

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

**UFFICIO RESOCONTI CONSILIARI
AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE**

SEDUTA

92.

SITZUNG

12. 2. 1971

Presidente:

Vicepresidente BERTORELLE

VI. LEGISLATURA - VI. LEGISLATURPERIODE

INDICE

Disegno di legge n. 62:
**«Disciplina delle linee di trasporto funiviario
in servizio pubblico»** pag. 4

INHALTSANGABE

Gesetzentwurf Nr. 62:
„Regelung der öffentlichen Seilbahntransporte“
Seite 4

Ore 10.15.

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale.

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

PRESIDENTE: Lettura del processo verbale della seduta 11-2-1971.

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

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

Comunico che sono assenti per malattia i cons. Lucianer, Parolari, Agostini e Steger.

Prego i signori consiglieri di prendere posto un momento: do lettura di un documento.

Signori consiglieri, nella seduta dei capigruppo di ieri è stato concordato ed approvato un documento da parte di tutti i presenti, e cioè dai rappresentanti del gruppo della D.C., della S.V.P., del P.C.I., del P.S.I., del P.S.D.I., del P.P.T.T. e del P.R.I.

Il Presidente del Consiglio è stato invitato dal collegio dei capigruppo a dare lettura del documento, con l'intesa che potranno

prendere la parola su di esso solo quei gruppi i quali intendano dissociarsi dal documento stesso. Il documento è del seguente tenore: «Il Consiglio regionale esprime la propria profonda preoccupazione e la più ferma condanna per i gravissimi atti di violenza compiuti negli ultimi tempi nel Trentino e in altre parti del paese, atti che realizzati da forze dichiaratamente eversive dei principi costituzionali, mirano a creare confusione tra la opinione pubblica e a seminare sfiducia verso le istituzioni repubblicane. Esprime la necessità che gli esecutori e i mandanti di queste azioni delittuose vengano finalmente individuati e puniti, e che queste forze eversive vengano definitivamente isolate sul piano politico e morale. Ribadisce che la difesa delle istituzioni democratiche, la coerente applicazione e la attuazione dei principi della costituzione repubblicana uscita dalla resistenza e dalla lotta antifascista, sono a fondamento del vivere civile e del progresso della nostra Regione e di tutto il paese».

Tutti i gruppi che lo hanno approvato sono qui presenti.

Andiamo avanti. Nel collegio dei capigruppo è stato poi discusso ed approvato anche l'ordine dei lavori per le prossime sedute, in relazione al bilancio. Pregherei i consiglieri di prenderne nota; naturalmente poi faremo anche un appunto scritto. Oggi si lavora mattina e pomeriggio per discutere la

legge sugli impianti funiviari. Se non si finisce oggi si stabilirà un altro giorno, giovedì 18, per completare la legge. La discussione di bilancio inizia venerdì 19 alle ore 10, con la introduzione e la relazione del Presidente della Giunta Regionale. E' stato poi concordato che le sedute per la discussione del bilancio avvengano nei giorni mercoledì 24, giovedì 25, venerdì 26, e che la conclusione sia fissata per martedì 2 marzo. Sono previste una o due sedute notturne, a seconda delle necessità.

Prosegue la discussione dell'ordine del giorno con la discussione del *disegno di legge n. 62: «Disciplina delle linee di trasporto funiviario in servizio pubblico»*.

La parola all'assessore Dejacco per la relazione.

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

GOUTHIER (P.C.I.): Signor Presidente, signori colleghi, sarebbe certamente difficile sopravvalutare l'importanza del disegno di legge che ci accingiamo ad esaminare, perché esso è destinato ad avere nel processo di sviluppo economico e sociale delle nostre due province di Trento e di Bolzano, una incidenza di fondo e di grande rilievo. Questo è esposto abbastanza chiaramente anche nella relazione introduttiva del disegno di legge. Questo disegno di legge si riallaccia, in sostanza, a quello che è e dovrà essere il ruolo fondamentale, la collocazione della nostra

Regione, non soltanto nel contesto nazionale, ma anche nel contesto europeo, come zona di ristoro per le grandi aree industriali a nord e a sud della nostra Regione. E' una vocazione oggettiva questa, che certamente va corretta e indirizzata accanto allo sviluppo dell'industria e dell'agricoltura, ma che è destinata a vedere anche in futuro l'attività turistica e l'organizzazione dell'attività turistica al centro e con importanza primaria.

D'altro canto l'importanza di questo disegno di legge deriva anche dall'incremento rapidissimo, massiccio, del turismo, di cui beneficia anche certo la nostra Regione, dal fatto che il turismo, sia pure con gravi limiti, specialmente nel nostro paese, vede partecipare milioni e milioni di persone, praticamente lungo tutto l'arco dell'anno. A questa vocazione oggettiva si riallaccia poi un'altra considerazione di fondo, quello del rilievo primario che stanno assumendo sempre più le bellezze naturali, il paesaggio, che se da un lato è il più grande, il più sicuro, il più redditizio patrimonio della nostra Regione, dall'altro però viene assumendo un valore più ampio, più generale, per la comunità nazionale ed anche europea, in quanto siamo tutti coscienti, sempre più coscienti, che il distorto sviluppo industriale che comporta pesi e danni gravissimi all'ambiente, alle acque, atmosfera e così via, rende sempre più il paesaggio, le bellezze naturali, non come valori estetici o destinati al ristoro soltanto delle persone e dei lavoratori in particolare, ma come strumenti essenziali per il progresso e, direi, per la sopravvivenza stessa delle popolazioni. Il disegno di legge, che è sottoposto al nostro esame, ha un filo conduttore che mi sembra chiaro. Nel disegno di legge la preoccupazione fondamentale è quella di garantire un rapido sviluppo dell'attività turistica e imprenditoriale nel settore degli impianti a fune, come infrastruttura fondamentale per lo sviluppo del-

l'attività turistica. Noi dobbiamo prendere atto di questa necessità, dobbiamo però anche prendere atto del fatto che sino ad ora lo sviluppo delle attrezzature turistiche e degli impianti a fune della nostra Regione è stato abbastanza squilibrato, nel senso che accanto a zone che definirei dorate, vediamo Madonna di Campiglio o zone della Val Gardena, tanto per citare i fatti più probanti, ci stanno numerose valli degradate, che anche sotto il profilo turistico, pur essendo dotate di bellezze naturali, non offrono attrezzature e quindi non offrono possibilità di ricezione adeguata.

Noi dobbiamo anche tener presente che questo settore, questo sviluppo del turismo, degli impianti a fune, ha anche aperto la strada a quelle che si possono benissimo definire operazioni avventurose, che hanno portato a situazioni di gravi difficoltà aziendali, pensiamo alla questione di Merano 2000, alle difficoltà, aspetti poco chiari di quanto è avvenuto in quel di Solda: sono episodi che dimostrano come questo settore sia stato sino ad ora aperto alla penetrazione di capitali, in buona parte speculativi, in buona parte investiti non per garantire lo sviluppo equilibrato della nostra Regione, lo sviluppo del turismo in senso ampio e democratico, ma destinati a garantire il massimo profitto e lo sfruttamento più rapido e più efficace delle zone più facilmente valorizzabili e di maggiore richiamo. Per questo il disegno di legge in esame ha enorme importanza che non è settoriale, ma generale dello sviluppo presente e futuro della nostra terra. Accenno prima, alla ratio del disegno di legge così come è congegnata, che si richiama cioè al principio sostanziale dell'efficienza, della possibilità, della massima rapidità degli insediamenti del settore degli impianti a fune. Tutte norme, in particolare quelle iniziali, che riguardano il nuovo meccanismo della concessione, le procedure più snelle in que-

sto settore, e denotano come al centro delle preoccupazioni della Giunta, dell'assessorato, ci sia questa volontà di stimolare al massimo l'afflusso di capitali, di sfrondare le pratiche di ogni pesantezza burocratica. E direi, se la questione si ponesse solo nei termini di garantire un afflusso rapido o adeguato di capitali necessari per la valorizzazione di queste zone, ci potremmo trovare anche d'accordo. Ma la questione non è soltanto questa, e non solo perché i fatti dimostrano l'ampia penetrazione del capitale puramente speculativo, in questo settore degli impianti a fune, ma anche perché bisogna stare attenti a quello che io definirei un pericolo di euforia, che può prendere certi imprenditori e certi settori di opinione pubblica, per cui nella nostra Regione si sarebbe scoperto una sorta di Eldorado, costituito dalle bellezze paesaggistiche e dalla possibilità di trarre da questo lauti profitti, e quindi sull'onda di questa scoperta folgorante e sull'onda dei guadagni notevoli che certi settori hanno ricavato da questa scoperta, si diffonda, ripeto, una sorta di euforia capace di giustificare tutto e tutti. Per questo penso che alcuni articoli, in particolare quelli che esaminano il meccanismo della approvazione di queste tariffe, saranno oggetto di particolare attenzione da parte del nostro gruppo, e penso da parte di altri gruppi presenti nel Consiglio. Non è contestabile l'esigenza di una valorizzazione rapida, diffusa, efficiente, capace di far fronte alla crescente domanda delle nostre bellezze naturali. Non è contestabile l'esigenza di un rapido afflusso di capitali, di una valorizzazione di capitali locali. Ma non vedere i pericoli che il meccanismo introduce nella legge sarebbe, a mio avviso, delittuoso, perché un afflusso non regolato di capitali in questo settore, una spinta puramente speculativa potrebbe portare a gravi danni, se non alla distruzione, per molti versi già in atto, di quel capitale paesaggistico che si pretende di

valorizzare.

Voglio soffermarmi soltanto nel nocciolo del meccanismo di questa legge, poi strada facendo ci intratterremo diffusamente sui singoli articoli e sugli aspetti certamente importanti ma subordinati al problema fondamentale. Noi non possiamo dimenticare che accanto al criterio fondamentale della rapidità della concessione, della sburocratizzazione della concessione, ce n'è un altro, molto pericoloso, ed è quello della durata della concessione: 40 anni per gli impianti di prima e seconda categoria, sono molti! Che poi possono prorogarsi per l'eternità, perché è previsto il rinnovo della concessione, anche se ha questa durata lunghissima.

Io penso, il nostro gruppo pensa, che qui stia il nodo della questione, che qui sia l'aspetto estremamente pericoloso di questo disegno di legge, che qui sia necessario introdurre limite e freni, perché un meccanismo siffatto può portare non a una valorizzazione giusta, equilibrata del paesaggio, uno sviluppo dell'attività turistica, ma può portare a uno sviluppo sfrenato della speculazione, a un arricchimento indebito — dico questa frase anche se in termini strettamente giuridici ha un altro significato — di gente fortunata, che oggi ha i capitali da investire, ma che potrebbe continuare a ricavare altri profitti da questa attività, che si può protrarre per decenni. Una concessione arriva quasi a mezzo secolo, se poi si può andare avanti ancora non si finisce più. Per cui, signori colleghi, noi non possiamo approvare quanto detto nella relazione, in cui la legge in esame sarebbe una legge solo di ordinamento. Formalmente è una legge di ordinamento nel senso che non prevede stanziamenti finanziari, agevolazioni, che pur sono previste per questo settore da altre leggi, ma sostanzialmente, se c'è una legge di intervento, se c'è una legge capace di pesare nella vita economica e sociale, capace di creare

dei profitti enormi, è questa qui; è un meccanismo, questo, che vale cento volte più che una legge di intervento così come noi tradizionalmente la intendiamo. Altro che legge di ordinamento, altro che pura normativa ispirata a criteri solo efficientistici: sotto questo disegno di legge si nascondono conflitti di interessi, che riproducono in modo quanto mai acuto, un conflitto tra interessi della collettività. Per questo noi riteniamo di contrapporre a questa linea, all'orientamento che emerge da questo disegno di legge, che potremmo definire, senza la presunzione di usare una parola troppo pretenziosa, una linea alternativa, una linea tendente a correggere questo meccanismo estremamente pericoloso. Qualè questa linea? E' quella diretta a fare prevalere l'interesse collettivo, e a garantire la tutela dei valori paesaggistici e dell'ambiente naturale. E' una linea che punta in primo luogo a una riduzione della durata della concessione. Noi riteniamo, e penso molti colleghi ritengono, che il termine di 40 anni sia esagerato, tanto più se si è nella possibilità di rinnovarlo, e se si pensa che i termini nelle concessioni statali, a quanto mi risulta, sono al massimo di 25 anni, ciò vale anche per le autostrade, sebbene comportino investimenti di capitali ben più cospicui, coinvolgano interessi e investimenti ben più ampi. Ora, se questo è vero, se il termine massimo sino ad ora applicato nelle concessioni è di 25 anni, un termine di 40 anni appare esorbitante, esagerato, e non giustificabile neanche da un eventuale discorso sul fatto che la tecnica di oggi permetterebbe una maggiore utilizzazione degli impianti, perché il problema della durata della concessione non può essere visto soltanto in termini materiali e meccanicistici, di possibilità della durata degli impianti. Non può e non deve essere soltanto questo il criterio, perché altrimenti col progresso della scienza, di qui

a qualche lustro ci troveremmo nella necessità, se facciamo capo solo a questo criterio, di fare concessioni valide per l'eternità a chi ha capitali da investire e investimenti che possono creare macchinari sempre più avanzati. Quindi, questo è il punto fondamentale, che si riattacca all'altro punto fondamentale della non possibilità del rinnovo della concessione, in base ai criteri che prima dicevamo. Se si parte da quarant'anni e si va avanti, si avranno situazioni di monopolio che diventeranno oggettivamente più acute e più pericolose se si riattaccano a quel meccanismo previsto dalla legge, per cui c'è un diritto di priorità assoluta, di chi mette per primo il piedino in una certa zona, che elimina la concorrenza di ogni altro interessato. Se noi stiamo attenti a questo meccanismo ci accorgiamo della sua estrema pericolosità, perché si ha una illimitatezza qualitativa nel tempo, che contemporaneamente si può tradurre in una illimitatezza quantitativa nello spazio, cioè a posizioni di monopolio, che non vedo poi quale beneficio possono apportare, perché situazioni di questo tipo vengono a limitare ogni possibilità di incentivazione, di innovazione, di introduzione di metodi nuovi, perché uno si trova in una torre d'avorio, consacrato, incasellato in una situazione inattaccabile, ripeto, nello spazio e nel tempo. Limite a durata, nuovo rinnovo, e questo con una diversa prospettiva. Signori colleghi, il paesaggio, le bellezze naturali, per tutto quello che ci siamo detti nei consigli provinciali, per il valore crescente che essi hanno, per l'esistenza stessa dell'uomo, come ricordavo prima, sono un patrimonio pubblico, per eccellenza. E diventeranno oggettivamente sempre più un patrimonio pubblico, si caratterizzeranno, direi come l'acqua, l'aria, in qualche cosa di essenziale, che non può e non deve essere ritagliato, utilizzato, strumentalizzato a fini di singoli o di gruppi. Cosa intendiamo dire

noi con questo? Muoversi nel senso di bloccare ogni investimento privato, di precludere, di sbarrare ogni investimento privato in questo settore, sarebbe questo non solo utopistico, oggi, ma sbagliato economicamente, ma non con una legge di questo tipo, che non sarà facilmente modificabile se dovesse passare così nei suoi criteri di fondo, e proprio per le prospettive oggettive che ci stanno davanti, noi dobbiamo vedere una diversa linea di sviluppo, una diversa normativa, che permetta l'utilizzazione e la valorizzazione, che faccia crescere sempre più l'intervento della collettività, in sostanza dell'ente pubblico nella utilizzazione di questo bene collettivo per eccellenza, che è il paesaggio e che sono le bellezze naturali. Io vorrei che i colleghi comprendessero. Questa nostra tesi di fondo, che parte da considerazioni non solo realistiche, ma oggettivamente impugnabili. Noi non possiamo oggi fissare una normativa, che ha una ratio, che prevede una prospettiva di sviluppo e di applicazione, che va in un senso o che può andare in un senso fortemente contrario alla spinta oggettiva delle cose, di fronte a un patrimonio pubblico per eccellenza — quali sono le bellezze naturali, il paesaggio — noi dobbiamo porre, sia pure non oggi, ma in prospettiva abbastanza ravvicinata, un meccanismo che faccia sì che questo patrimonio veda in prima fila, e non in termini esclusivi, e con un peso preponderante, la collettività. Questo è un criterio di fondo. Per questo noi con gli emendamenti che verranno poi discussi e illustrati, prevediamo nella concessione priorità per enti pubblici o associazioni di enti pubblici, o per società a forma privata, che vedono la partecipazione di enti pubblici, e poi prevediamo anche un meccanismo, per cui al termine della scadenza della concessione sia il comune o il consorzio dei comuni interessati, che diventano proprietari e gestiscono la cosa. Ma non vor-

rei che per facile amore polemico qualcuno avanzasse uno spauracchio di spinta collettivistica che non esiste, ripeto, e noi per primi siamo consapevoli della esigenza anche in questo terreno, di convogliare capitali privati locali, e profitti accumulati in sede locale affinché vengano reinvestiti. Ma, ripeto, la strada sulla quale possiamo e dobbiamo muoverci non può non essere, a nostro avviso, questa, pena una divaricazione sempre più grave tra modo di gestione e interesse gestito.

