

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

**UFFICIO RESOGONTI CONSILIARI  
AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE**

**SEDUTA  
93.  
SITZUNG  
18. 2. 1971**

**Presidente: von FIORESCHY  
Vicepresidente: BERTORELLE**

**VI. LEGISLATURA - VI. LEGISLATURPERIODE**



## INDICE

**Disegno di legge n. 62: «Disciplina delle linee  
di trasporto funiviario in servizio pubblico»**  
pag. 3

## INHALTSANGABE

**Gesetzentwurf Nr. 62: «Regelung der öffentli-  
chen Seilbahntransporte»**  
Seite 3

A CURA DELL'UFFICIO  
RESOCONTI CONSILIARI

Ore 10.15.

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale.

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

PRESIDENTE: Lettura del processo verbale della seduta 12.2.1971.

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

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

E' assente giustificato per malattia il cons. avv. Agostini.

Inoltre comunica il cons. Avancini che in seguito a una deliberazione del Congresso nazionale, il P.S.U. ha modificato la sua denominazione in P.S.D.I. Analogamente, il gruppo consiliare del P.S.U. si chiamerà d'ora in poi gruppo consiliare del partito sociale democratico italiano.

Procediamo subito all'esame articolato del Disegno di legge n. 62:

**«Disciplina delle linee di trasporto funiviario in servizio pubblico».**

## TITOLO 1°

### Concessione linee di trasporto funiviario

#### Art. 1

#### Oggetto della concessione

*Le linee di trasporto funiviario di interesse regionale, per il trasporto in servizio pubblico di persone, cose o misto, sono subordinate a concessione regionale.*

*Sono linee di trasporto funiviario quelle realizzate da impianti i quali usufruiscono di una o più funi impiegate o come vie di corsa, o come organi di trazione.*

*Le linee di trasporto funiviario sono suddivise in tre categorie:*

*a) la prima comprende le linee che effettuano, da sole od in proseguimento con altre linee di trasporto in servizio pubblico, un collegamento tra strade o ferrovie e centri abitati o fra centri stessi, e siano realizzate mediante impianti con veicoli chiusi aventi le caratteristiche da stabilirsi nel regolamento di esecuzione della presente legge;*

*b) la seconda categoria comprende le linee le quali:*

*— creino un collegamento di trasporto realizzato mediante tipi di impianti con caratteristiche tecniche richiedenti notevoli investimenti di capitali;*

*— oppure siano parte principale od indispensabile di un sistema di linee ai sen-*

*si dell'articolo 17 della presente legge; c) la terza categoria comprende le linee che non rientrano nelle categorie precedenti.*

A questo articolo è stato presentato un emendamento a firma Gouthier, de Carneri e Virgili, che dice: aggiungere dopo «capitali» «il cui ammontare sarà determinato dal Regolamento di attuazione della presente legge». Questo emendamento è aggiuntivo alla lettera b).

Metto in discussione l'emendamento preletto. Chi chiede la parola? La parola al consigliere Gouthier.

GOUTHIER (P.C.I.): Questo emendamento si ricollega alle osservazioni di fondo che noi abbiamo fatto agli articoli fondamentali, all'impostazione di questa legge, osservazioni che sostanzialmente coincidono con quelle fatte dal gruppo socialista. Noi ci troviamo di fronte a una legge rivolta favorevolmente verso chi investe o chi aspira a investire mentre pochi o scarsi sono i vantaggi per la collettività. Nel caso in esame noi vogliamo introdurre questa che è una specificazione di carattere programmatico, perché? Perché un investimento di impianti a fune, anche modesto, comporta necessariamente delle gravi limitazioni, nel senso che questo investimento dà a chi lo compie il diritto di esproprio per i terreni su cui sorgono gli impianti, i servizi fondamentali, e da qui discendono pesanti diritti di servitù a carico dei fondi dei terreni su cui passano gli impianti. Noi ci troviamo di fronte all'esigenza di accelerare, di favorire gli investimenti, ma anche di fronte alla esigenza di tutelare la collettività. Ora cosa significa notevoli investimenti di capitale? La parola è ambigua, perché se noi prendiamo un investimento, ad esempio, di 10 o di 15 milioni, per chi investe, può essere considerato notevole, poiché l'investitore può aver contratto dei prestiti in banca abbastanza one-

rosi e così via. Ma noi possiamo porci, da un punto di vista relativo, a giudicare la parola «notevoli»; noi dobbiamo far sì che soltanto degli investimenti sostanziosi — non soltanto per il singolo, per la società che investe, ma anche per la collettività — possono giustificare dei limiti, ecco nel senso che venga avanti un processo di espropriazioni e di costituzione di servitù attiva e rispettivamente passiva per i proprietari dei fondi gravati. Perciò noi vogliamo che il regolamento di attuazione della presente legge porti a delle specificazioni; noi non possiamo lasciare la parola «notevoli» a una interpretazione, la più fluttuante, la più ampia, perché potremmo arrivare al punto da considerare notevoli, investimenti di qualche milione, soltanto perché essi sono notevoli per chi investe, ma come ammontare di capitale in senso assoluto non sono gran che. Bisogna porre, a nostro avviso, un limite minimo, e questo verrà fatto a seconda dei diversi tipi di impianto, nel regolamento di attuazione, altrimenti apriamo la via a una serie di limitazioni e di gravami, a carico molto spesso di piccoli e di medi proprietari, senza una reale contropartita, data da un investimento che per sua natura deve essere di un certo ammontare. Sarebbe assurdo introdurre nella legge delle cifre e per questo vogliamo rinviare al regolamento di attuazione, e in sede di regolamento di attuazione porre dei limiti, che però debbono tener conto di queste esigenze.

PRESIDENTE: La parola all'assessore.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Herr Kollege Gouthier hat mit seiner Bemerkung recht. Er sagt, daß im Gesetz keine Zahlen und Limits aufscheinen dürfen; er schlägt vor, dieselben in den Durchführungsbestimmungen vorzusehen. Infolgedessen ist der Ausschuß

mit der Annahme dieses Zusatzantrags einverstanden.

*(assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): Il collega Gouthier ha giustamente osservato che nella legge non si possono indicare cifre e limiti, e propone pertanto di voler prevedere gli stessi nelle norme di attuazione. La Giunta regionale è quindi d'accordo di accettare questa richiesta aggiuntiva).*

---

PRESIDENTE: Metto in votazione l'emendamento preletto: è approvato all'unanimità. La parola al cons. Manica.

MANICA (P.S.I.): . . . signor Presidente, grazie. Riascoltando la lettura dell'articolo 1 di questo disegno di legge, mi pare che ci sia da chiarire una cosa. Dice il comma 1°: «le linee di trasporto funiviario di interesse regionale». Vorrei sapere che cosa significa «di interesse regionale» e se ci possono essere delle linee di trasporto funiviario, che non siano di interesse regionale. Perché se così fosse, evidentemente bisognerebbe stabilire di chi diventa la competenza per rilasciare il nulla-osta per la concessione. Ecco perché io chiederei lumi in questo senso al signor assessore. La dizione «di interesse regionale» forse potrebbe prestarsi a degli inconvenienti in un domani, e a meno che le spiegazioni che il signor assessore mi potrà dare non siano diverse, io proporrei — semmai bisognerebbe stendere un emendamento in questo senso — di cambiare la dizione di «interesse regionale» in quella che voglia dire che verranno esercitate.

PRESIDENTE: La parola all'assessore.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Dem Herrn

Kollegen Manica möchte ich sagen, daß sich die Definition «di interesse regionale» auf das Gebiet der Region beschränkt. Ich möchte darauf hinweisen, daß es meiner Ansicht nach nicht abgeändert werden sollte, da diese Diktion immer dann im Autonomiestatut Verwendung findet, wenn eine Kompetenz innerhalb der Regionalgrenzen erteilt wird, wie zum Beispiel bei Wasserleitungen, Straßen, Lizenzen und dergleichen. Wenn zum Beispiel eine Konzession für eine Seilbahn erteilt werden müßte, die beginnend in der Provinz Brescia in die Provinz Trient führt, ist das Ministerium und nicht mehr die Region zuständig. Das wird mit der Definition «interesse regionale» ausgedrückt und wurde auch im Text des Autonomiestatutes in diesem Sinne festgelegt.

*(assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): (Desidero dire al collega Manica che la definizione «di interesse regionale» è limitata alla Regione. Mi si permetta di fare presente che tale dizione non va modificata, poiché essa trova applicazione nello statuto di autonomia, soprattutto quando si tratta di concedere una competenza nell'ambito regionale, come ad esempio, nel caso di condutture idriche, strade, licenze, ecc. Se si dovesse, tanto per citare un esempio, accordare una concessione per una funivia, che conduce dalla provincia di Brescia a quella di Trento, l'organo competente non sarebbe la Regione, ma bensì il Ministero. Con l'espressione «di interesse regionale» si vuole esprimere questo, la qual cosa è stata stabilita in tal senso anche nel testo dello statuto di autonomia).*

---

PRESIDENTE: La parola al cons. Manica.

MANICA (P.S.I.): Prendo atto di quanto affermato dal signor assessore, ma ritengo che sia bene sia stata puntualizzata la dizione

«di interesse regionale» che si intende riferita al territorio della Regione.

PRESIDENTE: Metto in votazione l'art. 1: è approvato all'unanimità.

#### Art. 2

##### *Domanda e documentazione*

*La domanda di concessione, indirizzata alla Giunta regionale, deve essere presentata all'Ispettorato generale dei trasporti corredata dalla documentazione seguente:*

a) *il progetto di massima od esecutivo dello impianto che realizza linea. I requisiti del progetto di massima saranno stabiliti nel regolamento di esecuzione della presente legge.*

*La concessione assentita su progetto di massima decade qualora il progetto esecutivo non venga presentato entro il termine stabilito nell'atto di concessione, termine comunque non superiore a due anni;*

b) *una relazione sulle finalità della linea e sulle esigenze sociali ed economiche che con la medesima ci si propone di soddisfare e sulla categoria richiesta per la linea, indicando gli elementi per la determinazione della stessa;*

c) *la ricevuta relativa all'avvenuto deposito cauzionale. Tale deposito verrà restituito qualora la linea abbia ottenuto il nulla-osta all'inizio del servizio di cui all'articolo 27 ultimo comma della presente legge oppure nel caso che la concessione sia stata negata.*

*L'importo della somma sarà pari al 5 per cento del costo convenzionale dell'impianto realizzante la linea, fissato secondo i criteri stabiliti con regolamento; il minimo di detto importo è comunque fissato in lire 300 mila ed il massimo in 20 milioni;*

d) *per le linee di prima e seconda categoria e nei casi per i quali occorre richiedere*

*l'espropriazione per pubblica utilità, ai sensi dell'articolo 21 della presente legge, il piano particolareggiato di esecuzione descrittivo dei beni di cui sia necessario l'esproprio o la costituzione coattiva di servitù. Tale piano deve soddisfare alle condizioni dell'articolo 10 della legge regionale 17 maggio 1956, n. 7 e successive modificazioni ed integrazioni.*

*Il piano particolareggiato è integrato da un elaborato tecnico relativo al calcolo della linea, alla determinazione dei terreni interessati dalla stessa, alla individuazione delle aree sulle quali vengono ad insistere le costruzioni ed il dimensionamento di queste.*

A questo articolo sono stati presentati vari emendamenti. Il primo a firma Raffaelli e Manica, dice: alla lettera a) dopo le parole «presente legge», aggiungere «che dovrà essere emanato entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge medesima».

Poi c'è un altro emendamento a firma Dejaco, Mueller e Matuella, che però riguarda la lettera b) che leggerò poi.

Metto in discussione l'emendamento riguardante la lettera a).

