cap. 150 - Proventi dell'imposta governativa nella regione per l'energia elettrica ed il gas ivi consumati.	53.000.000
	<hr/>
da riportare	53.000.000

	Riporto	53.000.000
TITOLO II - ENTRATE EXTRATRIBUTARIE		
Cap. 350 - Interessi su giacenze di cassa presso il Tesoriere della Regione ecc.		610.000.000
Cap. 400 - Avanzo di gestione della Cassa regionale antincendi.		1.906.346
Cap. 956 - Assegnazione del Ministero dell'Agricoltura e delle foreste per gli interventi da effettuare nel territorio della regione a sensi dell'art. 7 della legge 27 ottobre 1966, n. 910 (contributi)		32.000.000
Cap. 982 - Assegnazione del Ministero dell'Agricoltura e delle foreste per gli interventi da effettuare nel territorio della regione a sensi dell'articolo 24 della legge 27 ottobre 1966, n. 910		200.000.000
Cap. 984 - Assegnazione del Ministero dell'Agricoltura e delle foreste per gli interventi da effettuare nel territorio della regione a sensi dell'art. 26 della legge 27 ottobre 1966, n. 910		157.000.000
Cap. 1081 - Assegnazione del Ministero dell'Agricoltura e delle foreste per gli interventi da effettuare nel territorio della regione a sensi della legge 22 luglio 1966, n. 614 (sistemazione bacini montani e bonifica montana)		290.000.000
Cap. 1132 - Assegnazione del Ministero dell'Agricoltura e delle foreste per gli interventi da effettuare nel territorio della regione a sensi dell'art. 3 del D.L. 30 agosto 1968, n. 917, convertito nella legge 21 ottobre 1968, numero 1088		300.000.000
	T o t a l e	<u><u>1.643.906.346</u></u>

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

Art. 2

Nello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1969 sono introdotte le variazioni di cui all'annessa Tabella B.

TABELLA B

VARIAZIONI ALLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA
PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1969

a) in diminuzione:

TITOLO I - SPESE CORRENTI**FINANZE E PATRIMONIO**

Cap.	670 - Fondo a disposizione per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi	68.000.000
------	--	------------

b) in aumento:

TITOLO I - SPESE CORRENTI**PRESIDENZA DELLA GIUNTA REGIONALE**

Cap.	1 - Spese per il Consiglio regionale	76.000.000
------	--------------------------------------	------------

FINANZE E PATRIMONIO

Cap.	495 - Spese per il corredo, l'equipaggiamento e l'armamento del personale forestale	6.650.000
------	---	-----------

Cap.	580 - Spese casuali	6.346
------	---------------------	-------

AGRICOLTURA E COOPERAZIONE

Cap.	715 - Contributi e sussidi per la stampa di periodici di propaganda agraria, anche con riguardo alle esigenze linguistiche	1.000.000
------	--	-----------

Cap.	731 - (di nuova istituzione) - Provvidenze a favore delle cooperative agricole e delle associazioni di produttori ed allevatori (L.R. 1 settembre 1969, n. 9)	30.000.000
------	---	------------

	113.656.346
--	-------------

da riportare

riporto 113.656.346

INDUSTRIA E COMMERCIO

Cap. 800 - Contributi e sussidi per iniziative intese a promuovere ed incrementare le attività commerciali ed il collocamento dei prodotti regionali all'interno ed all'estero 3.000.000

ECONOMIA MONTANA E FORESTE

Cap. 1051 - Gestione delle segherie e degli altri stabilimenti e utilizzazione in economia dei prodotti delle foreste 9.250.000

TURISMO

Cap. 1170 - Spese per attività di propaganda, pubblicità ed organizzazione turistica (L.R. 30 aprile 1952, n. 18) 6.500.000

ECONOMIA MONTANA E FORESTE

Cap. 1335 - Contributi per iniziative intese a proteggere ed incrementare la fauna venatoria 7.000.000

ENTI LOCALI

Cap. 1570 - Assistenza ai lavoratori, ai disoccupati, agli emigranti ecc. 10.000.000

Cap. 1575 - Contributi e sussidi ad istituzioni, enti ed associazioni con finalità di assistenza a beneficenza 1.000.000

TITOLO II - SPESE IN CONTO CAPITALE

FINANZE E PATRIMONIO

Cap. 2090 - Fondo a disposizione per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi 142.500.000

da riportare 292.906.346

riporto 292.906.346

AGRICOLTURA E COOPERAZIONE

Cap. 2405 - Spese, contributi e sussidi a sensi degli articoli 1 e 2 della L.R. 1 settembre 1962, n. 18 a favore della zootecnia	30.000.000
Cap. 2501 - Contributi per assicurare una più estesa e razionale difesa delle colture da parassiti animali e vegetali e da malattie da virus (art.7 legge 27 ottobre 1966, n. 910)	32.000.000
Cap. 2602 - Concorso negli interessi su prestiti di esercizio ecc. (art. 3 del D.L. 30 agosto 1968, n. 917, convertito nella legge 21 ottobre 1968, n. 1088)	300.000.000