Un altro punto politicamente importante, che si allaccia a questi criteri, è a nostro avviso quello delle tariffe. Gli impianti a fune sono diventate delle attività non settoriali, non momentanee, ma delle attività economicamente importanti per la nostra Regione, e specialmente negli impianti di prima categoria, interessano la collettività in quanto tale, perché abbiamo degli impianti addirittura sostitutivi dei mezzi tradizionali di trasporto. E' evidente che la questione delle tariffe diventa non più concedibile soltanto all'interessamento, all'arbitrio del concessionario, sia pure velato dalla approvazione dell'assessorato. Anche qui, appunto, si ha un salto qualitativo della questione; il problema delle tariffe deve essere visto nei termini in cui si vedono i problemi delle tariffe dei servizi pubblici. Questione quindi non tecnica, ma politica, e questione che si pone in termini assai gravi, perché è possibile fare dei paragoni, dei conti anche sui modi di gestione tariffaria fatta da certi imprenditori e certe aziende, che gestiscono impianti a fune nella nostra Regione; ma i conti, lira per lira, sia pure in termini approssimati, ma molto vicini alla realtà, li faremo quando esamineremo gli articoli. Ripeto, la questione delle tariffe è politica e non tecnica, per cui con il nostro emendamento vogliamo proporre che il problema venga sottratto a organismi di competenza ristretta, di competenza puramente tecnico-ragionieristica-conta-

bile, e che di questo problema venga investito un organismo più propriamente politico, che abbia una possibilità di ampio raffronto, di valutazione globale dell'incidenza delle tariffe nel servizio, raffrontato agli interessi della collettività. Ci sembra che questi siano i problemi fondamentali, ripeto, la ratio, il filone fondamentale del disegno di legge, e delle proposte che noi avanziamo per correggere un meccanismo estremamente pericoloso.

Questo non vuol dire che, a nostro avviso, non ci siano altri problemi, ma che rispetto a questo filone centrale hanno un rilievo comprimario o secondario. Ci sono infatti i problemi della sicurezza degli impianti, degli organismi preposti al controllo di questa sicurezza, del trattamento dei tecnici, ma, ripeto, sono aspetti importanti sì, ma sono aspetti tecnici che esamineremo quando la discussione si svilupperà sul piano articolato. Non posso in questo momento anticipare un giudizio finale nostro; se la legge rimane così o non subirà profonde modificazioni, noi ci comporteremo come ci siamo comportati nella commissione, cioè voteremo contro. Vedremo se la Giunta accoglierà alcuni emendamenti, che devono essere però di fondo, profondamente correttivi, nel qual caso il nostro atteggiamento negativo potrebbe essere modificato.

PRESIDENTE: La parola al cons. Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Il gruppo di emendamenti che noi del P.S.I. abbiamo elaborato e che sono stati già ristampati e distribuiti, dovrebbe già aver detto, a chi li abbia letti e considerati anche senza eccessivo approfondimento, che noi su questa legge abbiamo delle riserve notevoli, che coincidono in parte con cose e concetti detti un momento fa dal collega Gouthier. Sono parecchi gli emendamenti, penso che anche noi avremo

occasione di approfondire alcune cose in sede di discussione articolata. Quindi nel mio intervento mi atterrei anch'io allo schema più o meno seguito dal collega Gouthier, quello cioè di fare alcune valutazioni di insieme. Dico subito che la ricerca della ratio legis che ha formato questo disegno, vi è stata immediatamente provocata dalla lettura di alcune disposizioni. Sono perfettamente d'accordo che non è una legge di regolamentazione di ordinamento, è una legge di intervento sostanziale, dove ci sono alcune modificazioni che fanno pensare ad una precisa scelta, ad un preciso orientamento. Io ho bazzicato abbastanza, anche se indirettamente interessato, durante il quadriennio in cui ero assessore al turismo, l'ambiente dei costruttori e degli esercenti degli impianti a fune, per sapere qualche cosa perlomeno di quelle che erano le loro preoccupazioni, di quelli che erano i disagi portati dalla legislazione precedente, ma per sapere anche abbastanza bene quali erano i loro desideri, al punto di riscontrare in questa legge una accettazione puntuale dei punti di vista dei gestori e dei proprietari degli impianti a fune, che può non essere il punto di vista di chi si occupa dell'interesse pubblico. Direi che se avessimo incaricato anziché i nostri uffici, quelli legislativi della Fenid, non avrebbero fatto un disegno di legge con disposizioni fondamentali molto diverse. Io sono d'accordo per esempio sull'impostazione della legge, la capisco e la considero positiva quando sostituisce il concetto di impianto con il concetto di linea o gruppo, perché questo è finalizzato sicuramente ad una organizzazione più razionale degli impianti turistici e degli impianti di trasporto a fine turistico, perché questa impostazione evita all'ente pubblico di dover sbrogliare le matasse intricatissime delle interferenze, evita all'astuto di andare a mangiare la polpa quando gli altri hanno mangiato l'osso, cioè la

famosa storia degli impianti a monte, degli impianti meno costosi, degli impianti che rendono di più fatti sulla pelle di chi aveva fatto gli impianti di base.

Quindi d'accordo con questa impostazione, ma con dei limiti precisi. Quando io dico, non chiedo più la singola linea, ma chiederò una montagna, perché di questo si tratta a un certo momento, ti do un comprensorio turisticamente inteso, perché tu ne possa trarre il massimo di beneficio e vi possa costruire la più razionale, la più intensa rete di trasporti, non gli si può anche dire, guarda, quando mi hai dato 20 milioni di cauzione mi hai dato tutto. Ecco per esempio una cosa che per me non sta né in cielo né in terra, perché siamo potenzialmente, ma non tanto teoricamente, di fronte a possibilità di impianti del valore di miliardi, in un sistema previsto di linee, quindi a possibilità di altrettanti redditi, e il legislatore si spaventa quando impone la cauzione, e dice 4%, però quando hai pagato 20 milioni basta, dopo mi puoi domandare la catena delle Alpi, in ipotesi.

Io dico di no, assolutamente, perché c'è già una serie di facilitazioni, è su questo che non ci trova concordi anche se siamo d'accordo che non bisogna piantare grane, non bisogna fare della burocrazia gratuita per scoraggiare o per rallentare l'iniziativa privata, o mista — privata e pubblica — ma non sono d'accordo di fare tutta questa serie unilaterale di facilitazioni. Se noi dovessimo trarre una definizione di questa legge, o schematizzarla, dovremmo fare l'elenco dei diritti che sarebbe lunghissimo, e dei doveri che finiamo in due righe, perché, se l'ente pubblico mi consente questa procedura, abbreviata, ridotta, anche nella spesa, perché i progetti di massima delle linee che non sono progetti di impianti, evidentemente non costeranno grandi somme di progettazione, miriamo all'urgenza, miriamo alla dichiarazione

di pubblica utilità, noi lottiamo agli espropri, vediamo il diritto di porre servitù sulle proprietà altrui, tutte cose giuste, perché altrimenti uno non costruisce funivie e seggiovie, miriamo un aumento del 50% del tradizionale periodo di durata delle concessioni e non chiediamo praticamente quasi niente, non gli chiediamo neanche di fare andare questi impianti considerati di pubblico interesse, perché se noi guardiamo la situazione attuale, può figurare in qualche caso il sistema di impianti di un'unica proprietà. Ebbene, che cosa succede? Che quando in quel sistema di impianti, uno due o tre impianti, su cinque o su sette, sembra che non rendano sufficientemente, non c'è barba di assessore o di Regione o di abbonato che ha pagato, che li faccia andare. E' un servizio pubblico agli effetti di favorire il concessionario, ma non è un servizio pubblico agli effetti di imporgli un servizio. Una corriera, un pullman che ha una linea, può a capriccio chiedere la linea? No signori, lo sappiamo, deve fare una richiesta, l'assessore o la Giunta devono fare i loro rilievi, devono dare i loro giudizi, e se, anche di fronte alla passività dimostrate ritengono che il pubblico servizio debba continuare, il concessionario continua.

Quello è un rapporto dove c'è una contropartita, qui no; qui si dichiara di interesse pubblico, pubblico servizio e via dicendo, sempre agli effetti di facilitare e di favorire il concessionario.

Ve lo siete mai posto il problema di chi paga un abbonamento per un gruppo di linee, per un gruppo di impianti di risalita, e se ne trova a funzionare la metà, perché l'altra metà, senza spiegazioni di sorta, vien tenuta chiusa perché costa personale, perché costa energia elettrica, perché in quelle giornate se ne funzionano tre tutti salgono su quei tre, ovviamente, facendo la coda. Ora, non c'è un rapporto di parità con questo sistema, fra

l'ente che favorisce e chi è favorito c'è uno squilibrio, uno sbilancio a tutto favore del privato. Un'altra cosa che di questa legge io non sono assolutamente riuscito a capire, è il fatto che essa ignori, come se si trattasse di una legge del Sud Africa, la legge che regola la classificazione e la concessione, la omologazione delle piste di sci.

E' vero che questo disegno di legge riguarda impianti di risalita destinati a collegare le popolazioni di certi centri abitati che non hanno altri mezzi di comunicazione; sappiamo benissimo che il 95, il 98%, non so quanto è, degli impianti di risalita esistenti e più ancor quelli futuri, — perché non ci saranno nuovi insediamenti umani dove non c'è possibilità di andar con la strada — saranno sempre più impianti destinati a servire lo sci, lo sport dello sci.

Ebbene, io aspetto una spiegazione dell'assessore che mi dica: se approveremo questa legge, se vengo io a proporle o a chiederle, la concessione di una linea, o serie di linee, o gruppo di linee, in un posto dove per esempio la forestale dopo mi dice niente piste, cosa succede? Io ho dall'ente pubblico Regione la concessione per fare gli impianti di risalita e incomincio ad avere una presunzione di legittimità di quello che faccio, e pago, e spendo; poi viene l'altra parte della Regione che è stata ignorata, che ha funzionato nel luglio dell'anno scorso ma che si è perduta per strada, e mi dice: tu vuoi fare delle piste dove ci sono quegli impianti di risalita, e io non te le lascio fare perché il terreno, per esempio, non corrisponde ai requisiti che sono previsti da quella legge. E allora io cittadino da chi mi faccio rimborsare? Dalla Regione? Quindi direi che è una grossa lacuna, non dimenticanza, un segno che quel tentativo di razionalizzazione, di coordinamento, di intervento da parte dell'ente pubblico nei confronti delle piste è stato dimen-

ticato come un episodio irrilevante della vita legislativa regionale, anziché essere preso come cardine per inserire su quel sistema di riconoscimento anche l'altro settore intimamente collegato, cioè quello dei trasporti a fune. Per me veramente è una cosa nostra, comunque c'è un nostro emendamento, inteso a far subordinare la concessione all'esistenza del decreto di riconoscimento dei tracciati previsti per le piste, altrimenti è evidente che se dovesse capitare che uno ottiene la concessione, tira su una fune e due pilastri e poi non gli danno il benessere per fare le piste, quel benessere oggi, domani e dopo domani glielo danno in barba alla legge, perché si trovano di fronte al fatto compiuto provocato dalla stessa amministrazione, e allora la legge sulle piste va a farsi completamente benedire. Ecco ho già anticipato l'osservazione che è di carattere generale, sulla impostazione di questa legge. Da una parte una serie di riconoscimenti di pubblico interesse, con conseguenti interventi dell'ente pubblico, atti a facilitare il privato che da solo non arriverebbe agli espropri e subirebbe molte volte i ricatti o comunque le esagerate pretese dei proprietari, dall'altra un aggiungersi di agevolazioni, e voglio parlare della durata e della perpetuità delle concessioni, di cui ha già parlato il collega Gouthier. Il nostro concetto, e quello che ha ispirato appunto gli emendamenti che in parte coincidono con quelli poi presentati dai comunisti, è questo: si tratta di una concessione, direi di sì, è chiamata tale. Quindi non si tratta di un diritto che si esaurisce nella sfera del diritto privato, si tratta di un diritto che diventa perfetto nel momento in cui l'ente pubblico aggiunge qualche cosa che potrebbe non dare, concede qualche cosa. Ora, la concessione è sempre stata, credo, soggetta a delle precise limitazioni. Il collega Gouthier ha ricordato le autostrade, io potrei ricordare gli impianti elettrici, il regime anteriore alla

nazionalizzazione, e dico, una centrale elettrica di modestissime dimensioni è sempre costata di più di un grosso impianto di risalita, eppure alla fine della concessione, quale era prevista dal testo unico sulle acque impianti elettrici, non una lira sarebbe spettata ai concessionari, poiché lo Stato giustamente e con larghezza, penso, aveva considerato più che sufficiente quel periodo che doveva scadere in questo decennio, sarebbe scaduto prima del 1980.

A parte le concessioni di acqua potabile, che è una necessità, e le concessioni di acque per irrigazione che sono perpetue, non sono revocabili, le altre son tutte limitate, e son tutte revocabili. Per quale ragione noi andiamo ad aumentare la durata delle concessioni? Io non sono un tecnico della finanza e non sono neanche amministratore di impianti di risalita, so solo una cosa, che tolto qualche impianto di prestigio, tipo Paganella, si pagano con tale rapidità che se c'è un fenomeno è quello dell'ente pubblico che deve cercar di contenere le propensioni all'espansione delle società funiviarie, specialmente nei luoghi dove c'è il movimento. Quindi, se gli impianti si ammortizzavano nel periodo previsto dalla legge precedente, si ammortizzeranno e daranno il loro guadagno anche ora, perché allungare questo periodo? C'è una ragione che risponda all'interesse pubblico? E' questa la domanda che pongo, non voglio mi veniate voi a dire che l'avete fatto di proposito per fare un piacere ai privati, perché non credo che l'abbiate fatto di proposito, ma avete ceduto sicuramente a una pressione e sicuramente non c'è una ragione di interesse pubblico.

Il collega Gouthier ha già ampiamente detto di che cosa fruisce il concessionario di un impianto di risalita a carattere turistico-sportivo, cioè delle bellezze naturali. Io non sfumo questo discorso, è un discorso che noi condividiamo in pieno. Il concessionario

delle acque a scopo idroelettrico usufruisce di un'acqua che dovrebbe essere di tutti, devia, deriva, fa scomparire, restituisce a valle, modifica il regime delle acque, nel suo interesse, quindi concessione limitata, incameramento da parte dello Stato, del bene creato che è la centrale. Il concessionario dell'impianto a fune, che non sia appunto la teleferica che serve il paesino o il maso, può farlo e guadagnarci, perché usufruisce, sia pure indirettamente, delle bellezze naturali, della attitudine di quel luogo a portare turisti, a portare clienti, a portare gente che paga. E noi lo vogliamo lasciare per sempre? Non vogliamo tenere mai in conto l'interesse pubblico? Io direi di sì, che a un certo punto, dopo un equo periodo, in cui il capitale, il rischio, lo sforzo, sia abbondantemente remunerato, diamo un'occhiata anche se non sia il caso di favorire gli enti pubblici, come i comuni, come i consorzi dei comuni, che sono poi quelli che rappresentano tutta la popolazione del luogo. Quindi queste sono, per non entrare adesso nei dettagli, cosa che potrò fare più tardi perché ci sono gli emendamenti, le critiche di fondo che noi facciamo a questa legge. Anche noi potremmo ripetere il voto negativo dato in commissione, se queste disposizioni per noi inaccettabili, non dovessero essere modificate. Anche per noi la possibilità di modificare l'atteggiamento in rapporto a una sostanziale modifica di alcuni cardini della legge. L'unica alternativa, ma penso sia puramente teorica perché in commissione credo siano state poste domande e date risposte, sarebbe che qualcuno riuscisse a convincerci che è tutto giusto, che è tutto giustificato e che noi siamo fuori del seminato, come si suol dire, ma mi pare che allo stato degli atti sarà piuttosto difficile.