La parola al cons. Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Abbiamo una storia nella legislazione italiana, che è una delle più tristi del mondo, per quel che riguarda i regolamenti. Ci sono delle leggi, credo del 1865-1866, che rinviano al successivo regolamento, cosa che non è ancora stato fatto. Quindi stabilire un termine, che non mi pare né stretto, né eccessivo, di sei mesi, vuol dire impegnare effettivamente la amministrazione a completare la legge con tutti quei rinvii al regolamento che la legge stessa contiene. Ce ne sono almeno sei o sette, che io ho segnato, forse di più, relativi a disposizioni essenziali. Quindi anche se avessimo la legge senza il



relativo regolamento, avremmo uno strumento monco, sia per l'amministrazione che per i cittadini, per i privati e per i costruttori, per i concessionari. Quindi mi pare una cosa ovvia, chiedere e stabilire che ci sia un limite perentorio.

PRESIDENTE: La parola alla Giunta.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Ich habe nichts gegen die Annahme dieses Zusatzantrages, umsomehr als ich dem Herrn Kollegen Raffaelli versichern kann, daß die Durchführungsbestimmungen zu diesem Gesetz, also das eigentliche Reglement, bereits fertiggestellt ist und mit Ausnahme der sich aus dieser Diskussion ergebenden wenigen Zusätze bereitliegt, damit es nach Inkrafttreten dieses Gesetzes veröffentlicht werden kann. Ich habe also nichts dagegen, daß diese, meiner Ansicht nach zu große Zeitspanne von sechs Monaten ins Gesetz aufgenommen wird.

*(assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): (Non sono contrario all'accettazione di questa richiesta aggiuntiva, tanto più che posso assicurare al collega Raffaelli, che le norme di attuazione relative a questa legge, vale a dire che il regolamento vero e proprio è già stato elaborato, eccezion fatta per queste piccole aggiunte, che si possono accettare in seguito a questa discussione, e pertanto dopo la entrata in vigore della legge, predetto regolamento potrà essere pubblicato. Non sono quindi contrario che nella legge si preveda il termine di 6 mesi, sebbene io personalmente lo ritenga troppo ampio).*

---

PRESIDENTE: Metto in votazione questo emendamento: è approvato all'unanimità.

Alla lettera b) dell'art. 2 sono stati presentati i seguenti emendamenti: a firma della Giunta: aggiungere il seguente capoverso: «qualora la linea serva anche quale mezzo di risalita per piste di sci, la relazione deve contenere la descrizione sommaria del percorso e delle caratteristiche delle piste di discesa».

Un altro emendamento a firma Manica, Nicolodi e Raffaelli: togliere le parole «e sulle esigenze sociali ed economiche che con la medesima ci si propone di soddisfare».

Allora ha la precedenza, perché è un emendamento soppressivo, l'emendamento Raffaelli, Nicolodi e Manica.

La parola al cons Manica.

MANICA (P.S.I.): Signor Presidente, la proposta che viene fatta, di togliere le parole «sulle esigenze sociali ed economiche che con la medesima ci si propone di soddisfare», è dovuta a nostro modo di vedere, a due questioni: anzi tutto non indurre in tentazione coloro che domandano la concessione a fare un'ampia descrizione di esigenze sociali ed economiche, che probabilmente non ci sono, per cui i concessionanti verrebbero a essere presentati o a presentare sé stessi come dei benefattori della umanità, mentre in realtà non lo sono, in quanto si tratta di fare degli impianti che bene o male faranno un determinato servizio una volta fatti, ma vengono fatti con fini di guadagno. Per una questione di buon gusto sarebbe una cosa ben fatta togliere queste parole. D'altra parte il comma, come rimarrebbe non sarebbe affatto mutilato, perché le finalità della linea, della categoria di appartenenza della linea, che sono gli aspetti fondamentali sotto il profilo tecnico, sotto il profilo della esigenza di un esame da parte dei competenti organismi della domanda, rimarrebbero inalterate, per cui io pregherei veramente la Giunta di concordare con noi sul togliere queste parole.

PRESIDENTE: La parola all'assessore.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Dem Herrn Kollegen Manica möchte ich folgendes sagen: Meiner Meinung nach halte ich eine Streichung des Wortlautes «ein Bericht über die Zielsetzung der Seilbahnlinie und die sozialen und wirtschaftlichen Erfordernisse» aus verschiedenen Gründen beinahe ausgeschlossen. Erstens ist er außerordentlich notwendig, um durch das beratende Komitee die Einstufung vornehmen zu lassen, die bei dieser Gelegenheit erfolgt. Was bleibt uns noch, wenn wir diese Gesichtspunkte ausklammern? Im übrigen wissen wir genau, daß schließlich die in der Region zu errichtenden Seilbahnen einem wirtschaftlichen Zweck dienen: sie dienen dem gesamten Ausbau des Fremdenverkehrs und unter Umständen in der ersten Kategorie der Erschließung eines Dorfes. Das sind wirtschaftliche und soziale Erfordernisse. Wenn das im Bericht vermerkt ist, kann gesagt werden, in welche Kategorie die Anlage einzustufen ist, ob in die erste, zweite oder dritte. Trotz der Erklärung des Herrn Kollegen Manica verstehe ich nicht, warum er diesen Wortlaut gestrichen haben möchte. Wir haben doch nicht zu verheimlichen, daß unsere Anlagen sowohl wirtschaftlichen als auch sozialen Zwecken dienen. Es scheint mir richtig, daß genannter Wortlaut notwendig ist, um — wie gesagt — die Einstufung vornehmen zu können. Infolgedessen würde der Ausschuß diesen Streichungsantrag ablehnen!

(assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): (Al collega Manica vorrei dire quanto segue: per diversi motivi escludo quasi la depennazione della dizione «una relazione sull'obiettivo della linea funiviaria e le esigenze social-economiche». In primo luogo essa è estremamente necessaria per la classificazione, a cui vi prov-

vederà in quest'occasione il comitato consultivo. Che cosa ci rimarrebbe, se cancellassimo anche questi punti di vista? Sappiamo del resto benissimo che la costruenda funivia nel nostro territorio ha l'unico scopo di favorire la economia: esse servono per lo sviluppo generale del turismo e quelle di prima categoria fra l'altro anche per rendere accessibili determinati paesi. Queste sono esigenze social-economiche. Se ciò viene inserito nella relazione, si può senz'altro stabilire in quale categoria vada inserito l'impianto, se nella prima, nella seconda o nella terza. Nonostante la dichiarazione del collega Manica non comprendo per quale motivo si dovrebbe depennare questa dizione. Non abbiamo certamente da nascondere che simili impianti servono a scopi social-economici. Mi sembra giusto che predetta dizione sia necessaria per poter provvedere — come già detto — alla classificazione e la Giunta pertanto respinge la richiesta di cancellazione).

PRESIDENTE: La parola al cons. Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Vorrei insistere per cercare di farci capire, premettendo che non è una questione di vita o di morte. Se è vero quanto dice l'assessore, e può essere vero per certe categorie di linea, diventa veramente l'incentivo a una piccola innocente mistificazione, il prescrivere la descrizione di esigenze sociali ed economiche a un richiedente che intenda piantare uno skilift. Saranno esigenze di carattere turistico, di carattere sportivo, «sociali ed economiche» evidentemente le deve inventare. Mentre quando queste esigenze sociali ed economiche esistono, vengono e possono venire indicate dal richiedente, anche se non c'è questa specifica richiesta. Se noi di-

ciamo: le relazioni sulla finalità della linea «e sulle esigenze che con la medesima ci si propone di soddisfare» «e sulla categoria richiesta», facciamo l'ipotesi «finalità della linea» di tirare da valle a monte i ragazzini che imparano a sciare, lo scopo che ci si propone di soddisfare è quello di far imparare agevolmente lo sci ai ragazzini sul prato. L'economia e la socialità in un impianto di questo tipo, bisogna veramente inventarli, cioè economia dappertutto, c'è socialità dappertutto, ma evidentemente non si parla di esigenze sociali, e soprattutto economiche, con riferimento singolo. Capisco che la richiesta di un sistema di linee in un comprensorio non ancora valorizzato, in un comprensorio vergine, può dar luogo a un trattato sulle esigenze sociali ed economiche della zona, dei paesi, delle popolazioni, ecc. ecc., e lo si può fare anche se non c'è questa indicazione specifica, ma la linea modesta, lo skilift o anche la seggiovia di servizio, puramente di risalita turistica, per la quale si deva fare una descrizione di esigenze sociali ed economiche. Non è che un incentivo ad inventare qualche cosa di fasullo, quindi mistificato. Questa è la ragione per la quale ci pare di insistere, pur comprendendo che anche se rimane questa dizione, gli aspetti negativi della medesima saranno quelli che ho indicato: indurre in tentazione di dire qualche bugia, di inventare qualche giustificazione sociale ed economica, là dove non ce ne possono essere.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Crespi.

CRESPI (P.L.I.): .... Signor Presidente per dire che, più che come consigliere, io mi associo come progettista all'emendamento proposto dai colleghi socialisti.

PRESIDENTE: Metto in votazione l'e-

mendamento preletto: è respinto con 6 voti favorevoli, 15 contrari e 1 astenuto.

Metto in discussione l'emendamento aggiuntivo presentato dalla Giunta, del seguente tenore: «qualora la linea serva anche quale mezzo di risalita per piste di sci, la relazione deve contenere la descrizione sommaria del percorso e delle caratteristiche delle piste di discesa».

La parola al cons. Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): ... Se questo emendamento proposto dalla Giunta dovesse essere da solo sostitutivo del nostro emendamento: «aggiungere una lettera è), con la seguente dizione, ecc. ecc.», direi che non possiamo accettarlo. Se la Giunta, come mi pareva di aver capito ha un altro emendamento, nel quale dica che il progetto definitivo non può essere approvato se non in presenza del decreto di approvazione delle piste, allora penso che possiamo anche non insistere, ma con la sola descrizione delle piste se le sogna le esigenze che noi abbiamo voluto indicare, quella cioè che per fare degli impianti di risalita destinati all'uso del servizio di pista, bisogna, in presenza della legge che abbiamo votato nel mese scorso, essere in regola con quella legge. Ma non si è in regola con la sola indicazione e descrizione. Quindi vorrei precisazioni, assieme all'assessore, in materia.

PRESIDENTE: La parola all'assessore.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Ich bin gerne bereit, diese Angelegenheit zu erklären. Es ist allenthalben gesagt worden, daß eine Verzahnung zwischen einem Gesetz und dem anderen gegeben sein müßte, und das ist richtig. Wir haben inzwischen ein Skipistengesetz, das im vorliegenden Gesetz zu berücksichtigen ist. Wenn wir in diesem Gesetz verlangen, daß

laut Artikel 8 des Pistengesetzes der Präsident der Regionalregierung ein Gutachten abgibt oder aufgrund desselben Artikels das Projekt genehmigt wird oder die nicht für alle Pisten vorgeschriebene Homologierung erfolgen soll, dann kommen wir so weit, daß wiederum die Konzessionserteilung lange hinausgeschoben wird, umsomehr als — wie bedacht werden muß — nicht immer der Erbauer der Anlagen auch die Skipisten errichtet. Das muß nicht unbedingt der Fall sein, obwohl es manchmal zutrifft. Die Körperschaft, die die Skipiste erbaut, muß nicht mit dem Erbauer der Anlage identisch sein. Infolgedessen hatten wir gedacht, daß mit diesem Änderungsantrag im vorzulegenden Bericht der Hinweis auf den ungefähren Verlauf der Pisten gewährleistet werden soll. Der Erbauer einer Seilbahnanlage muß wissen, daß er auch mit dem Skipistengesetz zu rechnen und dementsprechend vorzugehen hat. Bei Investierung der Kapitalien muß er gleichzeitig mit der Unterbreitung der Projekte für die Genehmigung zum Bau der Seilbahnanlagen auch die Angelegenheit hinsichtlich der Skipisten vorantreiben. Infolgedessen scheint mir, daß zur Verzahnung beider Gesetze dieser Zusatzantrag vollkommen genügt. Natürlich besteht auch eine Verbindung mit Artikel 4, da damit die Zusammensetzung und die Arbeit des Landeskomitees vorgesehen wird. Jedoch ergibt sich aus diesem Zusatzantrag eine Abänderung genannten Artikels, damit ein besseres Ineinanderspielen gewährleistet werden kann. Infolgedessen erlaube ich mir, den Präsidenten um Vertagung der Diskussion zu Artikel 4 zu ersuchen, damit wir mit mehr Ruhe diese Angelegenheit und diese Abänderungen vorbereiten können. Der Zusatzantrag zu Artikel 2 ist meiner Ansicht nach absolut zielführend!