ECONOMIA MONTANA E FORESTE

Cap. 3020 - Spese per l'attuazione degli interventi di rimboschimento e di ricostituzione boschiva nei perimetri dei bacini montani e nei comprensori di bonifica montana diretti soprattutto ad assicurare la efficienza delle opere di sistemazione idraulica compreso il consolidamento delle dune e sabbie mobili dei litorali (articoli 26 e 27 legge 27 ottobre 1966, n. 910)	157.000.000
Cap. 3025 - Spese per l'attuazione di programmi straordinari di opere pubbliche nei comprensori di bonifica montana e nei bacini montani (articoli 24 e 25 legge 27 ottobre 1966, n. 910)	200.000.000
Cap. 3060 - Spese per la progettazione ed esecuzione delle opere straordinarie di sistemazione dei bacini montani e bonifica montana a sensi delle leggi 10 agosto 1950, n. 647, 15 luglio 1954, n. 543, 29 luglio 1957, n. 635 e 22 luglio 1966, n. 614	290.000.000
Cap. 3265 - Contributi e concorso a sensi della L.R. 8 febbraio 1956, n. 4, a favore dei territori montani	190.000.000
da riportare	<hr/> 1.491.906.346

riporto 1.491.906.346

INDUSTRIA E COMMERCIO

Cap. 3615 - Concorso in conto interessi a favore dei comuni per la realizzazione di insediamenti industriali (art. 3 L.R. 4 ottobre 1965, n. 11 e LL.RR. 18 agosto 1967, n. 20 - 15 giugno 1968, n. 12 e 1 settembre 1969, n. 7) 120.000.000

TURISMO

Cap. 4132 - (di nuova istituzione) - Provvidenze per la realizzazione di impianti sportivi complementari alla attività turistica (L.R. 1 settembre 1969, n. 8) 100.000.000

Totale 1.711.906.346

STEGER (S.V.P.): Ich möchte nur ganz kurz zum Kap. 2405 Stellung nehmen. Es handelt sich um die 30 Millionen, die für die Provinzen Bozen und Trient 10 zu 20 aufgeteilt wurden. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf aufmerksam machen, daß die Erfordernisse im Bereich der Viehwirtschaft in der Provinz Bozen nicht geringer als jene in der Provinz Trient sind. Ich möchte heute jedoch nicht einen Abänderungsantrag unterbreiten, sondern, ähnlich wie in der Finanzkommission, darauf hinweisen, daß ein entsprechender Ausgleichsbetrag im Laufe des Haushaltsjahres 1970 gewährt werden möge, damit die offenen Beträge der Viehzuchtverbände mit einer Erhöhung im nächsten Jahr berücksichtigt werden können.

Außerdem möchte ich als Präsident des Jagdkomitees der Regionalregierung zugute halten, daß sie den Erfordernissen des Jagd-

komitees entsprechend einen Betrag von 7 Millionen auf Kap. 1335 vorgesehen hat, mit welchem die Arbeit desselben erleichtert wird, da es nun möglich sein wird, in der Provinz Bozen entsprechende Kontrollen durchzuführen.

(Vorrei, brevemente, prendere posizione sul capitolo 2405, concernente i 30 milioni previsti per le province di Trento e Bolzano e ripartiti in rapporto di 20 a 10. Desidero, in proposito, richiamare l'attenzione sul fatto che le esigenze nel settore zootecnico non sono, in provincia di Bolzano, inferiori a quelle della provincia di Trento. Comunque non intendo, oggi, presentare un emendamento, ma bensì chiedere, come già fatto nella Commissione finanze, che venga concesso e messo in previsione nel bilancio del 1970 un adeguato importo perequativo, il quale consenta di poter, per l'anno venturo, contare su di un aumento per gli

importi scoperti delle Associazioni allevatori.

Vorrei inoltre, quale Presidente del Comitato per la caccia, dare atto al Governo regionale di aver, conformemente alle esigenze, stanziato sul capitolo 1335 un importo di 7 milioni di lire, grazie al quale sarà possibile effettuare in provincia di Bolzano adeguati controlli, e facilitare quindi il lavoro del Comitato stesso).

PRESIDENTE: La parola al Presidente della Giunta.

GRIGOLLI (Presidente G.R. — D.C.): Posso confermare al cons. Steger quanto detto in commissione. Come il cons. sa, noi eravamo di fronte ad una precisa richiesta su questo capitolo da parte della provincia di Trento, che in tema di zootecnia aveva fatto presenti esigenze particolari con la richiesta di una cifra, che noi non abbiamo potuto completamente accogliere, ma solo considerare in buona parte. Abbiamo posto qui una cifra per la provincia di Bolzano, per quanto non ci fossero pervenute richieste specifiche, considerando che tali problemi sicuramente esistono anche in provincia di Bolzano.