PRESIDENTE: Volevo chiedere, chi si iscrive ancora in discussione generale, tanto

per fare un po' di somme. Il cons. Betta, il cons. Crespi, il cons. Pasquali, il cons. Sembenotti, il cons. Spögler, il cons. Mitolo. La parola al cons. Avancini.

AVANCINI (P.S.D.I.): Grazie signor Presidente, io mi limiterò ad alcune brevi osservazioni di carattere generale, in quanto mi pare che il dibattito si svolgerà poi più ampio per quanto riguarda la discussione articolata. Ci sono stati distribuiti già numerosi emendamenti, noi vedremo di esaminarli e di discuterli in sede opportuna. Vorrei dire che il settore dei trasporti funiviari si è in questi ultimi anni ampliato in maniera così macroscopica — come è detto nella relazione vediamo che in pochi anni siamo passati da 90 a 600 impianti, e si prevede un ulteriore ampliamento — che ritengo di dover dare atto alla Giunta di aver presentato questo disegno di legge, in quanto era necessario ridisciplinare, con una legge più completa, un settore che si è sviluppato così rapidamente.

Indubbiamente il settore del trasporto funiviario ha un'importanza enorme per lo sviluppo turistico della nostra Regione, per lo sviluppo turistico delle nostre zone, alcune delle quali ormai hanno l'unica speranza di poter sopravvivere, con un ordinato e concreto sviluppo turistico. Le difficoltà della agricoltura sono note, non è qui il caso di parlarne poiché ne abbiamo parlato tante volte, e certe zone sono ormai condannate al fallimento, se non potrà subentrare un'altra attività che ormai non diventa più integrativa, ma sostitutiva. Abbiamo delle zone in cui la frutticoltura ormai è diventata impossibile, è diventata antieconomica, tanto che lo stesso piccolo produttore rimette dei soldi per coltivare frutteti, e pertanto è necessario, ripeto, trovare una attività che sostituisca quella agricola che ormai non ha più possibilità di sopravvivere. Io non sarei così ot-

timista, come nella sua relazione, signor Assessore, per quanto riguarda lo sviluppo turistico della nostra Regione, anche se certe zone indubbiamente hanno avuto uno sviluppo turistico superiore a quello che potevano essere le aspettative delle popolazioni di quelle zone.

Sono perfettamente d'accordo con il collega Gouthier che ci sono squilibri incomprensibili fra zona e zona; ci sono delle zone che sono state sviluppate con facilità, poiché i capitali si sono trovati con notevole facilità. Abbiamo zone in Val di Sole che si sono sviluppate improvvisamente, e con grande dovizia di mezzi, mentre vediamo, ad esempio, alcune zone della Valle di Non che trovano difficoltà enormi per trovare la possibilità di un inizio di sviluppo, non dico di uno sviluppo, ma di un inizio di sviluppo. Vediamo quanto tarda ad arrivare lo sviluppo del Renon, quanto difficile sarà trovare la strada per valorizzare quella zona, eppure nella alta Valle di Non abbiamo assolutamente necessità ed urgenza di trovare una attività sostitutiva all'agricoltura che ormai ha fatto il suo tempo. E questo è veramente spiacevole doverlo constatare, ma è una constatazione che ormai è nota a tutti. E quindi si impone la necessità, secondo noi, di programmare anche lo sviluppo turistico, di programmare la concessione del trasporto delle linee funiviarie a scopo turistico e a scopo sociale. E' necessaria una programmazione del settore, è necessario programmare quali sono le zone che hanno più bisogno di uno sviluppo turistico e quindi di uno sviluppo delle linee di trasporto funiviario, e in questo quadro inserire le concessioni, in questo quadro inserire lo sviluppo. E' vero che ci sono i piani urbanistici, che ci sono i piani economici che debbono essere seguiti e che debbono avere la loro attuazione, quindi in questo senso una programmazione già c'è, ma come conseguenza della stessa program-

mazione, ci deve essere anche quella nel settore delle concessioni. E non vi è dubbio che nelle concessioni di trasporto funiviario deve essere tenuto conto della legge sulla tutela del paesaggio, a Trento non è ancora operante, ma lo sarà, auguriamoci, fra breve, in quanto sarà ridiscussa dal Consiglio provinciale, e quindi la legge sulla tutela del paesaggio dovrà avere attuazione, dovrà avere scrupolosa attuazione per quanto riguarda la concessione dei trasporti funiviari. Certe zone di bellezza incomparabile non potranno essere turbate da concessioni che potrebbero variare la bellezza del paesaggio. Penso che su questo punto non ci siano dubbi, e su questo penso che anche l'assessore ai trasporti non abbia difficoltà a ribadire il concetto.

Per quanto riguarda il disegno di legge in generale, dobbiamo dire che in larga parte si tratta di un disegno di legge tecnico, come è stato sottolineato in commissione, e io non ho difficoltà a ripeterlo qui, anche se ci sono importanti implicazioni politiche. Il fatto che con questo disegno di legge si snelliscano le procedure e si sburocratizzi una volta tanto la nostra burocrazia, io credo che sia altamente positivo. E' un pezzo che continuiamo a dire che bisogna snellire le procedure, che bisogna evitare certe pieghe e certe involuzioni burocratiche, e questa volta riusciamo a riconoscere tutti quanti che con questo disegno di legge le procedure vengono snellite e sburocratizzate gran parte di quella che era la burocrazia imposta dalla precedente legge, perciò ritengo che questo sia un fatto positivo. E' una cosa che da questi banchi è stata chiesta molte volte in tutti i settori della nostra attività nel settore dell'agricoltura, nel settore dell'industria abbiamo sempre chiesto di snellire le procedure; in questo disegno di legge si è ottenuto lo snellimento, e pertanto sotto questo aspetto dico che il disegno di legge è positivo. Ab-

biamo naturalmente impianti a carattere sociale, abbiamo impianti a carattere turistico. Vengono distinti nel disegno di legge e quindi anche per quanto riguarda le procedure, per quanto riguarda le concessioni, ci sono disposizioni diverse. Impianti a carattere sociale di cui c'è ancora bisogno nella nostra Regione, ci sono infatti zone che hanno assolutamente bisogno di essere collegate, e il collegamento può essere fatto soltanto con gli impianti a carattere sociale, per eliminare quei collegamenti che hanno portato a così gravi lutti anche in questi ultimi tempi nella provincia di Bolzano. Abbiamo avuto degli incidenti non imputabili evidentemente alla Giunta regionale, non imputabili a noi, perché erano impianti non autorizzati al trasporto di persone, però quelle persone si sono servite di quegli impianti perché non c'erano impianti regolari di cui potersi servire, e abbiamo assistito a quelle gravissime catastrofi, abbiamo assistito a quei gravissimi incidenti che hanno colpito alcune zone della provincia di Bolzano. E quindi per quanto riguarda gli impianti a carattere sociale io sottolineerei che nell'incentivare le concessioni di trasporto funiviario, si tenga conto di quelle situazioni, del collegamento con dei masi isolati che si trovano invogliati a servirsi di impianti per il trasporto del legname, cosa che si è dimostrata pericolosissima.

Per quanto riguarda l'impianto a carattere turistico, come ho già accennato prima, c'è assolutamente bisogno in certe zone più che in certe altre, ed in questo senso bisognerà seguire rigidamente una programmazione, una programmazione seria, che tenga conto delle priorità, che tenga conto delle necessità. A chi si dà la concessione, è stato detto, la concessione si dà a dei privati, si dà anche agli enti pubblici, ma naturalmente a chiunque si dia la concessione è necessario avere garanzie di serietà, è necessario avere garanzie che il servizio venga garantito. Di-

ceva il collega Raffaelli, che si possono verificare degli inconvenienti in una catena di impianti, che ci sia cioè una metà o un terzo dei concessionari che non fa funzionare l'impianto. Ora questo sarebbe veramente un gravissimo inconveniente, ed io spero che l'assessore possa smentire questa possibilità, questa eventualità. Naturalmente nella nostra economia, nel nostro sistema economico, non si può pensare a un totale intervento dell'ente pubblico, si deve pensare all'iniziativa privata controllata dall'ente pubblico. Io ritengo che non ci sia altra possibilità allo stato attuale delle cose. Quindi al collega Gouthier vorrei dire che non c'è altra possibilità, e quindi speriamo che si facciano avanti i privati a investire il loro denaro in impianti a fune, naturalmente controllati dall'ente pubblico. L'ente pubblico ha con questa legge la possibilità di controllare i privati, ha la possibilità di intervenire, qualora i privati non facciano il loro dovere. E per quanto riguarda la durata della concessione sono anch'io d'accordo che 40 anni sono troppi. E pertanto vedremo dagli emendamenti se sarà possibile ridurre la durata della concessione. L'art. 9 della legge dà però la possibilità all'ente pubblico, alla Regione, di revocare la concessione qualora il concessionario non compia il proprio dovere. Pertanto questa è una garanzia di intervento. E per quanto riguarda il rinnovo io non sarei del parere del collega Gouthier il quale dice che non deve essere dato, perché se una persona decide di impiegare i suoi capitali in una certa attività fa una ragione di vita proprio in questa attività. Pertanto io penso che se non ci sono gravi ragioni non si possa impedire a questo individuo di svolgere la sua attività e di programmare la sua vita e quella della sua famiglia in questa attività. Sono d'accordo quindi con quello che prevede il rinnovo della concessione qualora il concessionario dia quelle garanzie di cui abbiamo

parlato prima. E' chiaro che l'iniziativa privata si può prestare alla speculazione, non vi è dubbio, ma in tutti i settori della vita ci sono gli speculatori. Adesso c'è in discussione al Parlamento la riforma tributaria e con questa credo si possa colpire più incisivamente gli eventuali speculatori. Questo settore abbiamo detto che si presta a delle speculazioni e qui il discorso diventa difficile; diventa difficile per la Regione specialmente intervenire in questo campo. Bisognerà certamente stare attenti alle tariffe, bisognerà esaminare scrupolosamente quali saranno le tariffe imposte o proposte dai concessionari. Sono d'accordo anch'io che bisogna eliminare la speculazione, che questo è un servizio di interesse pubblico e non deve prestarsi alla speculazione ma, ripeto, le leggi tributarie che ci sono, e specialmente la nuova riforma tributaria, darà senz'altro la possibilità di colpire energicamente gli eventuali speculatori. Ecco, queste sono le osservazioni che io volevo fare, dicevo che nel complesso il disegno di legge mi sembra abbastanza positivo. Ci sono alcune cose che potremo dire in discussione articolata e vedere gli emendamenti che, penso, siano migliorativi, presentati da alcuni colleghi, ma se si terrà conto anche delle nostre osservazioni, il nostro giudizio generale è globalmente positivo.

PRESIDENTE: La parola al cons. Betta.

BETTA (P.R.I.): Ci troviamo a dover esaminare un disegno di legge che mi pare rivesta una importanza fondamentale, non solo nel campo dei trasporti, benché sia identificato in questo campo, ma soprattutto nel campo dello sviluppo turistico invernale delle nostre località di montagna. Naturalmente, come tutti i disegni di legge, non è perfetto, a giudizio nostro, come tutte le cose di questo mondo non possono essere perfette evidentemente, d'altro canto, anche per una dif-

ferente ideologia politica che si divide in certi campi, dobbiamo dire che se dalla parte dei presentatori, pur non raggiungendo la perfezione, può essere considerato perlomeno buono, da parte nostra dobbiamo fare degli apprezzamenti favorevoli e anche qualche critica. Dirò subito che riteniamo una idea geniale quella di cambiare addirittura il sistema; mentre prima si organizzava e si orientava l'impianto come tale, adesso con questo disegno di legge si cerca invece di vedere come cosa più importante la linea, il sistema di linea, cioè il vero e proprio trasporto, la vera e propria unione tra centri differenti o fra centri e la montagna ecc.

Questo è un lato positivo del disegno di legge. Un altro lato positivo è quello, secondo me, che si dia al costruttore dell'impianto principale la priorità nell'eventuale costruzione di impianti collaterali, di impianti accessori, e questo non per voler aiutare o creare una speculazione, perché sappiamo benissimo che gli impianti principali si prestano ben poco alla speculazione, in quanto se non sono addirittura passivi, raggiungono in malo modo il pareggio. Ma è giusto che uno che costruisce un impianto principale di collegamento, che spende notevolissime cifre, abbia la possibilità di avere la priorità in confronto di altri che sarebbero pronti ad attendere che venga costruito l'impianto grosso, per poi costruire i collaterali che costano meno e rendono di più dell'impianto principale. Vediamo con favore anche le scelte localizzate e vediamo anche con particolare piacere lo snellimento delle procedure, nella presentazione delle domande. Io non ho pensato di presentare un emendamento in questo senso, ma vedo che i colleghi socialisti l'han presentato, hanno chiesto che entro un determinato tempo, mi pare 6 mesi, ci sia anche un regolamento, si sia codificato quello che praticamente prevede la legge, e su questo emendamento io sono senz'altro d'ac-

cordo. Vorrei però che non ci fosse solo lo snellimento della procedura della presentazione ed eventualmente dell'accettazione della domanda, ma ci fosse anche uno snellimento delle procedure di controllo temporaneo degli impianti stessi. A metà dicembre io ho presentato una interrogazione urgente, non vorrei proprio cadere in uno stato di amnesia, ma mi pare di non aver avuto una risposta. L'ho avuta, scritta, amnesia..., va bene signor assessore. Comunque io in quella interrogazione chiedevo se vista l'impossibilità dell'assessorato di provvedere a questi sopralluoghi urgenti, impossibilità data non certo da cattiva volontà o da manchevolezze, data soprattutto dalla scarsità di personale che poteva recarsi in questi luoghi a fare i sopralluoghi, chiedevo se non fosse possibile valersi, almeno in certi periodi di punta, dell'aiuto di tecnici anche liberi professionisti, tecnici, al di fuori dell'ispettorato proprio. Vorrei a questo punto anche inserire la possibilità che questi sopralluoghi, che dovrebbero competere, mi pare, agli ingegneri, fossero dati anche ai periti industriali; periti industriali che per lo stesso tipo di studio che seguono e per la preparazione specificamente tecnica che hanno, dovrebbero essere senz'altro all'altezza di eseguire lodevolmente il loro lavoro, cito allo scopo un paio di frasi che ho letto: da molti anni i periti industriali operano attivamente nella progettazione, costruzione, l'esercizio degli impianti a fune, di tutti i tipi, ove contribuiscono in maniera sensibile alla soluzione di molti problemi tecnico-pratici e dal rapido sviluppo che caratterizza questo settore. Il programma di studio teorico o tecnico-pratico svolto negli istituti tecnici industriali dà al perito una preparazione adeguata per svolgere funzioni di controllo in macchinari, complessi industriali di modeste entità, quali possono essere gli impianti qui in esame. Si può affermare, senza possibilità di smentita, che

queste funzioni tecnico-direttive sono già in pratica ampiamente riconosciute ai periti industriali, sebbene, se non sotto il titolo della libera professione, nella direzione di reparti interni di grandi complessi industriali, centrali elettriche ecc., ed infine è richiamata l'attenzione sul fatto che la Regione Trentino-Alto Adige ha un altissimo numero di impianti a fune, si verrebbe quindi a creare un caso di interesse per una categoria di professionisti, che trova in questo ramo uno dei rari settori di lavoro. Inoltre, con questa iniziativa, si pensa che si potrà scemare la mancanza di tecnici, che possono svolgere le funzioni in oggetto, tanto che a volte gli esercenti sono costretti a rivolgersi a ingegneri residenti in luoghi molto distanti dagli impianti, oppure ad altri già oberati di molti incarichi di questo tipo. Quindi, io chiederei, e questo viene ammesso anche nella relazione e nel disegno di legge, uno snellimento nella presentazione delle domande, ma anche uno snellimento successivo nel momento in cui viene richiesto il controllo per la sicurezza dell'impianto stesso, che è una cosa molto importante, perché non dobbiamo dimenticare che se l'impianto è utile, se apre un orizzonte vastissimo allo sviluppo della stagione turistica invernale ed estiva, non dobbiamo dimenticare che soprattutto è importante il valore della vita umana. Io chiederei al signor assessore e alla commissione che esaminerà poi in seguito tutte le domande che verranno presentate, che si voglia tener ben presente anche un aspetto paesaggistico della montagna, cioè che a un certo punto, pur di dir di sì a degli impianti che avranno magari una validità turistica, non si arrivi a rovinare la montagna più di quello che attualmente è stata rovinata, e qui il discorso si farebbe più ampio ancora, con le opportune scelte di tracciato, vedendo di rovinare il meno possibile il bosco anche sotto l'aspetto non solo paesaggistico, ma idrogeo-

logico ecc., e soprattutto un impegno che si deve dettare alle società costruttrici, per un veloce inerbamento delle piste stesse, ecc.