*(assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): (E' con piacere che chiarisco tale questione. Tutti hanno*

*affermato che si dovrebbe collegare ambedue le leggi, la qual cosa mi appare del resto giusta. Esiste infatti una legge sulle piste da sci, della quale si dovrebbe tener conto nel presente provvedimento legislativo. Richiedendo con questa legge che, in base all'art. 8 del provvedimento concernente le piste, il Presidente della Giunta regionale esprime il relativo parere, l'approvazione del progetto oppure l'omologazione, del resto non prevista per tutte le piste, l'accordo della concessione viene nuovamente procastinato, tanto più che non sempre il costruttore degli impianti provvede pure all'apprestamento delle piste e di ciò se ne deve eventualmente tenere conto. Non è detto che il costruttore dell'impianto funiviario provveda anche alle piste, sebbene talvolta ciò accada. L'ente che appresta predette piste non deve affatto identificarsi nel costruttore della funivia e perciò con questa richiesta di modifica si vuole garantire che nella relazione, che verrà presentata, venga indicato press'a poco il relativo tracciato. Il costruttore di un impianto funiviario deve sapere di dover tener conto della legge in parola e di provvedervi in merito. Investendo capitali deve portare avanti pure la questione delle piste contemporaneamente alla presentazione dei progetti, tendenti ad ottenere le concessioni funiviarie. Per questo motivo credo che la presente aggiunta sia sufficiente per collegare ambedue le leggi. Naturalmente esiste anche una connessione con l'art. 4, che prevede la composizione ed il lavoro del comitato provinciale. Questa proposta aggiuntiva rende tuttavia necessaria una modifica al predetto articolo, per connettere meglio i due provvedimenti. Mi permetto quindi di pregare il signor Presidente di voler aggiornare la discussione sull'art. 4, per poter esaminare ed elaborare con calma le modifiche. L'aggiunta all'art. 2 è a mio avviso assolutamente consona allo scopo!)*

PRESIDENTE: Metto in votazione l'emendamento della Giunta: ...

RAFFAELLI (P.S.I.): Lei sta mettendo in votazione l'emendamento della Giunta?

PRESIDENTE: Lo debbo rileggere?

RAFFAELLI (P.S.I.): No, io mi permetterei di far presente che l'emendamento nostro precede quello della Giunta, sulla stessa materia, o uno o l'altro perché sono due che non vanno d'accordo ...

PRESIDENTE: Sì, ma l'emendamento vostro è già stato ...

RAFFAELLI (P.S.I.): L'emendamento nostro — se non me l'ha portato via il mio collega Nicolodi, glielo dico subito — ...

PRESIDENTE: Ah, se c'è un altro, allora bisogna che me lo consegnate ...

RAFFAELLI (P.S.I.): L'emendamento nostro dice: aggiungere una lettera e) con la seguente dizione: «e) per le linee che siano destinate a servire una o più piste di sci, dal decreto del Presidente della Giunta regionale di cui all'articolo 8 della legge regionale 13 luglio 1970, n. 13».

Questo è più radicale, evidentemente.

PRESIDENTE: Scusate, perché ...

RAFFAELLI (P.S.I.): Semmai bisogna eliminarlo per mettere al suo posto ... E io desidero prendere ancora la parola in argomento ...

PRESIDENTE: Sì, ha ragione c'è l'emen-

damento soppressivo che ha la precedenza, che dice: all'art. 3 2° comma, togliere le parole «ed alle esigenze sociali ed economiche».

RAFFAELLI (P.S.I.): Quello l'abbiamo già votato!

PRESIDENTE: già votato quello ...

RAFFAELLI (P.S.I.): Chiedo scusa, guardi, signor Presidente, mi consente?

PRESIDENTE: Prego!

RAFFAELLI (P.S.I.): All'articolo 2, signor Presidente, noi abbiamo presentato tre emendamenti, più quello che è già stato respinto ... Alla lettera c) un nostro emendamento sul massimo della cauzione, che ha una precedenza logica oltre che temporale su altri eventuali. Poi c'è un emendamento aggiuntivo, per ciò che riguarda il problema del coordinamento delle due leggi ... Poi ultimo, perché non mi risulta che sia stato distribuito in precedenza, quindi è stato presentato adesso, quello della Giunta sull'ultimo argomento ...

PRESIDENTE: Sì, sì ha ragione ...

RAFFAELLI (P.S.I.): Quindi mi permetterei di suggerire, che per andare con ordine bisognerebbe fare l'emendamento alla lettera c) prima, se vogliamo seguire l'articolo così come fate ...

PRESIDENTE: Sono venuto in possesso adesso degli emendamenti, si vede che dal confronto fra Giunta ecc. sono andati perduti, perciò domando scusa, è naturale ha la precedenza la lettera c), cioè dove dice, all'ultima riga: togliere le parole «ed il massimo in

20 milioni».

Così trattiamo prima la lettera c): togliere le parole «ed il massimo in 20 milioni».

Chi chiede la parola? La parola al consigliere Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Sì, ho già avuto modo di dire, in sede di discussione generale, il nostro parere su questo punto. Vorrei brevemente richiamarlo. Mi pare che così come è congegnata la legge, col passaggio dalle linee e dei sistemi di linee dal sistema della concessione degli impianti, al sistema della concessione potenziale, poi effettiva, si può ipotizzare il caso dell'accaparramento di un intero comprensorio turistico, da parte di un singolo o di una società, per due anni, cosa che può, sotto il profilo della funzionalità, della razionalità, essere senz'altro positiva, ma deve dare anche determinate garanzie di serietà. Se io domando un sistema di linee, o impianti, il cui valore complessivo può essere di centinaia di milioni o superiore anche al miliardo, e con questa mia domanda posso bloccare per due anni le iniziative altrui, devo intanto correre il minimo di rischio, e in secondo luogo dare una dimostrazione minima iniziale di capacità economica. Quindi il limite posto dei 20 milioni non lo accettiamo, perché con 20 milioni, che non sono poi una cifra esorbitante, chiunque può bloccare per un paio di anni un'intera zona, per poi magari abbandonarla, rimetendoci il 5%,  $5 \times 2 = 10$ , cioè un milione, e con un milione ha eliminato per due anni possibilità di iniziativa da parte di altri concorrenti. Quindi proponiamo la abolizione in quel limite: che il 5% sia il 5%. E quando un valore di impianto, di una serie di impianti è di un miliardo, chi aspira a farlo, deve poter disporre di 50 milioni, perché sennò mi metto anch'io a fare impianti da un miliardo campati sulla speranza dei contributi, dei voti o roba del genere. Ci

deve essere un minimo di dimostrazione di capacità economica e il rischio proprio, il rischio per cui se uno fa una domanda di questo tipo deve anche rischiare qualche cosa di suo, deve farlo seriamente e deve partire con l'intenzione di recuperare poi i suoi 50 o 60 milioni o quanti saranno, in rapporto al valore dell'opera, ricupererà facendo effettivamente il lavoro se verrà concesso.

PRESIDENTE: La parola all'assessore.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Ich kann die Ansicht des Herrn Kollegen Raffaelli verstehen, derzufolge große Summen nur für Seilbahnanlagen in Frage kommen. Es ist vielleicht übersehen worden, daß im Artikel 17 von einer Reduzierung auf die Hälfte der Kautions bei Seilbahnanlagen gesprochen wird. Bei diesem Artikel habe ich die Absicht, einen Zusatzantrag einzubringen, in dem ein Limit bis auf 50 Millionen festgesetzt wird. In diesem Gesetz scheint es mir jedoch unbedingt notwendig, daß das Limit von 20 Millionen beibehalten wird, da nach Verabschiedung des Förderungsgesetzes nicht mit der einen Hand der Beitrag gewährt werden kann, der in derselben Höhe oder auch doppelt so hoch als Kautions zurückverlangt wird. Das scheint mir absolut nicht richtig zu sein, weshalb das Limit von 20 Millionen beibehalten werden muß. Infolgedessen würde der Ausschuss diesen Antrag ablehnen.

*(assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): (Posso comprendere l'opinione del signor collega Raffaelli, secondo cui gli importi di una certa consistenza vengono investiti soltanto per funivie. Probabilmente gli è sfuggito il particolare che nell'art. 17 si parla di una riduzione del 50% della cauzione proprio a favore dei progetti di linee funiviarie. In merito a questo*

*articolo intendo presentare un emendamento aggiuntivo, tendente a porre un limite fino a 50 milioni di lire. In questa legge mi sembra assolutamente necessario mantenere il limite dei 20 milioni di lire, poiché dopo la approvazione della legge di incremento non si può concedere con una mano il contributo, mentre con l'altra richiedere quale cauzione analogo importo, se non addirittura il doppio del contributo concesso. Ciò non mi appare giusto, per cui si deve insistere sul limite dei 20 milioni di lire. La Giunta respinge pertanto questo emendamento).*

---

PRESIDENTE: La parola al cons. Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Mi pare che abbiamo molta difficoltà a capirci su tutte queste cose. Il caso della cauzione che va oltre i 20 milioni, signori, può essere soltanto il caso di chi abbia grosse possibilità economiche, e non vedo perché bisogna agevolare proprio quelli. Perché se io avessi proposto di aumentare la percentuale di cauzione per l'artigiano o per il maestro di sci o la famiglia degli albergatori, che si fanno lo skilift o per la società che opera a Folgaria, quella che mi ha detto di avere inaugurato domenica l'assessore in Alto Adige, che sono società a grossa base popolare, di operatori economici locali, capirei che non ci sarebbe una giustificazione, ma parlando di 50 milioni si intende un miliardo di investimenti e chi fa un miliardo di investimenti merita tutti i riguardi, d'accordo, ma non merita queste agevolazioni che poi, fra il resto servono anche a non distinguere nettamente fra chi ha veramente la possibilità e chi non ce l'ha. Io non voglio fare nomi, ma è noto a tutti una vicenda in Alto Adige di una grande funivia della quale chi è stato consigliere re-

gionale fin dalla passata legislatura ne ha avuto la testa così, perché siamo stati tutti avvicinati, siamo stati fatto oggetto di pressione, perché aiutiamo... Che cosa se ne è fatto? E' ancora allo stato di progetto la funivia dal miliardo o degli 800 milioni. Perché? Perché evidentemente non c'era una base economica. Se incominciamo col dire a questi signori che devono investire un miliardo, dimostrare di averne almeno il 5%, almeno non chiediamo mica la luna nel pozzo e non siamo fiscali nei confronti di gente che ha poche possibilità economiche. Poi non ho capito assolutamente il riferimento al dare con una mano e togliere con l'altra. Perché la cauzione è un deposito che viene restituito. E quello che non viene restituito è una piccola percentuale della cauzione, che mi pare del 10%, quindi se quello che fa un progetto di un miliardo, deposita 50 milioni e poi non lo fa, ci rimette 5 milioni, che vien fuori il 50% e quindi è un rischio che deve correre. I piccoli ed i medi sono tutti entro la quota dei 20 milioni, perché i 20 milioni sono il 5% di 400 milioni, se non sbaglio, quindi siamo già a un livello di impianti notevoli, sebbene con 400 milioni si fanno impianti di non grande mole e si fa una funivia di non grande mole. Quindi non è che il piccolo, il medio operatore, la società di discreta forza economica sia vessata e non è vessato neanche chi va oltre questo limite, perché deve poter dimostrare che i soldi li ha in partenza e rischia qualcosa. Li mette a disposizione della Regione. Vorrei vedere le altre leggi, — non ne ho avuto il tempo — ma vorrei vedere quelle leggi, per esempio, dei lavori pubblici dello Stato, se ci sono abbattimenti di questo genere, se è vero che per la costruzione del palazzo del Ministero delle poste all'EUR, ha depositato una cauzione di 20 milioni per 2 o 3 miliardi di costruzione. Non credo assolutamente. Quindi non vedo neanche la ragione incentivante, perché chi ha gli

occhi su un sistema o su un impianto, su un gruppo di impianti che vadano al miliardo e oltre, deve avere la capacità e deve poter disporre tranquillamente di cifre che in fondo sono modeste.