Io sono del parere che sul bilancio 1970, poichè sarà possibile meglio e dettagliatamente indicare anche le situazioni in provincia di Bolzano, possiamo trovare una forma di intesa sufficiente per affrontare, io confido, i problemi dell'una e dell'altra provincia in modo idoneo.

PRESIDENTE: La parola al cons. Pruner.

PRUNER (P.P.T.T.): Per avere un chiarimento sulla spesa relativa all'acquisto di una porzione del Palazzo Giulia in Trento, e precisamente per sapere come è giustificata la spe-

sa, se è giustificata, qual è il prezzo, se è un prezzo conveniente, se è un prezzo fissato in base ad una perizia tecnica e infine per sapere se la procedura, che verrà seguita, è quella di una legge ad hoc per l'acquisto di questo immobile. Ma più che altro interessa a noi sapere le ragioni di ordine logistico, in primo luogo, e tecnico, che hanno indotto o costretto forse la Giunta ad addivenire a questa decisione.

PRESIDENTE: La parola al Presidente della Giunta.

GRIGOLLI (Presidente G.R. — D.C.): Sì, dal punto di vista formale è chiaro che noi, attraverso questo provvedimento, mettiamo nel capitolo del « fondo provvedimenti legislativi » la somma occorrente anche per l'acquisto di questa porzione del palazzo Giulia, sul cap. 2090, ed è chiaro che, di conseguenza, dovremo legiferare e rendere disponibili in un secondo momento quei fondi che ora accantoniamo.

Per quanto riguarda il merito, qui si tratta di una operazione intesa a concentrare gli uffici che non si era previsto di riunire in questo palazzo, e che sono i cosiddetti uffici periferici della Regione operanti in provincia di Trento; si tratta in sostanza dell'ispettorato provinciale dell'agricoltura, del ripartimento forestale, dell'ufficio minerario, del libro tavolare e dell'ufficio dei bacini montani. Abbiamo constatato che le spese di affitto sono piuttosto sostenute, sono intorno ai 20 milioni annui, e abbiamo poi considerato che dal punto di vista funzionale dovrebbe riuscire notevolmente più agevole per i cittadini che devono accedere agli uffici e che attualmente devono girare mezza città per passare tra agricoltura e foreste e bacini montani, e anche ai fini stessi del proce-

dere delle cose, delle pratiche e delle attività, nell'ambito dell'amministrazione, crediamo che dovrebbe riuscire una iniziativa indicata e idonea. Naturalmente si è fatta una perizia in questi casi, cons. Pruner, e da parte del nostro ufficio tecnico si è giudicato congruo il prezzo, si è fatta una trattativa, evidentemente i risultati non sono quelli della offerta di partenza, come in questi casi avviene, il punto finale di

arrivo però è stato giudicato congruo da parte dei nostri uffici tecnici e di riflesso, quindi, riteniamo di avere potuto mettere le premesse per una operazione che, nel profilo funzionale e anche in definitiva della spesa, dovrebbe risultare per l'amministrazione un fatto positivo.

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

Art. 3

Nell'allegato n. 1 approvato con l'art. 5 delle disposizioni relative al bilancio della Regione per l'esercizio finanziario 1969 sono introdotte le seguenti variazioni in aumento:

Agricoltura e Cooperazione

Cap. n. 2405 L. 30.000.000

Economia montana e foreste

Cap. n. 3265 L. 190.000.000

Turismo

Cap. n. 1170 L. 6.500.000

Pongo in votazione l'art. 3: approvato a maggioranza con 7 astensioni.

Art. 4

Nell'allegato n. 2 approvato con l'art. 6 delle disposizioni relative al bilancio della Regione per l'esercizio finanziario 1969 sono introdotte le seguenti variazioni in aumento:

	Provincia di Trento		Provincia di Bolzano	
	Limite d'impegno	Stanziamiento	Limite d'impegno	Stanziamiento
<i>Agricoltura e cooperazione</i>				
Cap. n. 2405	-	20.000.000	-	10.000.000
<i>Industria e commercio</i>				
Cap. n. 3615	60.000.000	60.000.000	60.000.000	60.000.000
<i>Turismo</i>				
Cap. n. 4132	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.000.000

Pongo in votazione l'art. 4: approvato a maggioranza con 9 astensioni.

Art. 5

Nel bilancio della Cassa regionale antincendi per l'anno finanziario 1969 e negli allegati n. 1 e 2 al bilancio stesso, sono introdotte le variazioni di cui all'annessa Tabella C.

Leggo la tabella C.