E' un discorso che forse può anche andar fuori dal seminato, ma ad ogni modo io l'ho voluto accennare, perché mi pare piuttosto importante. Ho presentato alcuni emendamenti, che naturalmente si discuteranno in discussione articolata, i due più importanti dei quali, sono sulla durata. Di questo mi pare aver sentito i colleghi che mi hanno preceduto, i quali anche a loro volta han presentato emendamenti, quindi su quello non parlerò, ma dirò invece dell'integrazione nella commissione, che è prettamente tecnica, e va anche bene che sia prettamente tecnica in quanto deve vedere, deve ragionare su delle cose essenzialmente tecniche, come la costruzione di impianti in determinati luoghi ma sia integrata anche da un rappresentante di una categoria che difenda gli interessi anche dell'utente; in pratica io propongo il rappresentante dell'unione consumatori, cioè qualcuno che possa dire la sua parola anche sulle tariffe, che non diventino ad uso e consumo del proprietario dell'impianto, per cui vediamo che con le stesse prestazioni di comodità di impianti, di piste sciistiche di discesa, di impianti di ristoro ecc., vediamo che da una località all'altra si arriva a delle sperequazioni veramente enormi, che non hanno nessuna giustificazione, sicché io vedrei con piacere l'inserimento di qualcuno che possa anche portare la voce di chi deve usare, o vuole usare questi impianti, e che difenda l'utente che userà questi impianti di risalita.

Io avrei visto con piacere la possibilità che i proprietari dei terreni interessati dagli impianti di nuova costruzione si sostituiscano all'iniziativa. Ora, la possibilità esiste, io chiederei la priorità, tanto più che molti proprietari dei terreni interessati dalle nuove linee sono Comuni, o comunità, o consorzi,

e quindi avrebbero un interesse anche sociale nell'intervenire in queste società, si creerebbero quelle società miste, con apporto di capitale pubblico e privato; forse si arriverebbe alla riduzione, se non alla eliminazione del famoso anonimato azionario, che se pur da un lato porta utilità indubbia, da un altro lato si presta veramente ai discorsi più pessimisti e diciamo anche ai discorsi di sfiducia. Quindi possibilità ai proprietari di questi terreni quando sanno che i loro terreni potrebbero essere interessati alla costruzione di un impianto, di avere la priorità, purché diano naturalmente le necessarie garanzie di far le cose seriamente, una priorità di poter fare loro l'impianto, la linea di trasporto da un posto all'altro. Il disegno di legge prevede poi a un certo punto che alla fine della concessione il concessionario possa a un certo punto rinunciare alla concessione stessa, ed ecco che può subentrare la Regione. Io direi che sarebbe stato utile anche prevedere il caso inverso, cioè che alla fine della concessione sia data la possibilità alla Regione di espropriare praticamente, cioè di acquistare l'impianto, facendo dei calcoli e dei conteggi che potranno essere dati da una stima dell'ispettorato ai trasporti o da qualcun altro, da un giudice che non penda né da una parte né dall'altra, come succede, pare, anche con le autostrade. Le autostrade alla fine del periodo della concessione possono essere statalizzate, e in molti casi vengono statalizzate. Quindi la possibilità della Regione di arrivare a diventare proprietaria dell'impianto, avvalendosi di una stima che naturalmente tenga presente sia dei contributi che da una parte sono stati erogati alla società che ha fatto l'impianto, sia naturalmente tenendo presente l'ammortamento dell'impianto stesso e la evidente svalutazione che in un determinato numero di anni di funzionamento l'impianto può aver avuto. Questi sono i punti principali, essen-

ziali, di grande massima che io ho voluto tracciare e che ho voluto dire; ho cercato anche di non ripetere qualche cosa che han detto gli oratori che mi hanno preceduto, sebbene le condivida, perché mi pare inutile dirlo un'altra volta. Per cui, fino a questo momento io mi trovo in uno stato di perplessità, sul dare il voto a questo disegno di legge. Trovo, come ho detto in precedenza, molti elementi favorevoli, molti elementi che io trovo positivi, trovo invece qualche articolo, qualche dato, qualche idea, che non collima esattamente con quello che penso o che prevederei io. Quindi io mi riserverò sia di seguire il discorso che si farà nella discussione articolata, e comunque io dico fin da adesso che in ogni caso il mio voto sarà a titolo personale, perché il parere del mio partito, sul disegno di legge stesso non collima col mio, quindi il mio voto sarà a titolo personale, e sarà dato appunto dal proseguo della discussione e verrà dato da come andrà la discussione sull'emendamento.

PRESIDENTE: La parola al cons. Crespi.

CRESPI (P.L.I.): Signor Presidente, signori consiglieri. In linea di massima i liberali si dichiarano favorevoli al presente disegno di legge. E' chiaro ormai, non vado a spendere molte parole per dimostrarlo, che il turismo è divenuto un problema di massa, che richiede pertanto soluzioni di massa. Naturalmente un tale tipo di turismo ha insè alcuni lati negativi, che non possono essere sorvolati, e che comunque l'ente pubblico ha l'obbligo di contenere, se non di eliminare. La disciplina delle linee di trasporto funiviario rientra in questi obblighi dell'ente pubblico, soprattutto per quanto attiene alla tutela del paesaggio, e pertanto, come ho già detto, viene accolta favorevolmente dal gruppo liberale. Pur tuttavia anche noi, come i colleghi di altri gruppi,

nutriamo alcune perplessità, su alcuni meccanismi particolari proposti dal presente disegno di legge. Prima di tutto la durata della concessione, prevista in quarant'anni, per le linee di prima e seconda categoria, durata che ci sembra eccessiva, anche in vista di quella avanzata tecnologica, che sicuramente porrebbe in uno stato di inferiorità tecnica impianti di tale anzianità o anche di anzianità minore. Ci si può obiettare che l'art. 9 del presente disegno di legge prevede la decadenza della concessione, ma così come è congegnato tale articolo non garantisce l'utente dall'invecchiamento e quindi dalla decadenza tecnica degli impianti, decadenza che può anche non essere affatto legata ad una insicurezza o a quelle gravi ripetute irregolarità che l'art. 9 prevede come indispensabili per giungere ad una decadenza della concessione. Ulteriori perplessità vestono in noi le norme relative all'espletazione, che a noi sembrano troppo ampie e comunque non sufficientemente cautelative nei confronti della proprietà privata.

Concordiamo inoltre con quanto già riprovato dal collega Raffaelli, circa il mancato collegamento di questo disegno di legge, con la legge già approvata sulla disciplina delle piste di sci. Un'ultima parola per quanto riguarda il direttore di esercizio. L'art. 29 prevede che il direttore sia «un ingegnere abilitato all'esercizio della professione ed esperto nel settore degli impianti a fune». Questa francamente è una dizione che non soddisfa il gruppo liberale, perché quell'aggettivo di esperto è troppo vago e si presta a troppi abusi. Vorrei ricordare che la laurea in ingegneria è divisa nelle due grandi categorie della laurea in ingegneria industriale e in ingegneria civile. Vorrei ancora ricordare che la laurea in ingegneria industriale si suddivide in due altre sottospecie di lauree, cioè elettronica e meccanica, mentre la laurea in ingegneria civile si suddivide in altri tre tipi

di laurea, cioè la laurea in ingegneria idraulica, in ingegneria edile e in ingegneria dei trasporti.

Noi lo dimentichiamo spesso quando proponiamo questi progetti di legge, anzi lo dimentichiamo sempre per dir la verità, anche se ogni volta mi permetto di ricordarlo, proprio perché sono un ingegnere e di queste cose evidentemente un pochino me ne intendo. Ora, ripeto che ognuno di questi tipi di laurea prevede degli studi ben diversi da un ramo all'altro. Ora, per gli impianti a fune, a me pare competente per quanto riguarda la progettazione un ingegnere laureato in ingegneria civile dei trasporti, e per quanto riguarda l'esercizio un ingegnere laureato in ingegneria industriale meccanica. Ora, in sede di norme di attuazione della presente legge io mi permetterei di consigliare ai competenti uffici di tenere presente queste considerazioni. In linea generale vorrei però confermare comunque che il parere del gruppo liberale è favorevole al presente disegno di legge.

PRESIDENTE: La seduta è tolta. Dopo pranzo la seduta riprende alle 15.30, perché è stato chiesto un breve intervallo per una riunione di gruppo.

(ORE 12.30)

Ore 15.40

PRESIDENTE: La seduta riprende. Riprende la discussione generale sul disegno di legge n. 62: «Disciplina delle linee di trasporto funiviario in servizio pubblico». Sono iscritti a parlare i cons. Pasquali, Sembenotti, Spögler e Mitolo. La parola al cons. Pasquali.

PASQUALI (D.C.): Signor Presidente, signori consiglieri. Da parte mia solo qualche breve considerazione in riferimento a talune indicazioni emerse questa mattina nel dibat-

tito generale. Anche noi partiamo dalla constatazione di come il trasporto funiviario nella nostra Regione riveste un carattere di eccezionale importanza. Ma l'importanza del trasporto funiviario va riferita particolarmente alla conformazione geografica e coreografica della nostra Regione, e quindi all'assetto economico-sociale che consegue da tale sua conformazione. Anche noi, diciamo e dichiariamo che la legge è fondamentale di ordinamento e non è una legge di intervento, però riconosciamo che la gestione di questa legge dovrà essere attuata con prudenza, dovrà essere attuata con attenzione, direi quasi con specifica delicatezza, in relazione a quelli che sono proprio i problemi che emergono da una sua ordinata attuazione. Noi siamo consapevoli che il trasporto funiviario nella nostra Regione è un fattore di estrema importanza, tale da condizionare anche in parte quelle che sono le linee di sviluppo della nostra Regione, però manifestiamo anche la preoccupazione che una gestione non attenta, non precisa, non ordinata di questa legge, potrebbe rappresentare viceversa un depauperamento di quel patrimonio che in altre circostanze abbiamo sempre dichiarato e considerato come componente fondamentale della nostra struttura economica e sociale, cioè il paesaggio.

Anche noi rivediamo tutta l'importanza che deve essere attribuita alla localizzazione di questi impianti, soprattutto se consideriamo il quadro di modelli che andiamo scegliendo attraverso i piani urbanistici, attraverso i piani di sviluppo economico, attraverso i piani paesaggistici, andiamo ad individuare e a programmare l'organizzazione di questo territorio, e nel fare questo ci rendiamo sempre più conto che errore molto grave sarebbe quello di uso indiscriminato di questo territorio, attraverso una sua utilizzazione altrettanto indiscriminata, attraverso l'uso e la utilizzazione di questi impianti così discre-

zionalmente, di volta in volta, secondo quelle che possono essere sollecitazioni più o meno probanti, sollecitazioni più o meno riferite alla realtà. Ecco quindi come a questo punto la connessione, la implicazione della gestione di questa legge va riferita a competenze di cui la Regione non dispone direttamente, e sono le competenze di ordine urbanistico, e sono le competenze di ordine paesaggistico. E questo mi pare sia un primo riferimento, quindi una prima precisa distinzione, che va fatta nel confronto di quanto è stato affermato stamattina in un quadro generale, che è da questo punto di vista una legge di ordinamento, che va collocata e va gestita in subordine a quelle che sono le competenze di altra natura, di cui non dispone la Regione, che sono quelle di ordine urbanistico e paesaggistico. E in questo quadro è evidente che il riferimento deve essere quanto mai preciso, deve essere quanto mai attento, nella misura in cui siamo convinti, come riferito precedentemente, che errore gravissimo sarebbe un uso e una utilizzazione indiscriminata del territorio. Si impone quindi a livello di piani urbanistici, a livello di piani paesaggistici, una ordinata previsione di questa utilizzazione. Dovremo arrivare a distinguere quali sono quei comprensori, anche di carattere turistico, che meritano di essere salvaguardati, di essere lasciati intatti nelle loro integrità, in quanto sono una bellezza naturale fine a se stessa, che ha un altro ruolo, un ruolo forse altrettanto importante di quello della utilizzazione turistica in quanto tale. Ma credo che da questo punto di vista le più ampie garanzie possano e debbano venir offerte dalle rispettive leggi e dai rispettivi ordinamenti provinciali, che si riferiscono appunto alle competenze urbanistiche e a quelle paesaggistiche. Faccio un esempio: nell'Alpe di Siusi, tanto per riferire ad una regolamentazione che si è data la provincia di Bolzano, è stato attuato un piano

paesistico, nel quale è stata vietata l'utilizzazione di ulteriori impianti di risalita in tutto il territorio dell'Alpe; evidentemente questa è una competenza che è stata disciplinata e che è stata regolamentata a livello di provincia, appunto nell'ambito di quelli che sono una regolamentazione propria, una possibilità propria di regolamentazione e di utilizzazione. Ecco quindi il riferimento assolutamente preciso che la gestione di questa legge deve avere con le competenze di ordine diverso e nella misura in cui queste competenze saranno precise, cercheranno di individuare un giusto modello di utilizzazione di questi impianti, nella stessa misura noi avremo la possibilità di dire che l'ordinamento di questa legge e le possibilità di questa legge potranno avere tutto il loro successo. Detto questo io non mi ripeto, con tutta la serie di altre argomentazioni che sono state sviluppate anche questa mattina, e che noi condividiamo fundamentalmente. Condividiamo il fatto che tutti i problemi riferentisi allo sviluppo economico, di cui questo rappresenta una componente importante, non possono essere coordinati o risolti nell'ambito di un altro patrimonio, che prima di essere di carattere economico è un patrimonio civile di cui la nostra Regione è particolarmente ricca, e ci si riferisce al paesaggio in riferimento al quale sentiamo sempre di più una esigenza di attenzione, una esigenza di approfondimento, una esigenza di rispetto, per tutte le implicazioni e le connessioni che tale aspetto implica e comporta. Detto questo, che credo sia uno degli argomenti più importanti e più rilevanti ai quali doverci riferire, a me sembra che la impostazione della legge sia quanto mai ordinata e precisa. Il riferimento alla nuova impostazione dell'impianto, che non è più la parte meccanica dell'impianto ma è riferita alla linea dell'impianto, precisamente alla linea geografica dell'impianto, il sistema di

suddivisione degli impianti, i sistemi che snelliscono le procedure e che hanno tutta la loro rilevanza, i sistemi delle linee in quanto tali e la concorrenza degli impianti, hanno tutti una loro rilevanza e una loro importanza. Questa mattina, si è espressa la preoccupazione che la gestione di questa legge, al di là o al di fuori di essere puramente di ordinamento, implichi anche il pericolo di favorire la speculazione attraverso il richiamo di investimenti di capitale.