PRESIDENTE: Metto in votazione l'emendamento preletto, cioè soppressivo delle parole «ed il massimo in 20 milioni»: è respinto a maggioranza.

C'è un altro emendamento sostitutivo alla lettera c) dell'art. 2, a firma della Giunta: sostituire al secondo capoverso le parole «lo importo della somma», con le parole «l'importo del deposito cauzionale», e le parole «criteri stabiliti con regolamento», con le parole «criteri da stabilirsi con regolamento».

La parola all'assessore.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Das sind rein formelle Änderungen, mit denen im wesentlichen nichts abgeändert wird. Vorher wurde gesagt: «l'importo della somma». Der Wortlaut: «l'importo del deposito cauzionale» ist doch bedeutend klarer! Dies trifft auch bei der Änderung «criteri stabiliti», in «da stabilirsi» zu. Es sind nur formelle Korrekturen!

*assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): (Queste sono modifiche puramente formali e non essenziali. Con la dizione precedente si diceva: «l'importo della somma», mentre le parole «l'importo del deposito cauzionale», mi sembrano notevolmente più chiare! Ciò vale pure per la modifica delle parole «criteri stabiliti» con «da stabilirsi». Sono soltanto correzioni formali!)*

PRESIDENTE: Metto in votazione questo emendamento: è approvato a maggioranza con 3 astenuti.

Adesso metto in discussione i due emen-

damenti presentati sulla stessa materia, uno riguardante la lettera b) presentato dalla Giunta e l'altro presentato dai cons. Raffaelli e Manica.

Ha la precedenza l'emendamento del dott. Raffaelli, in quanto è stato presentato temporaneamente prima, cioè aggiungere una lettera e) con la seguente dizione: «per le linee che siano destinate a servire una o più piste di sci, dal decreto del Presidente della Giunta regionale di cui all'articolo 8 della legge regionale 13 luglio 1970, n. 13».

Invece l'emendamento aggiuntivo della Giunta ha il seguente tenore: «qualora la linea serva anche quale mezzo di risalita per piste di sci, la relazione deve contenere la descrizione sommaria del percorsi e delle caratteristiche delle piste di discesa».

Metto in discussione l'emendamento Raffaelli e Manica. La parola al cons. Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Per dire soltanto che l'emendamento della Giunta è un pannicello caldo che non guarisce niente...

(INTERRUZIONE)

RAFFAELLI (P.S.I.): Eh, contiene la descrizione delle piste. E dopo? Sono valide, non sono valide, sono belle, sono brutte, chi le esamina? Questo è il problema, no? Dobbiamo veramente dimenticare di aver fatto una regolamentazione delle piste di sci, che devono essere rispettate in ogni caso. Non mi si venga a dire che dopo, in un secondo tempo, prima di concedere la costruzione, la sistemazione delle piste di sci, si ricorre alla procedura della legge specifica, perché quello è anche ovvio. La preoccupazione è anche questa: che essendo gli impianti di risalita al 99% destinati al servizio delle piste di sci, è indispensabile che sia chiaro questo problema, perché se uno incomincia ad avere l'au-



torizzazione di massima e poi si ritrova a sbattere la testa contro pareri negativi della Commissione prevista dalla legge sulle piste di sci, quello lì avrà diritto e ragione di fare il finimondo perché gli facciano una deroga, perché la stessa amministrazione non può con una mano autorizzare a iniziare dei lavori, a fare degli investimenti, e poi dire: caro mi dispiace le piste non le puoi fare, perché la forestale considera pericoloso o il geologo ha messo il veto alla costruzione per ragioni di sicurezza del terreno. Quello là finirà con lo strappare un consenso contro la legge. Mi pare che non sia normale. Ora io capisco, la obiezione che viene fatta al nostro emendamento che pretende addirittura il decreto, può voler dire un ritardo anche notevole, però c'è una possibilità di soluzione intermedia, per esempio quella di dire: il progetto c'è, la concessione definitiva non viene data se non c'è il consenso, oppure prevede che questa descrizione delle piste sia sottoposta alla Commissione, al comitato previsto dalla legge delle piste, che ne rilasci un giudizio di massima, perché sennò ci troviamo proprio in contraddizione fra due leggi. Ecco perché insistiamo sul nostro, a meno che, al posto dell'emendamento presentato dalla Giunta e che non è assolutamente risolutivo, non si presenti qualche cosa di più organico, come potrebbe essere quello di subordinare la concessione definitiva alla regolarizzazione del problema piste.

PRESIDENTE: La parola all'assessore.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Ich habe früher schon eine Antwort zu diesem Punkt gegeben und ich möchte nochmals folgendes wiederholen: Es ist richtig, daß wir das Skispistengesetz nicht übersehen können, aber nicht jede Seilbahnanlage bedingt eine Skipi-

ste. Es ist inofolgedessen richtig, wenn folgendes eingefügt wird: «...falls bei einer Anlage auch Skipisten sind, dann...». Ich frage mich jedoch, was geschehen soll. Kollege Raffaelli verlangt mit seinem Änderungsantrag, daß entsprechend Artikel 8 des Skipistengesetzes die Genehmigung des Präsidenten der Regionalregierung vorgesehen werden soll. Das bedingt jedoch wieder eine wesentliche Verzögerung von vielen Monaten, weil umgekehrt ohne Genehmigung für die Seilbahnanlage der Errichtung der Skipiste nicht stattgegeben werden kann. Dadurch entsteht ein Circulus vitiosus! Deshalb müssen wir Sorge tragen, daß laut unserem Änderungsantrag in dem beim Komitee einzubringenden technischen Bericht auf die Errichtung von Skipisten lediglich hingewiesen wird, denn — wie ich schon früher betonte — der Erbauer einer Seilbahnanlage, ob Gesellschaft oder Privatmann, muß nicht auch die Pisten anlegen — er kann dazu auch nicht gezwungen werden. Ferner können bei Errichtung einer Skipiste forsttechnische und hydrogeologische Hindernisse auftreten. Diese werden auch beim Bau der Seilbahn gegeben sein, so daß Grabungen und die Errichtung von Stützen in Stahlbeton oder von Eisengerüsten auf Betonsockeln in einem gefährlichen Gelände mit größeren Schwierigkeiten verbunden sind als die Errichtung einer Piste. Die sich ergebenden forsttechnischen und hydrogeologischen Schwierigkeiten gelten sowohl für die Seilbahnanlage als auch für die Piste. Sobald wir diese Verzahnung vorsehen, kann sich die Angelegenheit ohne Hindernisse abwickeln, vorausgesetzt — wie ich schon früher sagte —, daß nicht das eine dem anderen untergeordnet wird; in erster Linie geht es mir darum. Ich möchte somit darauf hinweisen, daß bei der Errichtung der Pisten das diesbezügliche Gesetz beachtet werden muß. Inofolgedessen kann ohne Zeitverlust für die Gewährung der verschiedenen Genehmigungen gesorgt werden.

Im übrigen habe ich darauf aufmerksam gemacht, daß gerade durch diese Einfügung auch eine Änderung im Artikel 4 notwendig werden wird, für dessen Besprechung ich eine Vertagung beantragen werde.

(*assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.*): (Ho già risposto poc'anzi a questa domanda, comunque ripeto nuovamente quanto segue: E' giusto che non possiamo ignorare la legge sulle piste, ma non ogni funivia presuppone l'esistenza di una pista. E' pertanto giusto che si inseriscano le parole: «qualora oltre all'impianto funiviario esistono piste da sci...». Mi chiedo tuttavia che cosa debba accadere. Il collega Raffaelli richiede con il suo emendamento, che si preveda secondo l'art. 8 della legge sulle piste l'autorizzazione del Presidente della Giunta regionale, la qual cosa provoca una procrastinazione di molti mesi, poiché viceversa non si possono apprestare piste senza l'autorizzazione per l'impianto funiviario. In questo modo veniamo a trovarci in un vicolo cieco. Dovrà essere quindi nostra cura che in base al nostro emendamento nella relazione tecnica, che verrà sottoposta al comitato, si faccia un accenno all'apprestamento delle piste, poiché — come ho già sottolineato — il costruttore di una linea funiviaria, se società o privato, non è tenuto e non lo si può obbligare ad approntare le piste. Inoltre per l'apprestamento di una pista possono sorgere ostacoli tecnici forestali od idrogeologici. Simili impedimenti possono esistere pure per la funivia, dimodoché gli scavi e la costruzione di piloni in cemento armato o di impalcature in ferro, posate su uno zoccolo in calcestruzzo su un terreno pericoloso, possono essere connessi a maggiori difficoltà, in confronto ai lavori necessari per realizzare una pista. Le difficoltà di natura tecnico-forestale ed idrogeologica esistono sia per l'impianto funiviario come pure per le piste. Prevedendo però un coordinamento delle due leggi, si elimine-

*rebbero tutti gli ostacoli, premesso però — come ho già detto precedentemente — che i due provvedimenti non vengano subordinati l'uno con l'altro; questo è quanto mi interessa più di tutto. Desidero pertanto indicare che all'atto della realizzazione delle piste la relativa legge va rispettata ed in tal modo si potrà provvedere senza perdita di tempo alla concessione delle necessarie autorizzazioni. Del resto ho fatto osservare che questo emendamento rende pur necessaria una modifica all'art. 4 e per discuterne ho richiesto appunto un rinvio.)*

PRESIDENTE: Metto in votazione l'emendamento preletto: è approvato a maggioranza con 8 voti contrari.

Di conseguenza cade l'emendamento presentato dalla Giunta, perché contraddittorio.

Metto in votazione l'art. 2 così emendato: è approvato a maggioranza con 11 voti favorevoli, 3 contrari e 7 astenuti.

### Art. 3

#### Istruttoria della domanda

*Nel corso dell'istruttoria sulla domanda di concessione deve essere sentito il parere del «Comitato Consultivo per le Funivie», previsto dall'articolo seguente. Esso non è obbligatorio per le domande relative alle linee di terza categoria realizzate mediante sciovie, salvo i casi di concorrenza.*

*Il «Comitato Consultivo per le Funivie» deve esprimere il proprio parere in merito all'ammissibilità della iniziativa, tenendo conto delle finalità della linea in relazione alle caratteristiche generali dell'impianto proposto ed alle esigenze sociali ed economiche.*

*Nel medesimo parere sarà espresso un giudizio anche sulla ammissione della linea ad una delle categorie indicate nel precedente art. 1.*

C'è un emendamento a firma Manica, Raffaelli e Nicolodi: togliere le parole «ed alle esigenze sociali ed economiche».

La parola al cons. Manica.