TABELLA C

VARIAZIONI AL BILANCIO DI PREVISIONE DELLA CASSA REGIONALE ANTINCENDI PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1969

ENTRATA

a) in aumento:

Avanzo dell'esercizio finanziario 1968	<u>1.906.346</u>
--	------------------

SPESA

a) in aumento:

TITOLO I - SPESE CORRENTI

Art. 80 - Avanzo di gestione da versare alla Regione	<u>1.906.346</u>
--	------------------

La parola al cons Steger.

STEGER (S.V.P.): Ich möchte über dasselbe Thema wie Kollege Pruner sprechen, jedoch in einem anderen Sinn: In der Tabelle C unter 4. Beilage sind 324 Millionen für den

Ankauf des Palazzo Giulia in Trient vorgesehen. Ich bin nicht gegen den Ankauf eines Gebäudes für Büroräume, denn die Bürokratie wird immer weitverzweigt und deshalb auch

der Bedarf an Büroräumen immer größer. Ich sehe auch ein, daß man die Regionalverwaltung in eigenen Räumen unterbringen möchte, doch auch in der Provinz Bozen befinden sich Regionalbüros zum größten Teil in gemieteten Räumlichkeiten. Ich denke zum Beispiel an Bruneck, wo alle Regionalämter in verschiedenen Häusern und gemieteten Räumen untergebracht sind. Mir scheint es, daß es an der Zeit wäre, auch für diese Ämter eigene Räumlichkeiten vorzusehen. Ich ersuche somit den Herrn Präsidenten im Zuge der Geldausschüttungen auch für die Provinz Bozen die erforderlichen Beträge zur Verfügung zu stellen, damit die Regionalämter entsprechend untergebracht werden können.

(Intendevo io pure dire qualcosa sull'argomento toccato dal collega Pruner, seppur in altro senso. Nell'allegato 4 della Tabella C sono previsti 324 milioni per l'acquisto del palazzo Giulia a Trento. Non è che io sia contrario all'acquisto di uno stabile, poiché so benissimo che il meccanismo della burocrazia si va, via via, estendendo e con esso aumenta ovviamente anche il fabbisogno di locali per uffici. Comprendo benissimo anche il desiderio di voler sistemare l'amministrazione regionale in locali di proprietà; d'altro canto, anche in provincia di Bolzano la gran parte degli uffici regionali sono insediati in locali d'affitto. Prendiamo ad esempio Brunico, ove tutti gli uffici della Regione, sparsi qua e là, occupano locali d'affitto in diversi stabili. Ritengo quindi che sarebbe tempo di sistemare convenientemente anche quegli uffici. Prego pertanto il signor Presidente di provvedere a che, procedendo alla ripartizione dei fondi, vengano messi a disposizione, anche per la provincia di Bolzano, i mezzi necessari per un'adeguata sistemazione degli uffici regionali).

PRESIDENTE: La parola al Presidente Grigolli.

GRIGOLLI (Presidente G.R. - D.C.): Ho ascoltato quanto riferito dal cons. Steger. Qui si parla di conguaglio che avviene ogni 5 anni, e ciò mi da tempo e spazio per considerare le cose in un certo arco di tempo, quindi in questo arco di tempo possono avvenire molte cose e io vedrò per parte mia di considerare anche questa. Devo dire per altro che abbiamo in corso di costruzione in questo momento due edifici regionali, a Vipiteno e a Silandro, appunto per dare ospitalità idonea, moderna e funzionale agli uffici che operano in provincia di Bolzano, a parte che non più tardi dell'anno scorso abbiamo ultimato la sede di Bolzano degli uffici regionali. Quindi io non vorrei adesso fare il muratore a oltranza, perché ci sono altre cose forse più urgenti e pressanti, quindi anche in questa materia occorre procedere con una certa gradualità.

PRESIDENTE: Pongo in votazione l'art. 5: approvato a maggioranza con 7 astensioni.

Chi chiede la parola per dichiarazioni di voto? La parola al cons. Vaja.

VAJA (S.V.P.): Aus grundsätzlichen Überlegungen wird sich die Fraktion der Südtiroler Volkspartei wie bisher der Stimme enthalten.

(Per questioni di principio il gruppo della S.V.P. continuerà ad astenersi dal voto).

PRESIDENTE: Prego distribuire le schede.

(Segue votazione a scrutinio segreto)

Esito della votazione:

17 sì

5 no.

Provincia di Bolzano:

votanti 14 - maggioranza richiesta 13

6 sì

1 no

7 schede bianche;

Non avendo la legge ottenuto la prescritta votazione prevista dall'art. 73 dello Statuto, passa al Ministero degli interni per l'approvazione; La seduta è tolta e rinviata a domani mattina per la trattazione di interpellanze e interrogazioni.

Provincia di Trento:

votanti 22 - maggioranza richiesta 14

(Ore 18,30)