Non vi è alcun dubbio che fenomeni di questo genere possono anche verificarsi. Ma anche in questo caso il riferimento che ha trovato riscontro in talune indicazioni della legge è quello della realtà tipica, particolare nostra, della realtà nella quale ci siamo venuti a trovare, anche forti di una esperienza ormai ventennale, in materia di concessione di trasporti aerei. Da questo punto di vista la innovazione per sistemi di impianto, dovuta fondamentalmente al fatto che si è constatato che l'impianto più costoso nel sistema, prima di tutto dovuto alla constatazione che la utilizzazione turistica di un territorio oggi è possibile solo per sistemi di impianto. Vale a dire esiste un sistema che è comunemente chiamato impianto di arroccamento, cioè l'impianto che conduce fino alla base delle utilizzazioni del territorio, e un successivo sistema che viene riferito allo smistamento di tutte le piste che si ripartono dall'arrivo dell'arroccamento. E la constatazione che noi verificiamo oggi è quella che l'impianto di arroccamento in quanto tale è l'impianto più costoso, ma è l'impianto che prevede anche i maggiori investimenti, ed è l'impianto che oggi risulta più passivo, e l'aver concepito un meccanismo come quello indicato nella legge, che lega fra loro i sistemi di concessione, in maniera tale da evitare che ci sia colui che attraverso investimenti cospicui non riesce a ricavare quello che può essere un giusto reddito, e colui che invece si trova

con impianti di entità molto più modesta e quindi con investimenti molto più modesti, sono riusciti e riescono ad utilizzare come reddito una percentuale che è notevolmente superiore a quella che è utilizzata negli impianti a monte. Questo mi pare sia un sistema assolutamente efficiente, individuato nella legge, per indicare forme distorsive, anche ai fini di una speculazione degli impianti, e mi pare che sia un aspetto assolutamente rilevante e assolutamente importante della legge, dal punto di vista innovativo. Certo che gli aspetti non sono solamente questi. Si è parlato molto anche della durata dei sistemi di concessione, che è stata prevista in quarant'anni. Si potrà approfondire la validità o meno dei quarant'anni, attraverso valutazioni che la Giunta, in quanto tale, riuscirà a fare molto meglio di me, ma in ogni caso non credo che il termine dei 40 anni sia stato proposto all'esame del Consiglio regionale capricciosamente, vale a dire cercando di fare un interesse speculativo di colui che ha avanzato una simile proposta, ma credo che una proposta di questo genere sia rientrata in un quadro di valutazioni economiche, che si riferiscono al rapporto che deve sempre esistere tra ordine di investimento, previsione di reddito e durata della concessione. Ma, siccome mi pare che il discorso abbia una sua rilevanza e una sua importanza, varrà la pena di esaminarlo con attenzione e varrà la pena che la Giunta regionale su questo aspetto dichiari una sua convinzione diversa, oppure che ci convinca dell'opportunità di confermare questa proposta.

Certo che, quando si parla di regime di concessione, mi pare difficile poter confrontare il regime di concessione come quello che si riferisce ad un servizio di questo genere — il quale implica anche in questo caso connessioni diverse, che non sono solo di

servizio pubblico in quanto trasporto obbligato, vale a dire trasporto che serve una comunità che obbligatoriamente deve utilizzare quel mezzo, ma che si riferisce alla possibilità di trasportare masse di persone o di gente che si dedicano all'attività dello sci, all'attività del turismo — non sia esattamente confrontabile con il tipo di concessione in uso per esempio alla società per le autostrade o alle concessioni elettriche, dove il soggetto della concessione è assolutamente diverso in funzione del bene che si utilizza.

Ecco, questa è tutta una serie di considerazioni che mi premeva fare. Credo che la Giunta sia disponibile nell'attribuire tutto il valore che merita il dibattito che si tiene nel Consiglio regionale, vale a dire anche in relazione ad emendamenti che sono stati proposti, facendo una analisi ben precisa di essi e soprattutto di quelli che meritano valori di sostanza politica alla loro accettazione o alla corruzione della legge, se è necessario, ma su questo sarà la Giunta che ci riferirà con maggiore chiarezza. La valutazione generale che a noi compete di fare, ripeto, è una valutazione positiva della legge, è una valutazione che noi consideriamo di innovazione in quelli che sono taluni aspetti fondamentali, fermo restando che i pericoli da una sua gestione possono risultare anche distorti, se la gestione non è assolutamente correlata a quelli che sono tutti gli altri aspetti legati a una gestione efficiente o ad una gestione civile, e come ripeto ancora un'altra volta, si riferiscono in particolare alle competenze urbanistiche, paesaggistiche della Provincia, che comunque dovranno essere in ogni caso prevalenti nei confronti della concessione.

Noi in provincia di Bolzano non daremo mai il parere se prima non c'è stato un rigoroso esame dal punto di vista paesaggistico, oltre che dal punto di vista urbanistico. Su questo non mi sembra che ci possa essere dubbio. E già questo fatto che a me preme

ribadire e sottolineare in maniera del tutto eccezionale, mi sembra importante e mi sembra tale da offrirci le garanzie più serie.

PRESIDENTE: La parola al cons. Sembenotti.

SEMBENOTTI (P.P.T.T.): Signor Presidente, signori consiglieri, io qui devo iniziare con esprimere il plauso all'assessore, per avere affrontato, per quanto gli è possibile completamente, il problema dei trasporti a fune. Difatti vediamo che la legge della quale discutiamo è molto vasta, e investe pressappoco tutti, o quasi, gli aspetti del trasporto a fune. Era logico e giusto che venisse affrontato questo problema perché, almeno per quanto ci riguarda, diciamo che l'importanza di questo tipo di trasporto è caratterizzata soprattutto dai fini ai quali essa è rivolta, e a nostro avviso il fine principale è quello dell'incremento turistico. E' vero che nella legge ci sono diverse categorie, per l'esattezza, e solo l'ultima più specificatamente, riveste questo aspetto, però direi che anche gli altri tipi di trasporti a fune sono ad essa collegati, e perciò diciamo che è giusto che sia regolamentato questo settore, che sia regolamentato bene, proprio perché l'importanza del turismo è già stata rilevata prima di me e da altri in altre occasioni, perciò ci trova del tutto consenzienti da questo punto di vista. Per quanto riguarda la legge, dobbiamo dire che si vedono i due distinti problemi, quello delle grandi linee o delle linee di trasporto vero e proprio, e quello delle linee che hanno specificatamente le caratteristiche turistiche alle quali accennavo prima. Nella legge è regolamentato per la prima volta anche il settore e il reparto, o lo spazio, che comprende i due aspetti congiunti, ossia il trasporto della linea principale con le linee collaterali o che ad essa fanno capo, i famosi sistemi di linee o complessi, che dir si vo-

gliano. Questo è quello che dal punto di vista nostro deve essere puntualizzato maggiormente e deve richiamare la nostra attenzione, perché è tipico di questo tipo di trasporto l'essere non solo una fonte di reddito, ed è necessariamente una fonte di reddito per quasi tutti o per tutti i tratti di questo tipo di trasporto. Talvolta questo reddito è negativo, però son sempre stati realizzati e sono realizzati con fini di interesse speculativo. Se questo non va bene è un altro discorso, però che questo sia il movente, il bottone sul quale punta tutta l'organizzazione dei trasporti funiviari, è pacifico, perlomeno nel sistema attuale.

Noi però dobbiamo necessariamente riconoscere, come è già stato detto qui e in altra sede, che i trasporti delle grandi linee generalmente sono deficitari. Questi servizi non rendono quello che dovrebbero rendere, e necessariamente, e nella legge è giustamente detto questo, deve agganciarsi agli altri, molto più redditizi, perché hanno un minor costo di investimento. Detto questo, per quanto riguarda il punto di vista generale della legge, dobbiamo anche dire che le norme che regolano in questa legge tutto l'insieme, specificatamente però quello che è i singoli trasporti, non ci soddisfano completamente, e questo per la durata della concessione. E' stata fatta anche una disquisizione da chi ha parlato prima di me, a proposito della durata della concessione; si è detto: la durata è troppo lunga e consente, senza che ciò dipenda dalla volontà dell'assessore o dell'ente pubblico, delle formazioni di carattere speculativo. E' stato detto questo proprio a causa della durata della concessione. Ci sarebbe però anche da dire che in via di principio la durata della concessione è strettamente legata alle tariffe che vengono applicate, ed il principio economico generale dice che quanto più a lungo può essere ammortizzato, e parlo di ammortamento economico e non

ammortamento tecnico in questo momento, tanto più basse possono essere le tariffe, i costi, e è giusto che sia così. Perciò dal punto di vista tecnico io direi che la durata della concessione deve essere vista assieme e contemporaneamente con le tariffe applicate in questa o quella determinata linea, in funzione proprio della maggiore e minore lunghezza di questo periodo di concessione. Perciò noi non ci soffermiamo a dire che è giusto o è meglio che queste concessioni siano ridotte da questo punto di vista, invece sosteniamo la necessità di questa riduzione da un altro punto di vista, che è quello del funzionamento e della funzionalità di queste concessioni, degli impianti che vengono attuati. E' già stato detto che molto spesso vengono messi in funzione e vengono fatti andare questi impianti, solo quando rendono, e quando non rendono vengono messi in attesa. Ebbene, se consideriamo che anche il trasporto a fune è un servizio, chi ha la concessione deve sobbarcarsi l'onere di effettuare il trasporto anche quando non è del tutto remunerativo. Ecco perché c'è la possibilità di ridurre questi periodi di concessione, per poter dare la possibilità o del rinnovo, e penso non ci sia niente di male a concedere il rinnovo allo stesso utente, o della sostituzione dell'utente per poter fare un po' il punto della situazione e vedere come si comporta la linea o il complesso, perché, come ho detto prima, parliamo soprattutto dei complessi di linee, di questi gruppi che possono essere vasti tanto da interessare una intera vastissima zona. E dal mancato o dal maggiore o minore funzionamento di questi impianti o di queste concessioni che noi andiamo a dare a questa o a quella società o a quel singolo, dipende addirittura lo sviluppo o meno di tutto quel settore, del comprensorio territoriale al quale noi diamo la concessione. E' una cosa troppo importante, di fronte alla quale penso che proprio da

questo punto di vista, indipendentemente dal fatto che questo dia adito a speculazioni o meno, noi dobbiamo tenerne conto, per diminuire questo periodo di concessione, entro i limiti che diano il respiro sufficiente almeno nelle previsioni di chi vuol fare l'impianto che dia il coraggio a questo di effettuare un investimento e di mettere in attuazione questi impianti.

Ciò che mi premeva dire è proprio che questi complessi possono determinare lo sviluppo turistico di una zona, di un comprensorio più o meno vasto, come possono frenarlo. Certamente molte di queste mie perplessità che ho avanzato potrebbero essere superate, proprio con l'adozione di tariffe differenziate, le quali dovranno essere variate non solo in funzione del periodo della concessione, ma anche della zona nella quale questa concessione opera, e qui mi rendo conto della difficoltà da parte della Regione nell'intervenire, nel chiedere o fissare o pretendere che siano applicate delle tariffe, come mi rendo conto della difficoltà di scegliere tra zona e zona, dicendo che in questa zona si possono applicare determinate tariffe, mentre nell'altra zona si devono applicare altre tariffe. Per questo mi rendo conto, assessore, della grave, gravissima difficoltà che l'ente pubblico affronta in questo settore, proprio per dover fare queste discriminazioni, però almeno l'ente pubblico si preoccupi in maniera maggiore, più completa di quanto non sia previsto in questo disegno di legge, di garantire la funzionalità degli impianti sempre, non dico sempre nel tempo, ma sempre nella durata della concessione, nell'arco di 20 o 30 o 40 anni, o 10 anni che siano.

Direi che molte di queste mie perplessità potrebbero anche essere smussate o perlomeno diluite, se pensiamo al valore che ha il comitato tecnico, questo comitato tecnico previsto dalla legge, che affianca un po' l'opera dell'ente pubblico. Ebbene, da questo

comitato tecnico si spera di poter avere delle delucidazioni o degli indirizzi tali da consentire, quantomeno, la riduzione degli abusi che possono verificarsi in questo campo. Le nostre perplessità saranno minori, quando sapremo come questo comitato tecnico verrà composto, in quanto mi risulta che son già stati presentati degli emendamenti, proprio sulla composizione di esso, e vedremo in quanta considerazione essi saranno presi dalla Giunta. D'altra parte il nostro comportamento per quanto riguarda questa legge sarà determinato in seguito, io non mi esprimo qui, perché ho visto che molti sono gli emendamenti presentati, dei quali alcuni ci trovano d'accordo, dei quali qualche altro ci troverà non d'accordo, però ci sono molti emendamenti, il che vuol dire che è una legge sentita e tutti vogliono contribuire al miglioramento di essa. Attraverso l'accettazione o meno di questi emendamenti e il miglioramento della legge noi potremmo successivamente dare il nostro giudizio e dire se è di nostra soddisfazione o meno.

PRESIDENTE: La parola al cons. Spögl.

SPÖGLER (S.V.P.): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Obwohl dieser Gesetzentwurf keine Förderungsmaßnahme in finanzieller Hinsicht darstellt, ist er meines Erachtens nicht weniger wichtig. Eine Förderung der Wirtschaft erfolgt auch dadurch, daß mit Gesetz versucht wird, eine klare Zielsetzung vorzusehen, das heißt eine Regelung in einem Bereich zu treffen, der, wie in diesem Fall, für Südtirol und die Region insgesamt als Fremdenverkehrsgebiet von großer Bedeutung ist. Es wird uns manchmal vorgeworfen, daß wir hinsichtlich der Wirtschaftspolitik und in diesem Fall der Fremdenverkehrspolitik keine klaren Vorstellungen haben. Mit jeder Wirtschaftspolitik müssen natürlich klare Ziele verfolgt werden.

Mit diesem Gesetzentwurf wird eine Regelung in einem Bereich vorgesehen, der vornehmlich den Fremdenverkehr betrifft. Ich möchte somit die Gelegenheit wahrnehmen und einige Worte über dessen weitere Entwicklung besonders in bezug auf den Wintertourismus sagen. Wir wissen alle, daß unsere Region hinsichtlich des Ausbaues des Wintertourismus trotz der großen Anzahl von Anlagen im Vergleich zu den Nachbarstaaten — siehe Nordtirol, Schweiz usw. — noch sehr nachhinkt. Wir wissen jedoch, daß die diesbezüglichen Chancen außerordentlich groß sind, da nicht nur der Wintersport, sondern auch die Erholung bzw. der Urlaub im Winter immer mehr zu einem Erfordernis eines großen Teils der Bevölkerung wird. Wir wissen auch, daß wir hinsichtlich des Wintertourismus im Alpenraum eine Monopolstellung einnehmen. Unser Gebiet ist für die Gäste im Winter anziehender und auch die Werbung ist mit weniger Schwierigkeiten verbunden als in den anderen Jahreszeiten, da wir uns keiner Konkurrenz wie dem Meer und anderen Gegenden gegenübersehen. Der Ausbau des Wintertourismus hat in unserer Region eine große Bedeutung, die Schaffung dieser zweiten Saison ist von großer Wichtigkeit, um endlich eine bessere Ausnutzung der Bettenkapazität zu erreichen und um in zweiter Linie damit einer Entvölkerung und Entsiedlung vieler Berggebiete entgegenzuwirken. Wir haben uns also hinsichtlich dieser Entwicklung gewisse Ziele zu setzen, aber nicht alles, was wir uns vorgenommen haben und was wir machen möchten, kann gleichzeitig erreicht werden. Somit sind wir meines Erachtens notgedrungen gezwungen, gewisse Prioritäten zu setzen. Eine Priorität ist aber seitens des Landes und seitens der Region nur vertretbar, wenn durch die Realisierung einer bestimmten Initiative auf dem Sektor des Fremdenverkehrs auch ein optimaler Nutzen für das betreffende Gebiet entsteht. Um

sich ein besseres Bild von diesem Nutzen machen zu können, muß meines Erachtens ein übersichtlicheres Entwicklungskonzept erarbeitet werden, als es bisher vorlag. Auch im Entwurf zum Landesraumordnungsplan wird an verschiedenen Stellen auf die wahrzunehmenden Chancen in diesem und jenem Gebiet hingewiesen. Es wird aufgezeigt, was gemacht werden könnte oder müßte, wobei es jedoch vielfach bei einer generellen Aussage bleibt. In diesen Aufführungen ist sogar vermerkt, daß das Gebiet näher untersucht werden müßte, um sagen zu können, wo eine Anlage zu errichten ist und welche in dem betreffenden Gebiet zur Erlangung des angepeilten Ziels führt.