MANICA (P.S.I.): Evidentemente, signor Presidente, questo emendamento è in analogia con quello che avevamo proposto all'art. 2, in tema di esigenze sociali ed economiche degli impianti. Ora a questo proposito è intervenuto il capogruppo, sono intervenuto io ad illustrare i motivi che avrebbero consigliato di togliere la frase preletta. Non serve dimostrare o tentare di far dimostrare, che ci troviamo di fronte a dei benefattori dell'umanità, ma ci troviamo di fronte a impianti che si propongono di raggiungere fini di carattere, se non speculativo, certamente di guadagno, comunque speculativo è la parola che regge meglio l'idea. Ma c'è di più. Poco fa il signor assessore ha parlato di perdite di tempo, ma con queste diatribe non si fa che appesantire la parte sotto il profilo dell'esame delle questioni. C'è un'altra osservazione da fare: se noi andiamo più avanti e vediamo il disegno di legge così come è proposto, come è stato emendato dalla Commissione, troviamo all'articolo 4 la composizione del comitato consultivo per le funivie. A far parte di quei comitati non vedo nessun esperto in questioni economiche e sociali. Si chiama un comitato ad esprimersi anche su questo aspetto e nel comitato stesso non c'è nessuno che abbia, per lo meno, una indicazione precisa. Perché, che cosa si prevede? Si prevede un ingegnere, un funzionario del ruolo tecnico delle foreste, divisione regionale del turismo, rappresentante della Camera di commercio, urbanistica e un funzionario della materia dei trasporti, vale a dire nessuno dei componenti ha capacità specifiche, o per lo meno una specializzazione per poter emettere un giudizio di carattere economico e sociale. Ecco che a quello di prima si può aggiungere

ora un altro argomento, che mi pare possa validamente essere portato a suffragio della tesi da noi sostenuta, cioè che è meglio togliere cose di questo genere che servono solamente a complicare le cose.

PRESIDENTE: Cons. Manica, devo far presente l'art. 74, 2° comma del Regolamento del Consiglio, il quale dice che non possono proporsi, sotto qualsiasi forma, articoli aggiuntivi o emendamenti contrastanti con precedenti deliberazioni del Consiglio adottate sull'argomento. Perciò abbiamo già deciso all'art. 2, su questo argomento, e perciò non è proponibile il suo emendamento.

Metto in votazione l'art. 3: è approvato a maggioranza, con 2 voti contrari e 5 astenuti.

E' stato chiesto il rinvio dell'art. 4.

La Giunta ha chiesto di rinviare la discussione dell'art. 4 per poterlo trattare nuovamente in Giunta.

La parola all'assessore.

DEJACO (assessore suppl. trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): L'ho già detto e motivato prima, che all'art. 4 dovrà essere fatta ancora un'aggiunta o comunque una variazione, un emendamento, specialmente in relazione al collegamento con le piste di sci, che è stato fatto anche con quell'emendamento di Giunta, tanto più adesso con l'emendamento che è passato in Consiglio. Dovrà essere mandato all'art. 4... e trovare la possibilità di poterlo preparare con più calma.

PRESIDENTE: Perciò passiamo alla discussione dell'art. 5.

#### Art. 5

#### *Rilascio della concessione*

*La concessione della linea è disposta con*

*decreto del Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione della Giunta e sulla base del parere tecnico espresso dall'Ispettorato generale dei Trasporti sulla costruibilità dell'impianto proposto e sulla base del parere del Comitato Consultivo per le funivie.*

*Il decreto stabilisce inoltre la categoria di appartenenza della linea di cui all'art. 1 e fissa le condizioni alle quali è rilasciata la concessione.*

*La durata della concessione non può eccedere i seguenti limiti:*

- a) anni 40 per le linee di I° e II° categoria.*
- b) anni 15 per le linee di III° categoria.*

Qui sono stati presentati diversi emendamenti.

Un emendamento a firma Gouthier, de Carneri e Virgili, del seguente tenore: emendamento aggiuntivo all'art. 5: Prima del primo comma dell'art. 5 aggiungere il seguente comma: «Nel rilascio della concessione sono preferiti gli Enti pubblici locali o loro Associazioni nonché imprese private con partecipazione degli Enti e Associazioni suddette».

La parola al cons. Gouthier.

GOUTHIER (P.C.I.): La ragione di questo emendamento, nei suoi termini generali, è stata esposta in sede di discussione generale. Data la natura del bene eminentemente pubblico, bellezze naturali, paesaggi, pendii, colline, montagne e così via, che sono oggetto della concessione, e dato il pericolo che v'è di un'aggressione di questi beni da parte di un capitale puramente speculativo investe o reinveste gli utili al di fuori della nostra regione, noi abbiamo ritenuto necessario presentare questo emendamento che è teso a correggere una dinamica che per noi è essenzialmente pericolosa, e rimane così come questo settore decisivo per lo sviluppo economico e sociale e per la popolazione della nostra regione, debba progressivamente pas-

sare alla mano pubblica. E ci sembra quindi più che ragionevole il tenore dell'emendamento di cui stiamo discutendo, che cioè di fronte a richieste da parte di aziende private o di imprenditori singoli, che possono dare, o non possono dare — come frequentemente accade — le necessarie garanzie, di fronte magari a una penetrazione del capitale privato puramente speculativo, non interessato a reinvestire nella nostra regione i profitti derivanti dall'esercizio di questa attività, siano preferiti gli enti pubblici locali, e in particolare siano preferiti i comuni, come singoli o come associati. Con questa nostra proposta, non vogliamo tagliar fuori le imprese, le iniziative private siamo consapevoli che in questo settore, come del resto in altri settori, piccole e medie aziende possono svolgere una funzione grandemente positiva, però ci sembra che una progressiva affermazione dell'ente pubblico in questo settore sia decisiva e qualificante. E tanto poco noi vogliamo escludere il capitale privato, che poniamo accanto all'ente pubblico, in questo criterio preferenziale, anche imprese private, che vedano la partecipazione di enti o di associazioni di enti pubblici. Ecco, la ragione di fondo è questa: una ragione politica o una ragione di prospettiva, una ragione che in sostanza coincide con una visione razionale del settore, con una visione cioè che tende ad esaltare un ruolo delle popolazioni locali, delle forze economiche e sociali locali, contro manovre puramente speculative. Mi sembra che sia un emendamento più che ragionevole, per nulla sconvolgente, per nulla eccessivamente radicale, ci sembra che risponda a un criterio elementare, diretto a garantire la massima redditività economica generale ed il massimo beneficio alle nostre popolazioni locali.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Desidero dichiarare che il gruppo socialista voterà volentieri a favore di questo emendamento, non tanto perché rappresenti un disincentivo all'intervento della iniziativa privata speculativa, ma perché consideriamo soprattutto come un incentivo alla iniziativa degli enti pubblici e dei piccoli operatori, che molte volte sono portati a rinunciare per mancanza di coraggio, per mancanza di fiducia in se stessi. Ci sono però nella nostra regione alcune iniziative che hanno dimostrato come su questo terreno enti pubblici e gruppi di piccoli operatori possano egregiamente sostituirsi all'iniziativa privata, mantenendo in loco alle amministrazioni e alla gente che vive sul posto l'iniziativa e il reddito che la stessa può dare. Mi viene in mente, come esemplare, la società Cornetto di Folgaria, che è una tipica e forse la prima iniziativa di questo genere. Un gruppo di operatori modesti, artigiani, contadini, commercianti, operatori turistici, il comune stesso che in primo tempo era reticente, hanno messo insieme una società per azioni, che oggi gestisce una cabinovia di arroccamento e tre o quattro skilift, un albergo, alcuni bar, che stanno andando bene, secondo una logica, che la più elementarmente giusta, perché noi abbiamo visto purtroppo le nostre ricchezze naturali sempre sfruttate da capitali che vengono da fuori e non sempre per colpa degli operatori che vengono da fuori, ma per colpa della nostra mancanza di iniziativa, della nostra timidezza, della nostra mancanza di imprenditorialità. Basta pensare al grandissimo problema delle acque, che tolti alcuni casi esemplari, anche quelli di iniziativa da parte dei consorzi dei comuni, sono state sfruttate, prima dell'intervento dell'ente pubblico nazionale, dai grossi capitalisti del nostro paese, lasciando a noi solo i danni e qualche briciola. L'altro bene naturale di cui disponiamo in grande abbondanza è la montagna, col suo paesaggio, con la sua neve, con le sue possi-

bilità soprattutto per gli sports invernali. Qui non si vuole fare la guerra al piccolo e medio operatore, che molte volte ha il merito di avere risvegliato una zona e di averla trascinata, di averla incentivata, di averla addirittura creata. Però dobbiamo evitare che le ulteriori risorse vadano a finire in mani di privati. Quindi penso che sia senz'altro da stabilire la preferenza al caso di domande concorrenti, anche perché un discorso del genere penso non lo farebbero neanche i colleghi di nessun gruppo, a proposito di altri tipi di industria che comportano capacità imprenditoriali, commissioni tecniche particolari, ecc., ma in fondo la costruzione e la gestione di impianti risalita non presentano più dei grossi problemi e comunque per i problemi tecnici ci sono gli ingegneri che hanno studiato apposta, in quanto ai problemi economici sono relativamente semplici. Quindi mi pare giusto metterlo, non solo in funzione all'iniziativa del singolo, ma proprio come incentivazione a quelle società miste che sono discusse, ma che sono nate e stanno dando bella prova, oppure le società per azioni formate da enti pubblici o qualsiasi altro tipo di società e di iniziativa che venga promossa da enti pubblici. Per questo, ripeto, noi siamo senza altro favorevoli e vorrò augurarmi che anche la Giunta fosse favorevole, perché non vedo una ragione valida per contrastare questo emendamento.

PRESIDENTE: La parola al cons. Crespi.

CRESPI (P.L.I.): Sì, chiedo scusa, ma avevo alzato la mano da molto tempo. Io ho ascoltato con un certo stupore, direi anche con un certo piacere, le parole dell'avv. Gauthier, che non vengono soltanto in questo momento, parole che fanno supporre una qualche conversione dello stesso al sistema capitalistico provato...

(INTERRUZIONE)

CRESPI (P.L.I.): Ci sono state delle lodi che io accetto. Certamente l'emendamento che ci è stato proposto dai colleghi comunisti non è travolgente, siamo perfettamente consci di questo, però questo emendamento, come ci ha fatto giustamente notare il collega Raffaelli, presuppone una decisa scelta politica, ed è chiaro che questa scelta politica è, per la parte che io rappresento, totalmente differente da quella rappresentata dai colleghi comunisti. Cioè io ritengo che non bisogna assolutamente porre delle discriminazioni fra la domanda privata e la domanda pubblica...

RAFFAELLI: (P.S.I.): A parità di condizioni...

CRESPI (P.L.I.): A parità di condizioni evidentemente qui c'è una preferenza all'ente pubblico. Ora l'ente pubblico ha già delle facilitazioni tali che l'impresa privata non ha assolutamente. Il porre ancora l'impresa privata in condizione di inferiorità, mi sembra assolutamente ingiusto, e poi francamente io, come scelta politica, ritengo di dover dare molta più fiducia all'impresa privata, che non all'iniziativa pubblica, e credo che molti miei colleghi converranno con me che quello che dico, con le esperienze che abbiamo passato in tutti questi anni, è sostanzialmente esatto.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Avancini.

AVANCINI (P.S.D.I.): Mi sembra che questo emendamento non sia tale da capovolgere né la politica comunista, né la politica socialdemocratica, né quella liberale. Ma mi sembra un emendamento ragionevole e opportuno. e pertanto il mio gruppo è perfettamente d'accordo. Io ritengo che parlare di preferenza, non significa anteporre l'ente pubblico al pri-

vato, ma si tratta solo che, a parità di condizioni la Giunta regionale è impegnata a rilasciare la concessione all'ente pubblico locale. Questo significa, secondo me, responsabilizzare maggiormente l'ente pubblico, perchè penso che si dovrà superare questo senso di inferiorità che c'è in alcuni nostri enti locali, nei confronti dell'imprenditore privato. Perché quello ha i soldi e il nostro comune, i nostri enti locali qualche volta sono portati a tirarsi indietro anche se avrebbero le premesse per prendere essi stessi l'iniziativa. Certamente questo è un incentivo, anche per i nostri enti locali, di uscire allo scoperto e di prendere quelle iniziative che sono possibili. Naturalmente se gli enti locali lo riteranno opportuno. C'è anche un problema di garanzia. Non ho dubbio che le tariffe degli impianti di risalita siano eccessive e siano tali da far pensare a qualche speculazione. Mi pare quindi che dare la preferenza agli enti pubblici locali o alle associazioni o addirittura agli enti, invece che a imprese private con partecipazione degli enti e associazioni suddette, rappresenti un qualche cosa di necessario, un qualche cosa di opportuno, un qualche cosa che da maggiori garanzie per coloro ormai moltissimi, che devono usufruire di questi impianti, E pertanto il mio gruppo a favorevole a questo emendamento.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Sembenotti.

SEMBENOTTI (P.P.T.T.): Signor Presidente, a proposito di questo emendamento, se si parlasse di riservare agli enti pubblici minori, ai comuni da soli o organizzati la capacità e la possibilità di realizzare questi impianti a fune, noi saremo senz'altro contrari. Però qua si fa solo una preferenza a parità di condizioni. E per questo noi siamo d'accordo su questo tenore. Infatti è opinio-

ne comune, abbastanza diffusa, di dire: l'ente pubblico dove mette le mani, rovina, ossia dove nelle iniziative di carattere privato o privatistico, entra l'ente pubblico automaticamente l'iniziativa va male. Questo è una opinione comune, però bisogna anche rendersi conto che quello dei trasporti a fune, come altri trasporti, è un servizio pubblico, e pertanto proprio da questo punto di vista, è giusto che gli enti pubblici possano entrare in esso. Diciamo che non è una riserva, ma è una possibilità di fare nell'assumere questo servizio pubblico direttamente. Pertanto noi siamo d'accordo che dove è possibile, gli enti pubblici locali si organizzino e facciano loro stessi questi trasporti. D'altra parte se c'è anche un qualcosa di collegato nel funzionamento stesso, che è quello delle tariffe. Sappiamo già che il turismo, per il quale si fanno questi impianti è sempre un turismo di massa, e perciò c'è la necessità di influenza diretta anche nelle tariffe. Sappiamo per certo che se tra i proprietari di questi impianti a fune, esistono gli enti pubblici, automaticamente o presumibilmente le tariffe saranno più ridotte, più a portata di tutti i portafogli, ossia dei turisti di massa. Pertanto noi siamo d'accordo che questo emendamento e daremo voto favorevole.

PRESIDENTE: La parola all'assessore.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): In den meisten Fällen ist das Gegenteil der Fall; die Gemeinden sind froh, wenn von privater Seite eine Initiative ergriffen wird, da sie keine Möglichkeit dazu haben. Aber bitte, aufgrund dieses Änderungsantrages hat die Gemeinde ein Vortrecht, falls sie oder der Gemeindeverband die Übernahme wirklich befürworten. Sie haben dazu die Möglichkeit; im übrigen können sie durch eine Teilnahme an der Gesellschaft eine

gewisse Steuerung durchführen und vor allem die öffentliche Meinung wachrütteln, damit die ortsgebundenen Kräfte sich beteiligen und mitarbeiten. Im großen und ganzen ist der Ausschuß mit der Annahme dieses Änderungsvorschlages einverstanden. Ich möchte nur fragen, ob Sie nicht auch der Meinung sind, daß ein Wort rein formeller Natur abgeändert werden müßte; es betrifft den Begriff: «e loro associazioni», der auch am Ende des Vorschlages wieder auftritt. Meiner Ansicht nach müßte es «e loro consorzi» heißen. Ich glaube, Kollege Gouthier, das ist der richtigere Ausdruck, weil Vereinigung nicht juristischen Charakter hat. Beurteilt der Herr Präsident dies als rein formelle Änderung und akzeptiert er sie ohne Antrag, kann der Ausschuß diesen Änderungsantrag ohne weiteres annehmen.

*(assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): (Nella maggior parte dei casi, accade il contrario, i Comuni, non avendo possibilità, sono soddisfatti se i privati prendono delle iniziative. Prego Signori, in base a questo emendamento, le amministrazioni comunali sono preferite, qualora esse od un consorzio di Comuni desiderino assumerla. Hanno questa possibilità; del resto il Comune può partecipare alla società ed alla rispettiva direzione per risvegliare soprattutto l'opinione pubblica, affinché forze locali partecipino e collaborino all'impresa. La Giunta provinciale concorda in linea di massima su questo emendamento. Desidero soltanto chiedere, se Loro signori non siano del parere di apportare una formale modifica al concetto: «e loro associazioni», che si ripete verso la fine. A mio avviso si dovrebbe dire: «e loro consorzi». Collega Gouthier, credo che tale espressione sia appropriata, in quanto l'associazione non ha carattere giuridico. Se il signor Presidente ritiene questa una modifica puramente formale e l'accetta senza presentare un'apposita richiesta, la Giun-*

ta regionale non ha difficoltà ad accogliere l'emendamento.)

PRESIDENTE: Metto in votazione l'emendamento: è approvato a maggioranza con 2 voti contrari.

Al 1° comma sono stati presentati due emendamenti, uno a firma Raffaelli e Manica, che dice: sostituire la frase «sulla base del parere...» con la frase «in conformità al parere...».

Questo emendamento deve essere congiunto con l'emendamento presentato dalla Giunta, che dice: sostituire le parole «e sulla base del parere tecnico» con le parole «in conformità al parere tecnico» e le parole «sulla base del parere del comitato» con le parole «e sentito il comitato».

La parola all'assessore.

DEJACO (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): In diesem Zusammenhang möchte ich kurz darauf hinweisen, daß eine Verbesserung des Textes angebracht wäre. Der Begriff «sulla base» ist wohl gewissermaßen bindend, er könnte jedoch zu verschiedenen Auslegungen und Interpretationen Anlaß geben. Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen, sollte er infolgedessen bei seinem ersten Aufscheinen mit «in conformità» ersetzt werden, denn es handelt sich um ein technisches Gutachten, das absolut bindend sein muß. Bei der zweiten Erwähnung betrifft es die Ansicht des beratenden Komitees, dessen Gutachten für den Ausschuß nicht unbedingt bindend ist.

(assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): (A tal proposito desidero accennare brevemente che sarebbe opportuno correggere il testo. Il concetto «sulla base» è sì in certo qual modo vincolante, ma potrebbe dare luogo a diverse

interpretazioni. Per evitare qualsiasi malinteso, sarebbe bene sostituire la prima volta «sulla base» con «in conformità», perché si tratta di un parere tecnico, che deve essere assolutamente vincolante, mentre la seconda volta tale espressione riguarda l'opinione del comitato consultivo, al cui parere la Giunta non è assolutamente vincolata.)

PRESIDENTE: La parola al consigliere Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Sì, sono d'accordo con i concetti espressi e con le proposte fatte dall'assessore e quindi dichiaro che ritiriamo il nostro emendamento e voteremo per quello della Giunta, che mi pare più completo.

PRESIDENTE: Metto in votazione l'emendamento della Giunta: è approvato alla unanimità.

Al 3° comma, lettera a) sono stati presentati 4 emendamenti. Il primo è a firma del cons. Betta, che parla di «anni 20 per le linee di I° II° categoria».

Il secondo a firma Raffaelli che dice: ultimo comma, punto a), modificare come segue: «venti anni per le funivie con cabina o ad agganciamento automatico; quindici anni per le seggiovie e cabinovie; dieci anni per le sciovie».

Un altro emendamento a firma Gouthier, Virgili: emendamento sostitutivo lettera a): sostituire «10» a «40».

La Giunta parla di 30 anni per le linee di I° e II° categoria.

Metto in discussione questi emendamenti. Ha la precedenza nella votazione l'emendamento Betta, che chiede 20 anni per le linee di I° e II° categoria. Chi chiede la parola?



RAFFAELLI: (P.S.I.): ... Sono emendamenti che riguardano tutti la stessa materia, che in parte coincidono, in parte no. Quindi se ella fosse d'accordo, penso che varrebbe la pena di fare una discussione unificata e tirarne poi le conclusioni. Altrimenti va a rischio che il voto sull'emendamento di un consigliere, che poi è anche assente, complichino le votazioni.

PRESIDENTE: Va bene. Allora apro la discussione su tutti quanti gli emendamenti. Chiede la parola il cons. Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Penso che si possa sia far presto che parlare alcuni giorni, perché siamo a uno dei punti nodali della legge. La Giunta aveva proposto e propone un aumento della durata delle concessioni. Non mi pare di aver trovato nella relazione delle spiegazioni convincenti e forse neanche delle spiegazioni. Alcuni gruppi consiliari propongono una riduzione rispetto ai termini proposti dalla Giunta chiedendo il ritorno ai periodi stabiliti dalla vecchia legge. Ora è evidente che qui c'è proprio la base di partenza diversa ed è evidente che su questo argomento si potrebbero impostare e condurre lunghe e dettagliate discussioni di ordine in parte ideologico e in parte economico. Io salto a piè pari le discussioni e le argomentazioni di ordine ideologico, perché interessano poco la assemblea e comunque non sarebbero sicuramente accolte le mie da quelli che non la pensano come noi, né le loro da noi. E passo subito a una constatazione di carattere essenzialmente pratico. Io giuro, per quanto mi riguarda, di non aver mai sentito da parte degli operatori del settore, con i quali negli anni del mio assessorato al turismo ho avuto modo di ragionare molte volte, di non aver mai sentito lamentare la brevità della durata. Non ho mai sentito dire corna della Regione,

dell'Ispettorato generale dei trasporti, degli ingegneri, dei geometri, delle ispezioni, dei collaudi, del Ministero o delle leggi, tutto quello che volete, mai sentito una lamentanza su questo. Il che evidentemente può far supporre che nel regime, fra il resto vigente dei rinnovi quasi automatici e garantiti, i 20, 15 e 10 anni fossero sufficienti. Chissà perché oggi si viene a proporre un allungamento, che insospettisce, se posso usare questa parola. Una aggiunta, un periodo piuttosto cospicuo di gestione a quello già considerato sufficiente per gli ammortamenti e per il giusto, equo guadagno di chi aveva preso la iniziativa. Ho già avuto modo di dire nella discussione generale, che anche noi consideriamo il complesso della legge — giustamente o ingiustamente, questo non interessa neanche valutarlo — fortemente finalizzato a facilitare i costruttori e i gestori degli impianti di risalita, con una serie di disposizioni atte a rendere più rapido il procedimento, atte a far prevalere gli interessi che si presumono *ope legis* pubblici, su tutti gli altri, e che sono viceversa privati, perché sono interessi in primo luogo del costruttore e del gestore, su tutti gli altri interessi privati che vengono sottesi: la proprietà dei prati, dei boschi, dei campi, servitù, espropri, dichiarazioni di pubblica utilità, ecc. Ora mi pare che ci sia quanto basta, perché non si lamentino. Se noi abbiamo da aggiungere anche un ulteriore periodo di durata delle concessioni, dobbiamo concludere che abbiamo fatto una legge proprio su misura del desiderio, della volontà degli interessi dei concessionari. Ecco perché, non avendo ragione di ritenere che i periodi previsti dalla legge precedente fossero insufficienti agli ammortamenti e all'equo compenso del capitale investito noi diciamo: restiamo vincolati ai limiti che erano posti e che non hanno dato luogo a inconvenienti. E la riprova qual'è? C'è nella relazione ed è nelle cose. Siamo passati dai

45-50 o 60 impianti di pochi anni fa ai 600 e rotti di questi anni. Impianti falliti? Ditemeli voi, ce ne sarà qualcuno ma sarebbe augurabile che andasse tutto il resto dell'industria come sta andando questa. Continua ricerca di investimento in questo settore, continue iniziative, il che vuol dire che il regime della durata, delle concessioni della vecchia legge non era considerato un disincentivo alle iniziative e agli investimenti. Non abbiamo bisogno di incentivare ulteriormente, io penso, perché non ci saranno nella regione Trentino-Alto Adige altri 650 impianti, comunque non ce ne saranno altri 5 mila. A un certo momento avremo una rete sufficiente a fornire tutte le esigenze, a percorrere tutti i canali, i canaletti ed i prati che possono avere un qualche periodo di produttività, quindi non dobbiamo andare alla ricerca di ulteriori nuovi incentivi, perché finora lo sviluppo ha eseguito, se non preceduto, la domanda dei servizi. Ci sono delle stazioni nelle quali si fanno le code, ma per ogni stazione nella quale si fa la coda, esistono altre 4-5 stazioni dove anche la domenica si può andare a sciare tranquillamente senza fare quarti d'ora o mezza ore di sosta. Bisognerà che si smisti anche il pubblico degli sciatori. Perché se tutti vogliono andare a Madonna di Campiglio, a Ortisei, in quelle 3-4 stazioni che incominciano a avere il congestionamento, evidentemente dobbiamo sorbirci anche gli aspetti negativi. Quindi non vedo motivo di ulteriore allargamento della durata delle concessioni. Quindi su questo noi restiamo fermi nelle nostre e altrui proposte di ritorno al termine di prima.