Ich vertrete die Meinung, daß hinsichtlich des Aufbaus des Wintertourismus eine exakte Planung seitens der öffentlichen Hand unbedingt erforderlich ist, um Fehlinvestitionen soweit als möglich zu vermeiden. Wir sehen, daß seitens Privatpersonen und Gesellschaften häufig viel guter Wille und eine große Risikobereitschaft festzustellen ist, aber in vielen Fällen bestehen keine klaren Vorstellungen hinsichtlich der in dem betreffenden Gebiet zu ergreifenden Initiativen. Ich spreche wirklich aus persönlicher Erfahrung und kann Ihnen sagen, daß sehr häufig Unternehmer und Vertreter von Gesellschaften zu uns kommen und die mit gutem Willen verbundene Absicht kundtun, in einem bestimmten Gebiet eine Seilbahnanlage zu errichten. In den meisten Fällen fehlt jedoch eine konkrete Vorstellung über die zu errichtende Anlage. Es ist mir bekannt, daß das Regionalassessorat für Verkehrswesen aufgrund eines allerdings mit einem sehr bescheidenen Ansatz von nur wenigen Millionen finanzierten Kapitels Beiträge für derartige Planungen gewährt.

Ich möchte anläßlich der Verabschiedung dieses Gesetzentwurfes die dringende Bitte an den zuständigen Assessor und an die Re-

gionalregierung richten, dieses Bilanzkapitel unbedingt so schnell wie möglich aufzustocken. Ich bin der Meinung, daß die an Unternehmen und Gesellschaften zur Verfügung gestellten Gelder zur Planung einer vollkommenen Anlage, das heißt mit Pisten usw. außerordentlich gut angelegt sind. Bevor Konzessionen vergeben werden, mit denen jede Konkurrenz ausgeschaltet wird — das ist einer der wichtigsten Punkte, die dieser Gesetzentwurf zum Inhalt hat —, müßte meines Erachtens eine Gesamtplanung hinsichtlich der Anlagen und Pisten für das betreffende Gebiet vorliegen. Wie gesagt, mit der Konzessionserteilung wird jede Konkurrenz in dem betreffenden Gebiet ausgeschaltet, und das ist vollkommen richtig; das wollten wir mit diesem Gesetz erreichen. Eine grundsätzliche Genehmigung eines derartigen Gesamtplanes wäre vor Erteilung der Konzession meines Erachtens von Bedeutung.

Ich bin mit der Ansicht des Kollegen Raffaelli nicht einverstanden, derzufolge die betreffende Gesellschaft vor der Konzessionserteilung auch bereits die Verordnung des Präsidenten der Regionalregierung hinsichtlich der Pisten haben müßte. Das würde das Verfahren, das mit diesem Gesetz vereinfacht werden soll, sicherlich komplizierter machen. Aber eine entsprechende Regelung muß in diesem Gesetz vorgesehen werden, diesbezüglich gebe ich dem Kollegen Raffaelli recht. Meiner Meinung nach würde es genügen, wenn der Konzessionspflichtige ein grundsätzliches Gutachten bei der zuständigen Kommission einholen müßte. Damit kann im vorhinein festgestellt werden, ob in jenem Gebiet die Möglichkeit zur Errichtung von Pisten besteht oder ob sich morgen herausstellen würde, daß der Bau einer Anlage aus forsttechnischen oder welchen Gründen immer nicht durchgeführt werden kann. Die Einholung eines solchen grundsätzlichen Gutachtens könnte meiner Meinung nach verlangt

werden.

Unterbrechung

SPÖGLER (S.V.P.): ...Kollege Raffaelli
Unterbrechung

SPÖGLER (S.V.P.): wird schon recht haben, aber meiner Ansicht nach sollte es trotzdem möglich sein, ein Gutachten von der Kommission einzuholen, auch wenn es nicht ausdrücklich im Gesetz verankert ist. Meines Erachtens sind jedoch diese Worte im großen und ganzen theoretischer Natur, denn jede Gesellschaft bzw. jedes Unternehmen wird vor Ansuchen um eine Konzession einen Plan ausarbeiten und sich Gedanken machen, ob im vorgesehenen Gebiet eine hinreichende Anzahl an Pisten errichtet werden kann. Nur wenn dieser Sicherheitsfaktor, a priori, im vorhinein gegeben ist, wird die Anlage erstellt werden, anderenfalls käme es nicht in Frage.

Es ist schon richtig, wenn der konzessionsbeantragenden Gesellschaft oder Person mit Gewährung der Konzession nicht nur Rechte eingeräumt, sondern auch Pflichten auferlegt werden. Es muß meines Erachtens die Verpflichtung damit verbunden sein, die errichtete Anlage effektiv als öffentlichen Dienst zu betreiben. Es darf nicht vorkommen, daß ihr Betrieb morgen seitens eines Unternehmers aus einem unbedeutenden Grund eingestellt wird. Dies ist nicht nur Theorie, sondern wir könnten Beispiele aus der Praxis aufzählen: Es ist vorgekommen, daß an bestimmten Tagen die Anlage nicht bedient wurde, da kein großer Andrang war, und so gibt es viele Gründe mehr. Jene Gesellschaft, die die Konzession für ein bestimmtes Gebiet erhält, nimmt eine Vorrangstellung ein, da sie das ausschließliche Recht hat, die Anlage zu bauen. Deshalb muß sie gewährleisten, daß sie effektiv und ständig in Betrieb ist.

Unterbrechung

SPÖGLER (S.V.P.): ...ma ci sono degli emendamenti, che saranno discussi!

Wie Sie wissen, wurde bereits vor mehreren Jahren ein Gesetzentwurf hinsichtlich dieser Angelegenheit vorgelegt, und es ist schon öfters in Fachkommissionen darüber diskutiert worden. Es wäre gut gewesen, wenn ein derartiges Gesetz schon vor Jahren hätte verabschiedet werden können. Es wird also meines Erachtens etwas spät in Kraft treten, aber auch ein Sprichwort lautet: „Immerhin besser spät als nie!“ Sehr viele Gesellschaften befinden sich in großen Schwierigkeiten, weil von ihnen die Hauptaufzugsanlagen gebaut wurden, während andere Gesellschaften oder Privatpersonen mit wenig Kapital das Hauptgeschäft machen. Auf diese Sachlage wurde bereits von den Vorrednern hingewiesen. Für in der Vergangenheit erbaute Anlagen ist keine Sanierung mehr möglich, aber für die Zukunft wird mit diesem Gesetz vorgesorgt, so daß nicht wieder derselbe Fehler gemacht werden kann. Wichtig ist meines Erachtens auch, daß die beiden Landeskommissionen durch ihre Zusammensetzung ein fachliches Urteil über das Ansuchen abgeben können. Ich habe an und für sich sicherlich nichts gegen die verantwortlichen Landes- und Regionalvertreter zu sagen, aber leider stehen uns nicht in allen Assessoraten Fachleute zur Verfügung, die die Vertretung in einer Fachkommission übernehmen könnten. Deshalb würde ich dem Herrn Assessor und der Regionalregierung empfehlen, die Kommission so zusammzusetzen, daß ihr neben den Vertretern der jeweiligen Landesverwaltung auch Fachleute angehören, die außerhalb derselben stehen.

Somit habe ich meine dieses Thema betreffenden Darlegungen beendet. Einige Änderungen zu diesem Gesetzentwurf sind ohne Zweifel notwendig und der Herr Assessor

bzw. die Regionalregierung wird sicherlich überprüfen, wie den von den verschiedensten Seiten vorgebrachten Vorschlägen Rechnung getragen werden kann, soweit sie wirklich gerechtfertigt sind. Aber im großen und ganzen können wir meines Erachtens mit diesem Gesetzentwurf einverstanden sein und sagen, daß für seine Ausarbeitung sehr viel Mühe aufgebracht wurde. Seine Verabschiedung kann nur wärmstens empfohlen werden.

(Signor Presidente! Colleghe e colleghi! Nonostante il presente disegno di legge preveda alcun incremento finanziario, ciò non significa, a mio avviso, che non sia altrettanto importante. L'economia infatti può essere favorita anche mediante una legge, con la quale si cerca di porsi un chiaro obiettivo, vale a dire di introdurre in un settore una regolamentazione che risulti, come in questo caso, di notevole importanza per una zona turistica quale è l'Alto Adige e tutta la Regione. Talvolta si vuole rimproverarci di non avere chiare idee in materia di politica economica e nel caso specifico turistica, con la quale è necessario perseguire sempre chiari obiettivi.

Questo disegno di legge prevede una regolamentazione di un settore, che interessa principalmente il turismo. Desidero pertanto cogliere l'occasione per illustrare l'ulteriore sviluppo e soffermarmi in particolare sul movimento turistico invernale. E' noto a tutti che nonostante la nostra Regione possa vantare nei confronti di altri Paesi vicini, come il Tirolo del nord, la Svizzera ecc., numerosi impianti, lo sviluppo del nostro turismo invernale si trova in una posizione piuttosto arretrata. Sappiamo tuttavia che in tal senso sussistono notevolissime possibilità, poiché non soltanto lo sport invernale, ma anche il riposo, rispettivamente le vacanze invernali stanno divenendo un'esigenza di buona parte della popolazione. Sappiamo inoltre che nel-

l'arco alpino ci troviamo in una posizione di monopolio del turismo invernale. D'inverno la nostra zona attrae di più che in altre stagioni, non essendoci la concorrenza del mare e di altri centri di villeggiatura. Lo sviluppo del turismo invernale e quindi la creazione di una seconda stagione è di notevole importanza per la nostra Regione, per poter raggiungere finalmente una miglior utilizzazione della capacità ricettiva dei postiletto ed in secondo luogo per prevenire l'esodo e lo spopolamento di molte zone montane. Per simile sviluppo dunque abbiamo da porci determinati obiettivi però non si potranno realizzare contemporaneamente i nostri intendimenti e pertanto saremo costretti a stabilire certe priorità. Sul piano provinciale o regionale sarà possibile porre delle priorità soltanto qualora la realizzazione di una determinata iniziativa nel settore turistico risultasse di ottimale utilità per la zona interessata. Per potersi fare però un chiaro quadro di simili utilità sarebbe opportuno, a mio avviso, elaborare un più ordinato concetto di sviluppo. Anche nel progetto del piano territoriale di coordinamento della Provincia è stato indicato che si deve tenere in dovuta considerazione la possibilità dell'una o dell'altra zona. Ivi si indica inoltre genericamente che cosa si potrebbe e dovrebbe fare e che la zona interessata venga preventivamente esaminata, per constatare se il progettato impianto possa raggiungere l'obiettivo a cui si mira.

Sono dell'opinione che per sviluppare il turismo invernale è necessario che l'amministrazione pubblica elabori un esatto piano per evitare per quanto possibile investimenti non indovinati. Costatiamo che privati e società dimostrano spesso molta buona volontà per esporsi a non indifferenti rischi, ma in molti casi non si hanno idee chiare nel scegliere la zona più adatta per realizzare le iniziative. Parlo per esperienza diretta e posso assicu-

rare che spesso imprenditori e rappresentanti di società si presentano ai nostri uffici per esporre le loro intenzioni e buona volontà di realizzare in una determinata zona un impianto funiviario. Sono a conoscenza che l'assessorato regionale per i trasporti concede per simili progetti contributi, ma i mezzi finanziari disponibili nell'apposito capitolo sono soltanto pochi milioni di lire. In occasione dell'approvazione di questo disegno di legge desidero rivolgere all'assessore competente ed alla Giunta regionale la viva preghiera di voler aumentare al più presto i mezzi di predetto capitolo del bilancio. Sono dell'avviso che il denaro messo a disposizione alle imprese e società per progettare un impianto completo, vale a dire le piste da sci ecc., sia ben investito. Prima di accordare concessioni, con le quali si elimina qualsiasi forma di concorrenza — e questo è uno dei punti più importanti del progetto di legge in parola — si dovrebbe già disporre di un piano completo riguardo gli impianti e le piste relativi alla zona interessata. Come già detto, mediante l'accordo di concessioni si previene qualsiasi concorrenza, la qual cosa mi appare equa e corrisponde a quanto ci eravamo prefissi di raggiungere con questa legge. Sarebbe importante che in linea di massima si approvasse simile piano globale prima di procedere all'accordo di concessioni.

Non concordo con il collega Raffaelli, secondo il quale la società interessata ancor prima dell'accordo della concessione dovrebbe essere in possesso del decreto del Presidente della Giunta regionale riguardo le piste, la qual cosa complicherebbe la procedura che la presente legge dovrebbe semplificare. Il provvedimento in parola dovrà comunque prevedere una rispondente regolamentazione ed in tal senso do ragione al collega Raffaelli. A mio avviso sarebbe sufficiente che l'aspirante alla concessione si faccia rilasciare dalla competente commissione un parere di mas-

sima e così si potrà constatare a priori, se in quella zona sussiste la possibilità di apprestare delle piste, oppure la impossibilità di realizzare il progetto per motivi tecnici forestali od altre difficoltà. Credo che simile parere possa essere senz'altro richiesto.

Interruzione

SPÖGLER (S.V.P.): ...Collega Raffaelli...

Interruzione

SPÖGLER (S.V.P.): ...avrà ragione, ma a mio avviso dovrebbe essere comunque possibile richiedere alla commissione un parere, sebbene ciò non sia previsto espressamente dalla legge. Queste parole sono, a mio avviso, di natura tecnica, poiché ogni società, rispettivamente ogni impresa elaborerà prima di presentare domanda per una concessione un progetto, esaminando la possibilità di apprestare nella zona prescelta un sufficiente numero di piste. Se quindi il fattore sicurezza è dato a priori, l'impianto sarà realizzato, caso contrario si desisterà da tale intento.

E' giusto che con l'accordo della concessione la persona o la società richiedente si assuma oltre il diritto anche gli obblighi consistenti del fatto che l'impianto deve assumere l'aspetto di un servizio pubblico. Non deve quindi accadere che l'esercizio di una azienda venga un domani improvvisamente sospeso per alcun motivo. Ciò non è soltanto teoria, in quanto potremmo citare pratici esempi: è accaduto che in determinati giorni l'impianto non ha funzionato per mancanza di un folto numero di utenti o per altri simili motivi. La società, che ottiene la concessione per una determinata zona, si trova in una posizione di privilegio, avendo essa i diritti esclusivi di realizzare l'impianto, per cui il continuo servizio deve essere garantito.

Interruzione

SPÖGLER (S.V.P.): ...ma ci sono degli emendamenti, che saranno discussi!

Come noto, alcuni anni or sono è stato presentato un disegno concernente questa faccenda ed una commissione tecnica si è occupata più volte del problema. Sarebbe stato bene approvare simile provvedimento legislativo ancora alcuni anni fa. Questa entrerà forse in vigore un po' tardi, ma esiste anche il detto: «meglio tardi che mai». Molte società si trovano in gravi difficoltà, in quanto hanno costruito l'impianto di risalita principale, mentre altre società o privati hanno fatto buoni affari investendo un esiguo capitale. Questo dato di fatto è già stato indicato dagli oratori che mi hanno preceduto. Per gli impianti realizzati in passato non è possibile provvedere ad una sanatoria, ma in futuro vi si ripeteranno gli stessi errori. A mio avviso è molto importante che ambedue le commissioni provinciali siano formate in modo tale da poter esprimere sulle domande presentate un giudizio tecnico. Non ho nulla contro i nostri rappresentanti della Provincia e della Regione, ma purtroppo non tutti gli assessorati dispongono di tecnici che potrebbero fare parte di anzidetta commissione. Desidero pertanto raccomandare al signor assessore ed alla Giunta regionale di voler comporre la commissione in modo tale, che i rappresentanti della rispettiva amministrazione provinciale vengano affiancati da tecnici estranei alla Provincia.