PRESIDENTE: La parola al consigliere de Carneri.

de CARNERI (P.C.I.): Anche questo è uno dei punti qualificanti del disegno di legge, ed è bene evidente che su questo punto ci

siano stati più emendamenti, i quali, sia pure con dispositivi in parte diversi, ma non sostanzialmente diversi, tendono a correggere una disposizione legislativa, che a nostro giudizio è veramente aberrante. Noi dobbiamo renderci conto che il resto del disegno di legge, dove parla di 40 anni, colloca una ipoteca pesante su una serie di generazioni, che in questa legislatura e un campo dell'economia regionale abbastanza importante e lo sarà anche più in futuro. Con questa proposta si tenderebbe in sostanza veramente a alienare sostanzialmente i diritti pubblici in favore di privati. E' un termine veramente che non credo possa trovare degli elementi di comparazione nella legislazione statale e dei principi giuridici del nostro ordinamento. Noi sappiamo che queste sono iniziative che possono essere parificate a quelle di carattere industriale; noi sappiamo che il termine di ammortamento nell'industria, si aggirano sui 10 anni e non più; sappiamo anche che la legislazione della legge 10 e successivi rifinanziamenti, come i mutui dati dal Medio-credito, si riferiscono a un periodo di 10 anni e in 10 anni si presuppone che un'impresa ammorti i propri impianti, oltre ad accantonare i profitti. Il concedere quindi 40 anni o anche 30 anni è praticamente dare a queste società 30 anni di possibilità di sfruttamento, e questo è una alienazione del bene pubblico, una cessione per un periodo spropositato e quindi una immobilizzazione dei poteri di intervento, di poteri di direzione politica propri della Regione, avendo la Regione una potestà legislativa al riguardo. E' stato accennato nel corso della discussione generale che i termini massimi delle concessioni da parte dello Stato, non superano i 25 anni. Sappiamo anche che degli investimenti di enorme rilievo, di lunga portata che interessano l'economia generale del paese, come le autostrade, non si arriva a termini come quelli che vengono suggeriti e proposti, sia dal

disegno di legge, sia dall'emendamento della Giunta. Oltre tutto non siamo in grado, nel momento attuale, di sapere quali evoluzioni, quali sviluppi nei prossimi anni o decenni ci saranno. C'è anche una norma di cautela che deve essere rispettata al riguardo, perché se noi in questo momento votiamo dei termini così spropositati, evidentemente immobilizziamo la possibilità di operare dei futuri enti autonomi, delle Province ad esempio, in maniera tale da impedire alle future assemblee di legiferare tenendo conto delle evoluzioni della situazione economica e tecnologiche che nel momento attuale non sono assolutamente in grado di valutare, di qualificare. Sappiamo quale sconvolgente ritmo abbiano appunto le evoluzioni di carattere economico e di carattere tecnologico. Quindi signori, io penso che il termine di vent'anni, indicato con l'emendamento del gruppo comunista, sia anche troppo benevolo al riguardo. Sappiamo per voce comune, come in questo campo e come la estensione intensa di questa rete di impianti di risalita portino guadagni abbastanza sensibili e vediamo anche come il capitale corra verso queste iniziative. Quindi noi possiamo ben presupporre che margini di utile sostanziosi abbiano coloro che operano nel settore, e consentire per decenni tutto questo e legare fin dall'inizio le mani all'ente pubblico con concessioni di questa portata, è una cosa che danneggia l'economia locale, è una cosa che a un certo punto — e lo ripeto, perché è una cosa che deve essere tenuta presente — lega le mani alle future assemblee e colloca una ipoteca veramente pesante sullo sviluppo futuro del settore e quindi sullo sviluppo della economia della Regione. Concordo anche con le osservazioni fatte dal collega Raffaelli, insisto nel senso che sia considerato il termine massimo di venti anni e non un anno di più, e signori non arriviamo a quella tecnica un po' levantina di dire: da una parte 40, da una parte 20, facciamo la linea intermedia,

come fa la Giunta, di 30. Dico che in 20 anni un impianto per male che vada è ampiamente ammortato e ha fruttato profitti ingenti a chi ha fatto l'impresa, a chi ha messo i capitali. E questo basti. Ci sarà poi da discutere in futuro, e le future assemblee potranno discutere se eventualmente rinnovare o non rinnovare... Ci sono emendamenti nostri anche su questo, ma ripeto la legge non può andare oltre i 20 anni, proprio perché questioni di carattere economico, calcoli di ammortamento e questioni di senso comune, compongono questa scelta. Insistiamo quindi nell'emendamento per un periodo massimo di vent'anni e non un anno di più.

PRESIDENTE: La parola al cons. Crespi.

CRESPI (P.L.I.): Lascio perdere anch'io le considerazioni ideologiche, se lo facessi forse sarebbe la volta del collega Raffaelli di stupirsi della pericolosa vicinanza delle nostre tesi a quelle socialiste. Lascero perdere anche le tesi di natura economica che sono già state trattate dallo stesso collega Raffaelli, con il quale mi trovo sostanzialmente d'accordo, e dal collega de Carneri, con il quale mi trovo d'accordo per buona parte. Mi limiterò a ripetere quanto ho già detto in sede di discussione generale, dove ho fatto presente, dal punto di vista tecnico, che i limiti di 40 anni è del tutto sproporzionato e pericoloso. Noi ci troviamo di fronte a una avanzata tecnologica, l'ha ricordato anche il collega de Carneri, un'avanzata tecnologica che sicuramente di qui a 40 anni porrebbe in uno stato di inferiorità tecnica, impianti di una tale anzianità ma anche, come ho già detto in sede di discussione generale, impianti di un'anzianità molto ma molto minore. Anche 20 anni sarebbero troppi dal punto di vista tecnologico, e d'altra parte quanto è previsto dall'art. 9, cioè della decadenza della concessione, può anche

prescindere del tutto da quello che è l'invecchiamento dell'impianto o della sua non consistenza tecnica, perché un impianto può essere benissimo sicuro, può essere perfetto dal punto di vista della sicurezza, pur tuttavia essendo invecchiatissimo dal punto di vista tecnologico e pertanto non servire più alla società, non essere più idoneo allo scopo per il quale è stato costruito. Essendo le mie obiezioni di carattere esclusivamente tecnico, mi pare che i tre emendamenti, scartando quello della Giunta, perché con i 30 anni mi sembra si voglia dare soltanto un contentino alle opposizioni, l'emendamento Raffaelli mi sembra il più tecnico e pertanto il più completo, per cui io senz'altro voterò a nome del gruppo liberale a questo emendamento.

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

**SALVADORI (D.C.):** Io vorrei, signor Presidente, brevemente intervenire sulla faccenda della durata delle concessioni, perché veramente non riesco a farmi convinto dalle argomentazioni che ho sentito venire dai banchi comunisti, e mi spiace che mi sia sfuggita, per una telefonata interurbana che mi ha portato fuori dell'aula, l'argomentazione sviluppata dal collega Raffaelli. E io devo porvi subito una domanda: i colleghi comunisti vogliono i nuovi impianti a fune o non li vogliono? Se non li vogliono allora dicano chiaro e tondo: noi temiamo che gli impianti a fune vengano a deturpare quel paesaggio che evidentemente sulle cime più ardite, sempre meno la grande massa della nostra popolazione andrà a godersi, se è costretta a portarvicisi a piedi, cioè se non si mette a disposizione dei mezzi di risalita che rendono agevole l'accesso a questi ambienti naturali splendidi, ove potremmo andare a godere le incomparabili bellezze del nostro patrimonio

alpino e se queste possibilità non si vuole allora lo si dica, perché o si fa accademia o si fa demagogia, anche quando si viene a paventare la distruzione di questo patrimonio con la possibilità che questo patrimonio venga largamente compromesso e che quindi la collettività vada a pagare su di un bene che è di tutti, a favore della speculazione che si manifesterebbe attraverso la costruzione di impianti che in realtà non credo, alla base dei dati di cui noi disponiamo fino a questo momento, verrebbero in definitiva costruiti. Il cons. de Carneri non ci ha spiegato alla base di quali dati lui esprime così tranquillamente la convinzione che la gestione di un impianto condotta per vent'anni serva tranquillamente ad ammortizzare le spese di costruzione dell'impianto stesso e a garantire anche un certo utile un certo reddito posto che abbiano acquisito anche i colleghi comunisti la convinzione che l'imprenditore privato se rischia dei capitali, almeno in qualche misura dovrà preventivare la possibilità di un reddito, altrimenti non si vede come l'imprenditore privato andrebbe a muoversi e evidentemente con ciò verrebbe a perdere anche la consistenza l'affermazione sempre venuta da quei banchi, secondo cui l'imprenditore privato si muoverebbe per ragioni speculative. Noi abbiamo esperienza di alcuni grossi impianti recentemente costruiti nel territorio della nostra Regione e che fino ad ora nella loro gestione non sembrano aver dato i risultati di cui si sentono tanto sicuri i colleghi comunisti, se è vero come è vero che abbiamo proprio in quest'aula approvato delle leggi a sostegno dei comuni, che avevano in qualche misura avallato finanziariamente la costruzione degli impianti stessi. Vorrei soltanto ricordare così a memoria le funivie Bressanone-Plose, la Vipiteno-Monte Cavallo, per dire quelle che mi vengono in mente. Ora queste funivie, che sono state costruite già 6-7-8-10 anni fa, erano impianti che partivano in una mano sola o

come frutto di una società sempre costituita da pochissime azionisti e dei grossi finanziatori? No, era una società costruita anche su base più larga, tant'è che hanno trovato addirittura l'avvallo fidejussorio dei Comuni, quando si sono presentati all'istituto di credito a richiedere in parte il loro fabbisogno finanziario. Pertanto ognuno ha già in sé insito anche il concetto di quel certo interesse pubblico che un impianto di questo genere presenta, anche se è realizzato da una società non a carattere pubblicistico, se è vero che le comunità erano intervenute con delle fidejussioni a loro favore. Detto questo, noi ci siamo trovati per una prima volta e poi per una seconda volta, in Consiglio regionale a dover approvare leggi, che andavano pian piano a esonerare dal peso finanziario i comuni si erano assunti l'onere e siamo intervenuti noi in loro sostituzione praticamente a favore della gestione di questi impianti, gestione che evidentemente non avevano dato nel giro di 7-8-10 anni risultati molto brillanti, altrimenti non saremmo stati chiamati ad intervenire. E badate bene, signori, che non si trattava degli impianti più difficili a realizzarsi nel territorio della nostra regione. Perché se parliamo di piccoli impianti, allora è un altro discorso e non stiamo qui a perdere tempo, ma se parliamo di impianti notevoli, dobbiamo ricordarci che sul piano della realizzazione degli impianti grossi, quelli che dovevano essere ritenuti più agevoli a realizzarsi, e quindi meno costosi sia ad essere costruiti che ad essere gestiti, sono già stati realizzati. Se noi vogliamo proseguire con questo tipo di industrializzazione della nostra regione, cioè se vogliamo far sì che il fenomeno turistico abbia a diventare in misura sempre maggiore parte preponderante della nostra vita economica, perché comprendiamo che il nostro avvenire economico non potrà prescindere da questa necessità, allora evidentemente non dobbiamo cominciare a scoraggiare coloro che