Così sono giunto alla fine delle mie esposizioni riguardanti questo argomento. Si renderanno senz'altro necessarie modifiche a questo progetto di legge ed il signor assessore, rispettivamente la Giunta regionale esamineranno come poter tener conto delle proposte avanzate da tutte le parti, qualora le stesse risultassero giustificate. In linea di massima potremmo comunque concordare sul presente disegno di legge, affermando che è stato elaborato con grandi premure e si può quindi

raccomandare caldamente al Consiglio di volerlo approvare.)

PRESIDENTE: Mitolo era iscritto a parlare; non c'è e allora decade.

La parola all'assessore per la replica.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Herr Präsident! Meine Herren Kollegen! Ich möchte an die Bemerkung des Herrn Abgeordneten Spögler anknüpfen, der sagte, daß für die Ausarbeitung dieses Gesetzentwurfes sehr viel Mühe aufgewandt wurde. Ich glaube, es ist meine Pflicht, hier all jenen meinen Dank auszusprechen, die in der seinerzeit zusammengestellten beratenden Kommission an der Ausarbeitung des Gesetzes mitgewirkt haben. Vor allem möchte ich auch dem Kollegen Matuella danken, der damals diese Kommission zusammengestellt und die Hauptlast der Ausarbeitung dieses Gesetzes getragen hat.

In der Generaldebatte hat sich gezeigt, daß beinahe alle Redner das Gesetz begrüßt und grundsätzlich gutgeheißen haben. Es wird damit eine Lücke geschlossen, da durch den raschen Fortschritt auf dem gesamten Gebiet der Entwicklung des Seilbahnwesens eine Neuordnung erforderlich war. Infolgedessen waren sich alle darüber einig, daß dieses Gesetz nicht nur notwendig ist, sondern auch eine Neuregelung darstellt, die im Grunde genommen als positiv betrachtet worden ist.

Bevor ich auf einzelne, von den Rednern aufgezeigte Standpunkte eingehe, möchte ich auf einige, in der Generaldebatte sich abgezeichnete, besonders wichtige Punkte hinweisen, und zwar in erster Linie auf die Dauer der Konzessionen, zweitens auf die Frage der Erneuerung der Konzessionen und drittens auf die Aufgabenerfüllung der Anlagen im Hinblick auf ihre Konzession als öffentlicher Betrieb. Was den ersten Punkt anbelangt,

nämlich die Dauer der Konzessionen, möchte ich folgendes sagen: In diesem Gesetz wurden 40 Jahre für die Anlagen erster und zweiter Kategorie und 15 Jahre für die Anlagen dritter Kategorie vorgesehen. Ich möchte die Herren Kollegen bitten, nicht zu vergessen, daß wir hier in neuen Begriffen denken müssen. Obwohl es bereits gesagt wurde, möchte ich neuerdings darauf hinweisen, daß das Gesetz wirklich eine gewaltige Neuerung und Umstrukturierung in dem Sinne gebracht hat, als die Konzession nicht mehr für eine Anlage, sondern für eine Linie vergeben wird.

Diese wird in eine bestimmte Kategorie eingestuft, so daß grundsätzlich auch ein Skilift, sofern er einem System angehört, unter die erste Kategorie fallen kann. In der Praxis wird sich die Konzessionsdauer von 40 Jahren für Seilbahnen erster Kategorie natürlich durchwegs auf Großanlagen beziehen. Wir haben diesen Zeitraum aufgrund folgender Überlegung festgelegt: Bei Beschaffung des Kapitals zur Erstellung einer Anlage in der Größenordnung von einigen hundert Millionen wird es kaum möglich sein, ein Geldinstitut zu finden, das dann noch bereit ist, ein Darlehen zu gewähren, sobald es erfährt, daß die Konzessionsdauer auf 20 Jahre beschränkt ist. Ich halte es völlig ausgeschlossen, daß bei einer Konzessionsgewährung von nur 20 Jahren Kapitalien beschafft werden können. Sie werden mich fragen, warum die Konzession auf 40 Jahre gewährt werden soll. Dies ergab sich aus einer rein technischen Überlegung. Wir wissen, daß der technische Bestand der Seilbahnen heute für 20 Jahre gewährleistet werden kann. Nach dieser Zeit muß die Anlage neu überholt werden, das heißt, daß wesentliche Instandhaltungs- und Überholungsarbeiten durchgeführt werden müssen. Nach diesen Arbeiten funktioniert die Anlage weitere 20 Jahre. Nach diesem Zeitraum ist die Anlage, wie es technisch erwiesen und statistisch festgelegt wurde, nicht

nur wegen ihrer Abnutzung, sondern auch wegen des inzwischen erfolgten Fortschrittes auf dem Gebiet des Seilbahnbaues so überholt, daß sie wertlos geworden ist und vollkommen neu erstellt werden muß. Das ist der Grund, warum 40 Jahre vorgesehen wurden. Dasselbe, nur in einem anderen Zahlenverhältnis gilt für die kleineren Anlagen, denen die Konzession für 15 Jahre gewährt wird. Dies sind die Gründe! Es sei damit nicht gesagt, daß die 40 Jahre einen „casus belli“ darstellen müssen. Es muß nicht gesagt werden: Entweder 40 Jahre oder keine Konzessionserteilung! Dies muß absolut nicht der Fall sein. Meines Erachtens können es auch 35 Jahre sein, aber weniger als 30 Jahre sollten es grundsätzlich nicht sein. Natürlich können wir dann bei den 40 Jahren bleiben. Auf diese Frage werden wir bei Behandlung der einzelnen Kapitel näher eingehen.

Der von mir genannte zweite Punkt betrifft die Erneuerung der Konzessionen. Meine Herren Kollegen! Diesbezüglich handelt es sich tatsächlich um Grundsätze. Zum Beispiel war in der alten Eisenbahngesetzgebung, die übrigens vor mehr als 100 Jahren in den zentraleuropäischen Staaten — in Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich und Belgien — übereinstimmte, vorgesehen, daß die Konzession zu jeder Zeit zurückgezogen werden kann oder nach Verfall die Anlage an den Staat übergeht. Vergessen Sie nicht, daß damals eine Konzessionsdauer von 90 Jahren vorgesehen war. Alle unsere Gesetze, einschließlich des Regionalgesetzes Nr. 5 vom Jahre 1959 haben sich grundsätzlich auf diese Eisenbahngesetzgebung gestützt. Ich möchte behaupten, daß es hier um Prinzipien geht, denn entweder wir vertreten den Grundsatz, daß wir zur augenblicklichen Beschaffung von Kapital Lizenzen vergeben, aber bei Ende der ersten Periode die Anlage in den Regionalbesitz übergehen muß, wobei alle die in diesem Gesetz vorgesehenen Normen privatwirtschaftlichen

Charakters ausgeschaltet werden, oder wir vertreten den Standpunkt, daß die Region letzten Endes keine damit verbundenen Pflichten übernehmen muß und wir auf die Privatinitiative in einem Bereich wie dem Seilbahnwesen nicht verzichten können, der mit dem Fremdenverkehrswesen so eng verbunden ist. Meiner Meinung nach hat Herr Kollege Pasquali vollkommen recht, wenn er die Ansicht vertritt, daß die Konzessionen im Seilbahnwesen mit jenen über Elektroableitungen oder Autobahnen nicht zu vergleichen sind. Diesbezüglich vertreten wir — ich glaube mit Überzeugung — den Standpunkt, daß dieser Bereich der Privatwirtschaft vorbehalten bleiben muß, da ansonsten auch alle Beherbergungsbetriebe mit demselben Recht in den Regionalbesitz übertragen werden müßten, denn auch sie nützen die Schönheit der Landschaft und die gute Luft aus, um Geschäft zu machen. So weit können wir meiner Ansicht nach nicht gehen. Wir müssen der augenblicklichen Lage Rechnung tragen, daß wir nämlich wahrscheinlich auf zwei verschiedenen Fronten stehen. Es ist eben Ansichtssache, wie rein wirtschaftspolitisch vorgegangen werden soll.

Der dritte Punkt betrifft die Aufgabenerfüllung der Anlagen. Es wurde verschiedentlich davon gesprochen, daß die Aufgabenerfüllung dieser Anlagen gewährleistet werden muß, da für sie eine öffentliche Konzession vergeben wurde. Dadurch sind sie ein Dienst mit Öffentlichkeitscharakter. Auch ist die Region für die Überprüfung der Preise und für die Überwachung des Dienstes und dergleichen zuständig. Das ist somit gewährleistet. Aber meiner Ansicht nach dürfen wir auch diesbezüglich nicht zu weit gehen. Ich möchte in dieser Hinsicht ein kleines Beispiel anführen: In einem Abfahrtsgebiet befinden sich fünf Seilbahnanlagen; an bestimmten Tagen oder Wochen sind effektiv nur zwei Anlagen ausgelastet; somit wäre es absolut

unwirtschaftlich zu verlangen, daß sämtliche Anlagen in Betrieb sein müssen. Da diese Situation nur an bestimmten Tagen oder auch nur einen kurzen Zeitabschnitt von einem halben Tag gegeben sein könnte, kann nicht verlangt werden, daß telegraphisch bei der Region die Genehmigung zur Einstellung des Betriebes zum Beispiel für einen Nachmittag eingeholt wird. Meiner Ansicht nach können wir in diesen Fällen nicht mit festgelegten Normen vorgehen, umso mehr als wir wissen, daß die Seilbahnanlagen in ihrer Funktion sehr delikate sind, weshalb es jederzeit möglich wäre, jede Vorschrift mit der Vortäuschung eines geringen Fehlers oder einer Betriebsstörung zu umgehen. Wenn jemand die Absicht hat, den Betrieb einer Seilbahnanlage einzustellen, kann er es unter dem Vorwand eines Fehlers in der Elektroanlage oder bei der Bremsvorrichtung ohne Schwierigkeiten machen; er kann auch sagen, daß die Sicherheit nicht gegeben sei — es kann in keiner Weise nachgewiesen werden. Infolgedessen möchte ich schon aus diesen Gründen die Ansicht vertreten, daß dieser Bereich den privatwirtschaftlichen Charakter beibehalten soll, da die Anlagen bei entsprechender Auslastung funktionieren werden. Es muß vielmehr unsere Sorge sein, daß der Betrieb bei auftretenden Fehlern eingestellt wird und nicht umgekehrt, denn ein Leerlaufen der Anlage bei mangelnden Fahrgästen kann nicht verlangt werden.

Ich möchte ein weiteres Wort zur Planung sagen: Herr Abgeordneter Spögler hat davon gesprochen, daß keine Konzession erteilt werden sollte, bevor nicht eine Gesamtplanung des betreffenden Gebietes durchgeführt ist. Ich gebe ihm vollkommen recht. Sie wissen, daß die Region seit Jahren ein Bilanzkapitel vorgesehen hat — soweit ich mich erinnern kann, ist es Kapitel 3850 —, aufgrund dessen Planungen gefördert, also subventioniert werden. Meine Vorgänger haben es bereits in Anspruch genommen. Ich habe im vorigen

Jahr all jenen, die eine Initiative ergreifen wollten, erklärt, noch einige Monate oder ein Jahr verstreichen zu lassen und auf einen Beitrag zu warten. Ich habe ihnen empfohlen, eine Planung sämtlicher anzulegender Skipisten und zu erstellender Anlagen vorzunehmen und dann erst mit einem stufenweisen, programmierten Bau zu beginnen. Ich habe auch bereits dem Präsidenten der Regionalregierung meine Ansicht dargelegt, daß im Laufe dieses Jahres genanntes Bilanzkapitel noch sehr erhöht werden müßte. Es besteht immerhin Aussicht, daß im Zuge der ersten Bilanzänderung eine Erhöhung vorgenommen wird, damit die Planung mehr gefördert und der Bau von Anlagen ohne Programmierung vermieden werde, so daß nach ausgeführten Bauarbeiten nicht gesagt werden kann: Die Anlage hätte mehr rechts oder mehr links, weiter oben oder weiter unten erstellt werden müssen. Diese meine Stellungnahme betrifft im großen und ganzen die bei der Generaldebatte zu diesem Gesetz aufgeworfenen Themen.

Zu einem vom Abgeordneten Betta erwähnten Punkt möchte ich noch Stellung nehmen. Der Abgeordnete hat sich auf die anfallende Arbeit in diesem Jahr in der Zeit vor Weihnachten bezogen. Soviel ich weiß, entstehen ungefähr alle Jahre immer um dieselbe Zeit Stauungen bzw. ein Engpaß, den es wegen der Arbeitshäufung unmöglich ist zu durchschreiten. Ich habe schon während der Debatte kurz gesagt, daß ich auf seine Anfrage postwendend — ich glaube, wenige Tage später — schriftlich geantwortet habe, um den gesamten Fragenkomplex hinsichtlich des Motives dieser Stauungen zu erläutern. Dieser Fragenkomplex ist weitreichend und umfangreich. Aber nur, um einige wenige Punkte herauszugreifen, möchte ich folgendes sagen: Erstens wird der vom Generalinspektorat vorgeschlagene bzw. empfohlene Termin zur Vorlage des Projektes sehr oft nicht eingehalten; zweitens sind im Sommer — zur

Zeit der besten Arbeitsmöglichkeit — der Präsident der Gesellschaft oder der Privatbesitzer nicht anzutreffen, da sie sich, sei es zur Arbeit, sei es zur Erholung, an der Riviera befinden. Drittens besteht mit dem Stromversorgungswerk, das in den meisten Fällen das ENEL ist, nur ein Saisonvertrag für den Winter. Somit kann im Sommer an der Anlage nicht gearbeitet werden, da die Stromlieferung gesperrt ist, weshalb keine Versuche und Proben durchgeführt werden können. Erst nach Allerheiligen wird an die durchzuführende Arbeit gedacht und nach dem Fest des hl. Ambrosius haben es alle plötzlich eilig; dann sollte das Generalinspektorat bis zum 20. Dezember in insgesamt 13 Tagen Wunder wirken. Nun hat Abgeordneter Betta vorgeschlagen, zum Abfangen der Arbeit in diesen Spitzenzeiten Freiberufler einzusetzen. Ohne dafür mit den Technikern der Region gesprochen zu haben, nehme ich an, daß das kaum möglich sein wird, da die Freiberufler durchwegs selbst Projektanten und Seilbahnerbauer sind, so daß sie zu dieser Zeit sehr viel zu tun haben und somit eine derartige Arbeit nicht übernehmen können. Ferner käme noch eine andere zu nennende Schwierigkeit hinzu: Diese Freiberufler müßten sich erst einarbeiten, damit sie nach den bei der Überprüfung und Kollaudierung von den Technikern der Überwachungsbehörde der Region angewandten Kriterien vorgehen. Außerdem ist mit Gesetz vorgesehen, daß nur die Techniker des Inspektorates die Verantwortung tragen. Somit wären dieselben für die von den Freiberuflern durchgeführten Arbeiten verantwortlich, weshalb meiner Meinung nach sich diese Idee in der Praxis nicht bewähren würde. Darüberhinaus wurde der Vorschlag als richtig empfunden, auch die „periti industriali“ heranzuziehen und sie als Betriebsleiter der einzelnen Betriebe einzusetzen. Das ist richtig! Sie können nicht für große Seilbahnanlagen eingesetzt werden, aber für Anlagen be-

scheideneren Umfangs ist es ohne weiteres möglich. Ich kann Ihnen versichern, daß das in den bereits ausgearbeiteten Durchführungsbestimmungen zu diesem Gesetz vorgesehen ist, die kurze Zeit nach Inkrafttreten desselben erlassen werden.

Ferner möchte ich noch die Frage behandeln, inwieweit es angebracht ist, eine Verbindung zwischen diesem unseren Seilbahnordnungsgesetz und dem Skipistengesetz herzustellen. Ich möchte nichts weiter als erklären, daß das Seilbahnordnungsgesetz vor dem Skipistengesetz fertiggestellt wurde, aber das spielt im Augenblick keine Rolle. Abgesehen davon möchte ich folgendes sagen: Wird tatsächlich die Verordnung des Präsidenten der Regionalregierung über die Homologierung der Skipisten verlangt, meine Herren, wird der eigentliche Zweck unseres gesamten Gesetzes, nämlich die Beschleunigung der Arbeit, wieder nicht erreicht, denn die Skipisten müssen nicht unbedingt von derselben Körperschaft erstellt werden. Wenn wir verlangen, daß vor dem Bau der Anlagen die Skipisten fertiggestellt werden sollen, vergehen zwei, drei Jahre bis nach der Homologierung die Anlagen errichtet werden können. Das ist meiner Ansicht nach unmöglich.

Unterbrechung

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Es gibt zwei Gesetze! Jeder Bürger weiß, daß es mehrere diesbezügliche Gesetze gibt. Ich trete dafür ein, daß dies trotzdem im Gesetz erwähnt wird — ich werde einen diesbezüglichen Vorschlag unterbreiten —, so daß der Ersteller einer Anlage beim Studium des Seilbahngesetzes auf das Skipistengesetz aufmerksam gemacht wird. Somit kann er beiden Gesetzen Rechnung tragen. Wenn wir jedoch bei Verzahnung dieser beiden Gesetze das eine vom anderen abhängig machen, geraten wir in einen „circulus vitiosus“, der das gesamte

Verfahren hemmt und in die Länge zieht, so daß, wie gesagt, der wichtigste Zweck und der größte Vorteil dieses Gesetzes, nämlich die Beschleunigung des Verfahrens wiederum nicht erreicht werden. Das ist meine Ansicht zu diesem Punkt!

Somit glaube ich, die bei der allgemeinen Debatte aufgetretenen Fragen beantwortet zu haben. Die Hauptpunkte sind erwähnt worden; ich behalte mir vor, auf die bereits unterbreiteten und noch zu unterbreitenden Änderungsanträge in der Besprechung über die einzelnen Artikel Stellung zu nehmen.

(Signor Presidente! Colleghe e colleghi! Vorrei riallacciarmi alle osservazioni fatte dal consigliere Spögl, che ha fatto presente con quali premure sia stato elaborato questo progetto di legge. Credo sia mio dovere ringraziare tutti coloro che hanno contribuito, quali membri della commissione consultiva istituita a suo tempo, all'elaborazione della legge. Un particolare ringraziamento vada pure al collega Matuella, che ha composto la commissione in parola, assumendosi in buona parte l'onere di elaborare il provvedimento in parola.

Dal dibattito generale è emerso che tutti o quasi tutti gli oratori hanno applaudito questa legge, esprimendosi in linea di massima favorevolmente. Si è provveduto così a colmare una lacuna, poiché, dato il repentino progresso, un riordinamento dei trasporti funiviari era assolutamente indispensabile. Per questo motivo tutti erano concordi nell'affermare che tale provvedimento non era soltanto necessario, ma che rappresenta nel contempo un riordinamento, che in linea di massima va considerato positivo.

Prima di entrare in merito alle esposizioni dei singoli oratori, desidero indicare alcuni punti particolarmente importanti, emersi nel corso del dibattito generale e cioè soprattutto riguardo la durata delle concessioni, in se-

condo luogo in merito alla questione del relativo rinnovo ed infine sui servizi degli impianti di pubblica utilità, in relazione alle rispettive concessioni. Per quanto riguarda il primo punto, cioè la durata, desidero dire quanto segue: questa legge prevede 40 anni per gli impianti di prima e seconda categoria e 15 anni per quelli di terza. Desidero pregare i signori colleghi di non voler dimenticare che dobbiamo adeguare il nostro modo di pensare ai nuovi concetti. Sebbene sia già stato fatto presente, desidero ripetere, che il presente provvedimento prevede un'enorme innovazione e ristrutturazione, nel senso che la concessione non viene più accordata per un impianto ma per tutta la linea. Questa viene inserita in una determinata categoria, dimodoché anche un impianto di risalita, per quanto esso appartenga ad un sistema, può divenire di prima categoria. In pratica la durata della concessione di 40 anni, per le funivie di prima categoria si riferirà naturalmente esclusivamente ai grandi impianti. Abbiamo fissato questo periodo di tempo in base alle seguenti considerazioni: nel reperimento del capitale necessario per la realizzazione di un impianto nell'ordine di alcune centinaia di milioni, non sarà possibile trovare un istituto finanziario disposto a concedere un mutuo per la durata ventennale di una concessione. Escludo completamente che accordando una concessione ventennale si riesca a reperire i capitali necessari. Loro Signori mi porranno la domanda per quale motivo la concessione debba essere accordata per 40 anni. Siamo giunti a questa conclusione per considerazioni puramente tecniche. Sappiamo che tecnicamente la durata delle funivie si aggira attualmente sui 20 anni, ma dopo tale periodo tutto l'impianto va soggetto a revisione, vale a dire che è necessario provvedere agli essenziali lavori di manutenzione e revisione, e poi l'impianto è efficiente per ulteriori 20 anni. Trascorso questo periodo l'im-

pianto funiviario — e ciò è dimostrato tecnicamente come pure alla mano di statistiche — la funivia, causa il progresso nel frattempo raggiunto, è da considerarsi completamente superata, dimodoché viene privata di qualsiasi valore e deve quindi essere costruita ex novo. Questo è il motivo per il quale sono stati previsti 40 anni. Ciò vale pure, naturalmente in rapporto minore, per gli impianti più piccoli, per i quali si accorda una concessione per 15 anni. Questi sono i motivi! Non sia comunque detto che i 40 anni debbano costituire un «casus belli». Sia ben chiaro o 40 anni o nessuna concessione! Non sono ammesse deroghe! A mio avviso si potrebbe tutt'al più scendere a 35 anni, ma essenzialmente non meno di 30. Naturalmente in tal caso possiamo insistere sui 40 anni, e di ciò ne parleremo più dettagliatamente nel corso della trattazione dei singoli capitoli.

Il secondo punto da me precitato riguarda il rinnovo delle concessione. Signori colleghi! In questo caso trattasi veramente di massime, la vecchia legislazione ferroviaria, ad esempio, la quale del resto cent'anni fa era uguale per tutti gli stati dell'Europa centrale, vale a dire in Germania, Austria, Italia, Francia e Belgio prevedeva che la concessione poteva essere ritirata in qualsiasi momento o che alla scadenza l'impianto poteva essere ceduto allo stato. Non si dimentichi comunque che a quel tempo la durata della concessione era di 90 anni. Tutte le nostre leggi, compresa la legge regionale dell'anno 1959 n. 5, sono state basate essenzialmente sulla legislazione ferroviaria. Posso affermare che qui trattasi di principi, poiché, o si rispetta la massima di concedere le licenze per favorire l'immediato reperimento del capitale, ma trascorso il primo periodo l'impianto deve essere ceduto alla Regione, escludendo però in questa legge tutte le norme a carattere economico privato, oppure insistiamo sul punto, che la Regione in fin fine non è vincolata

a nessun obbligo e pertanto non possiamo rinunciare nel settore funiviario, strettamente connesso con il turismo, all'iniziativa privata. A mio avviso il collega Pasquali ha perfettamente ragione, affermando che le concessioni funiviarie non possono essere confrontate con le grandi derivazioni a scopo idroelettrico o con le autostrade. A tal proposito siamo, credo, convinti che tale settore va riservato all'economia privata, altrimenti tutte le aziende alberghiere dovrebbero essere cedute con lo stesso diritto alla Regione, poiché anch'esse sfruttano la bellezza del paesaggio, l'aria sana per trarne vantaggi economici. Non credo che si possa giungere a tanto. Dobbiamo tener conto dell'attuale situazione e cioè che probabilmente ci troviamo su due fronti. E' una pura questione di punti di vista e cioè come sarebbe meglio procedere sotto il profilo della politica economica.

Il terzo punto riguarda il servizio degli impianti. Di ciò se ne è discusso molto, che l'esercizio dell'impianto deve essere garantito, poiché è stato realizzato in base ad una concessione pubblica e pertanto è pure di pubblica utilità. La Regione del resto è competente per la revisione dei prezzi, per la sorveglianza del servizio ecc. Tutto questo è garantito, ma anche in tal senso non possiamo andare oltre ad un determinato limite. Mi si permetta di indicare a tal proposito un piccolo esempio. In una zona sciistica sussistono cinque impianti funiviari; in determinati giorni o settimane soltanto per due funivie vi sarebbe effettivamente un sufficiente numero di utenti, per cui risulterebbe assolutamente antieconomico mettere in funzione l'intero sistema. Siccome questa situazione si verificherebbe soltanto in determinati giorni e per lo più per poco tempo — può trattarsi anche soltanto di una mezza giornata — non si può pretendere che i titolari richiedano telegraficamente l'autorizzazione alla Regione di sospendere il servizio, p.es.

per poche ore. In casi simili non possiamo evidentemente procedere con precise norme, tanto più che sappiamo che le funivie sono molto delicate nel loro funzionamento, per cui sarebbe in ogni momento possibile aggirare la norma, dando da intendere che l'impianto necessita di piccole riparazioni. Se qualcuno intende sospendere l'esercizio di una funivia lo può fare senza difficoltà, con il pretesto del malfunzionamento dell'impianto elettrico o del sistema di frenatura; egli può semplicemente dichiarare che lo stesso non è sicuro, la qual cosa non potrà mai essere controllata. Per questi motivi desidero esprimere il mio parere, che tale settore continui a serbare carattere privato, poiché gli impianti funzioneranno senz'altro, se il numero degli utenti sarà sufficiente. Dovrà essere nostro compito e non del titolare sospendere l'esercizio al sorgere del più piccolo guasto, poiché nessuno può pretendere che l'impianto venga messo in funzione anche in mancanza dei necessari utenti.

Mi si permetta di dire qualche cosa in merito alla progettazione: il consigliere Spöglger ha sostenuto che non si dovrebbe accordare alcuna concessione, prima che non sia stata elaborata l'intera pianificazione per la zona interessata. Sono pienamente d'accordo. Loro signori sanno che da anni la Regione ha previsto nel bilancio un capitolo — e se non erro è il capitolo 3850 — in base al quale si sovvenzionano progetti. Gli assessori che mi hanno preceduto sono ricorsi a tali mezzi, mentre io ho dichiarato a coloro che intendevano prendere delle iniziative di attendere alcuni mesi od un anno per richiedere un contributo. Ho consigliato loro di voler approntare un progetto delle piste da sci e di tutti gli impianti connessi e poi procedere gradatamente, secondo un preciso programma, alla relativa realizzazione. Ho esposto la mia opinione al signor Presidente della Giunta regionale che nel corso dell'anno

sarebbe opportuno aumentare notevolmente i mezzi previsti in predetto capitolo e vi sono buone probabilità che con la prossima variazione del bilancio vi si provveda in merito, onde poter favorire simile pianificazione ed evitare la costruzione degli impianti senza un preciso programma. In questo modo a lavori compiuti non si potrà più criticare il progetto, nel senso che l'impianto sarebbe dovuto sorgere più a destra, più a nord od a sud. Questa mia presa di posizione concerne in linea di massima gli argomenti trattati nel corso del dibattito generale sul presente provvedimento.

Mi si permetta di prendere pure posizione in merito ad un punto esposto dal collega Betta. Egli ha accennato al lavoro che si dovrà sbrigare quest'anno ancora entro Natale. Per quanto io sappia ogni anno nello stesso periodo si verifica un rallentamento nel disbrigo delle pratiche, causa l'accumularsi di una grande mole di lavoro. Ho già accennato brevemente durante il dibattito di aver risposto alla sua interrogazione a stretto giro di posta, credo due o tre giorni dopo il relativo inoltro, illustrando la complessa questione, riguardo il motivo dell'ammucchiarsi delle pratiche. Si tratta di un ampio complesso di questioni. Ma per mettere in evidenza soltanto alcuni punti, desidero dire quanto segue: innanzitutto spesso non si rispetta il termine proposto, rispettivamente consigliato dall'ispettorato generale per la presentazione del progetto; in secondo luogo durante il periodo estivo, che ci offre la migliore possibilità di lavoro, il presidente della società od il titolare privato si trovano o per motivi professionali o per vacanze alla Riviera. Infine con la azienda fornitrice l'energia elettrica, e nella maggior parte dei casi si tratta dell'ENEL, esiste soltanto un contratto stagionale per l'inverno. In questo modo d'estate non è possibile lavorare sull'impianto per mancanza di energia elettrica, per cui non è possibile ese-

guire le prove necessarie. Soltanto dopo la festa di Ognissanti si prendono in considerazione i lavori di manutenzione e dopo la festa di S. Ambrogio tutti hanno improvvisamente fretta e l'ispettorato generale dovrebbe compiere, entro il dicembre, dunque in questi 13 giorni, dei miracoli. Il consigliere Betta ha proposto di assumere per questo periodo dei liberi professionisti per poter far fronte alle esigenze del superlavoro. Senza aver interpellato i tecnici della Regione, presumo che ciò non sia possibile, poiché i liberi professionisti sono i progettisti ed i costruttori degli impianti in questione, per cui pure loro sono oberati di lavoro e non possono assumere altri incarichi. Inoltre si andrebbe comunque incontro ad altre difficoltà, in quanto predette persone necessiterebbero di un periodo di avviamento a questo tipo di lavoro, per poter procedere all'atto del collaudo secondo i criteri dell'autorità di sorveglianza della Regione. La legge prevede del resto che la responsabilità è dei tecnici dell'ispettorato ed in tal caso pure per il lavoro eseguito dai liberi professionisti, per cui a mio avviso questa idea sarebbe in pratica inattuabile. E' stata inoltre ritenuta equa la proposta di incaricare pure i periti industriali a dirigere le singole aziende. Questo è giusto! A predetti periti non si possono affidare grandi impianti, ma bensì quelli minori. Posso assicurare che ciò è previsto dalle norme di attuazione che stiamo elaborando, che verranno emanate dopo l'entrata in vigore della legge in parola.

Mi si permetta di esporre anche il problema, in quale misura sia opportuno collegare la legge sull'ordinamento funiviario con quella concernente le piste da sci. Desidero soltanto fare presente che la legge sull'ordinamento funiviario è stata elaborata ed approntata prima di quella riguardante le piste da sci, ma per il momento ciò non è di rilevante importanza. A prescindere da tutto questo desidero dire quanto segue: se è ne-

cessario richiere il decreto del Presidente della Giunta regionale, previa omologazione delle piste da sci, non raggiungeremo lo scopo che con questa legge ci prefiggiamo e cioè di accelerare il lavoro, poiché predette piste da sci non devono essere apprestate assolutamente dallo stesso ente. Richiedendo prima della costruzione degli impianti, l'apprestamento delle piste, trascorrono 3 o 4 anni, finché si potrà procedere, dopo l'omologazione, a porre in opera gli impianti. Questo mi appare impossibile.

Interruzione

DEJACO (assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.):
Esistono due leggi! Ogni cittadino è a conoscenza, che in questo settore vi sono diversi provvedimenti legislativi. Insisto nella mia richiesta ed avvanzerò una rispondente proposta, affinché si provveda comunque a menzionare tutto questo nella legge, per richiamare l'attenzione del costruttore di un impianto, sulla legge delle piste da sci, quand'egli si appresterà a studiare il provvedimento legislativo funiviario. In questo modo potrà tener conto di ambedue le leggi. Volendo però stabilire un collegamento fra ambedue le leggi, vincolandole l'una all'altra, verremo a trovarci in un circolo vizioso, che ostacolerà e prolungherà tutta la procedura, la qual cosa non ci permetterà di conseguire lo scopo principale ed il più grande vantaggio della legge, cioè ad accelerare la procedura in parola. Questa è la mia opinione in merito a questo punto!

Credo pertanto di aver risposto alle domande rivoltemi nel corso del dibattito generale. I punti principali sono stati menzionati, mi riservo comunque di prendere posizione alle proposte di modifica presentate o che si intendono ancora inoltrare, durante la discussione articolata.)

PRESIDENTE: La discussione generale è chiusa. Pongo in votazione il passaggio alla discussione articolata: approvato a maggioranza con 5 astensioni.

La seduta è tolta e viene rinviata a giovedì alle ore 10, per la conclusione di questa legge.

(ORE 17)