dobbiamo cercare di invogliare, affinché vengano e investano, a meno che non si voglia mettere l'ente pubblico, non si vogliono mettere i comuni — ma mi pare che i comuni ne abbiano scarsa voglia e abbiano visto che sono intervenuti soltanto in via fidejussoria e sono poi ricorsi alla Regione perché si sostituisse a loro — a meno che dicevo non si pensi che le due Province o la Regione si metterà a costruire, a gestire impianti. Cosa che mi pare del tutto ipotetica, almeno allo stato attuale dei fatti, dati i pochi mezzi di cui disponiamo e le molte necessità che abbiamo davanti. Se troviamo l'iniziativa privata che già interviene, secondo le disposizioni di questa legge, ci consentirà di far sì che il costo dei biglietti renda possibile l'uso di questi impianti anche alle più vaste categorie dei lavoratori, in altri termini della nostra popolazione, e quindi non si vede proprio perché la Regione dovrebbe già in questo momento imbarcarsi in un'impresa di questo genere. Quando si fa poi il discorso della economicità quindi della non speculazione, non mi preme poi niente se è l'ente pubblico o se sarà lo imprenditore privato a costruire l'impianto, perché se un traliccio si mette lì, con tutti i benestari, timbri, bolli della sovrintendenza alle Belle Arti o della Commissione tutela del paesaggio, resterà sempre un traliccio che realizzato dall'ente pubblico o dalla società privata. Quindi, posto che si sgombri il campo da questa pregiudiziale, resta evidente che se si vuol far sì che le masse in misura sempre maggiore possano servirsi di questi impianti, che riconosciamo non soltanto necessari come elementi di sviluppo della grossa attività economica, ma anche utili per quella necessità che diventerà sempre maggiore di mettere a disposizione dei lavoratori mezzi di distensione, di riposo a fine settimana, il costo di un biglietto e la gestione economica e piani ragionevoli di ammortamento degli impianti, non possono andare d'accordo con una

corta durata della concessione stessa; è evidente che se la durata della concessione si restringe sempre di più, il costo del biglietto dovrà essere sempre più elevato o lo si potrà avere a spese dell'impianto, a meno che, ripeto, non si metta la Regione a costruire gli impianti e faccia magari viaggiare gratis la gente. Ma ho l'impressione che in quest'aula, signori colleghi, difficilmente troveremo la maggioranza disposta a dire di sì a una proposta di questo genere, almeno in questo momento. Ed allora? Ed allora io direi che bisogna mettersi un po' coi piedi per terra. Se i 40 anni proposti in questo disegno di legge sembrano eccessivi — ed io posso essere d'accordo nel considerare questi 40 anni eccessivi, non perché disponga di moltissimi dati a disposizione, ma per esperienza che abbiamo per quanto riguarda la gestione che abbiamo controllato nel corso di questi anni, alla base delle concessioni che sono già state date e degli impianti che nel giro di questi ultimi 20 anni sono in esercizio, questo sì, questi sono elementi che ci consentono di dire qualche cosa. Deve restare fermo e fisso il nostro esame, perché è un problema degli impianti a fune di cui discorriamo, e non si devono cercare paragoni, che difficilmente possono tornare utili in questo momento e per questo tipo di esame, quale è quello che l'avv. de Carneri ha voluto recentemente ricordare, per esempio quello della concessione autostradale. Perché a parte il fatto che la autostrada ha una concessione di 30 anni e non di 20, l'autostrada mette a disposizione un servizio che opera per 12 mesi su 12, perché, per fortuna noi non abbiamo le giornate di media invernali, come ci sono in altre regioni, e di fatto l'autostrada opera per 12 mesi su 12, cosa che certamente non avviene per gli impianti a fune. E poi l'autostrada mette a disposizione un servizio di cui, pressappoco tutti coloro che si muovono oggi su 4 ruote, vanno a servirsi. Sarebbe come se

volessimo fare il paragone della vecchia concessione idroelettrica, che è stato ricordato in quest'aula la scorsa settimana con un altro paragone che non regge, perché nel momento in cui a una città che va avanti ancora a lume di candela o con la fiammella gas io metto a disposizione la luce elettrica, è chiaro che pur non obbligando nessuno a servirsi del mezzo di illuminazione, avrò subito il 97% degli abitanti di quella città che verranno a chiedermi di installare le linee. Mentre qui siamo in presenza di funivie, che ripetiamo saranno più difficili a realizzarsi e saranno quindi le più costose, ma sono utili ad un certo numero di persone che noi vogliamo sperare sia sempre maggiore e per la ragione economica che abbiamo ricordato e perché riconosciamo che tutti noi, arrivati a fine settimana, abbiamo bisogno di andare a prendere una boccata di aria buona. Però non mettiamo a disposizione un servizio che possa essere paragonato e con l'acqua potabile e con la luce elettrica che abbiamo in casa, e con la autostrada di cui ci serviamo quando ci mettiamo in marcia o con l'automobile o con un autocarro. Quindi ricondotta la cosa alle debite proporzioni, penso proprio che il discorso vada ripreso su di una base che trovi il giusto mezzo fra queste richieste dei vent'anni, che secondo me non sono assolutamente accettabili, a meno che non si portino dati concreti e precisi e si dimostri come un imprenditore privato possa avere una gestione ragionevole che comprenda anche quel giusto utile di esercizio che gli renda appetibile la corsa al rischio e rispettivamente sia della costruzione dell'impianto che dell'esercizio e per tanti anni. Si potrebbero anche sviluppare altre argomentazioni, ma la sostanza delle cose mi pare che possa essere per il momento considerata in questa maniera e quindi io direi che se viene proposta una formulazione intermedia della durata fra i 40 anni e i 20 anni, di cui si è discusso e che in sostanza si aggiri sulla

ase della durata della vecchia concessione, su questo si possa trovare ragionevolmente un punto di incontro.

**PRESIDENTE:** Lo parola al consigliere Sembenotti.

**SEMBENOTTI (P.P.T.T.):** Io mi riferisco a quanto già detto in discussione generale, quando cioè ho sostenuto che l'argomento durata della concessione è strettamente collegato al problema delle tariffe, perché logicamente la durata della concessione dipende e deriva dal costo dell'esercizio stesso. Perciò è logico quanto è stato detto del resto: quanto più la concessione è corta, tanto più i costi sono elevati. Però io direi che l'articolo che stiamo discutendo, e questo argomento, va strettamente collegato con la visione che troviamo all'art. 8 e all'art.9, dove si dice che alla fine della concessione l'impianto ha un certo valore, sarà un valore di stima, ma non ha un valore zero. Ciò premesso, se noi diamo un valore e ammettiamo che alla fine della concessione possa esserci un valore, allora la questione durata, la questione costi, la questione tariffe è già un po' sviata. Perché se diamo valore zero all'impianto, alla fine della concessione, dobbiamo necessariamente tener conto dell'esaurimento tecnico, dell'ammortamento degli impianti e dobbiamo arrivare necessariamente ai 40 anni o giù di lì; se invece diciamo che alla fine della concessione l'impianto può avere ancora un valore, e lo mettiamo appunto nell'art. 8, allora possiamo tranquillamente ridurre un periodo, portarlo anche ai 20 anni, che qui sono stati proposti, non da noi, ma che noi sosteniamo, perché sappiamo che questo automaticamente toglie lo stretto collegamento che c'è fra concessione e costo. E' stato detto che l'ammortamento tecnico delle parti principali e più costose, ha la durata di 20 anni, perciò si pre-

sume che dando una concessione di 40 anni ci sia la possibilità di rifare due volte un impianto nelle sue parti essenziali più costose e così arrivare alla fine, ad un esaurimento del costo dell'impianto. Però questo per dire che a nostro avviso la concessione ideale è di 20 anni, altrimenti facciamo corrispondere esattamente l'ammortamento economico con l'ammortamento tecnico, cioè 40 anni, ma il limite dei 30 anni qui proposto, mi sembra proprio buttato lì a caso. Questo è il mio giudizio, proprio sentendo i dati che sono usciti da questa discussione, sulla discussione generale, a proposito di ammortamenti tecnici. Si è detto che questo è 20 anni, perciò o è 20 o è 40, ma i 30 anni sarebbero una cosa strana, a meno che, come ho detto, non si punti troppo, a mio avviso, sull'art. 8 nel quale si dice che alla fine della concessione l'impianto ha un certo valore. Perciò noi siamo d'accordo con la riduzione di questi periodi di concessione da 40 a 20 anni, così come è stato proposto dal cons. Betta e da altri. Per quanto riguarda la maggior specificazione qui fatta dal cons. Raffaelli, dai suoi emendamenti a proposito di cabine, di impianti che abbiano o meno l'automatismo, io direi che questa è forse un dettaglio tecnico, che noi non ci sentiamo di accettare per semplicità come sono divisi gli impianti in I°, II°, III° categoria, così dividiamo anche la possibilità di dare le concessioni in 20 e 10 anni, come è stato proposto.

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

**AVANCINI (P.S.D.I.):** Mi sembra di dover osservare che i limiti per la durata della concessione dell'impianto, vale anche per gli enti pubblici e non solo per il privato. Un momento fa abbiamo approvato un emendamento, proprio proposto dai comunisti, nel

quale si dice che nel rilascio della concessione sono preferiti gli enti pubblici locali, le loro associazioni, le imprese private con partecipazione degli enti e associazioni suddette. Ora io non credo che l'ente pubblico che ha concessione dell'impianto faccia lo speculatore o faccia i larghi profitti, perché allora evidentemente non sarebbe neanche il caso di concedere all'ente pubblico una concessione di questo tipo. Penso che anzi l'ente pubblico dovrà fare da calmieratore dell'impianto, e quindi mi sembra una affermazione un po' affrettata quella del collega de Carneri, che dice: in 20 anni non solo si ammortizza l'impianto, ma si ricavano anche dei grossi profitti. Non so su quali elementi io potrei basare il mio giudizio, potrei dire che accolgo l'emendamento presentato dai socialisti o dai comunisti, su questa base, cioè che in 20 anni si fa tutto l'ammortamento, non solo ma si hanno anche dei grossi profitti. Ora, proprio per il fatto che l'ente pubblico ha la priorità nella concessione di questi impianti, e che l'ente pubblico dovrà fare da calmiera alle tariffe, io ritengo che il periodo di ammortamento venga prolungato. Io non sono il tecnico, ma mi pare, che se si tengono le tariffe ridotte, il periodo dell'ammortamento dovrà necessariamente essere allungato. Il collega Salvadori ha anche fatto degli esempi pratici di impianti molto costosi il cui periodo di ammortamento dovrà andare oltre i 20 anni. D'altra parte anche per i 40 anni, gli elementi che ci sono stati dati non sono molto soddisfacenti. Pertanto in discussione generale io ho detto che mi sembrava che i 40 anni fossero eccessivi, ma fra l'uno e l'altro ritengo che la via di mezzo, se è vero che nel mezzo c'è la virtù, sia da preferirsi. Avevo detto anche in discussione generale, che il concessionario di un impianto, quando investe il proprio capitale per avere la concessione, per costruire l'impianto, programma in certo qual modo la propria vita, ma non solo

la sua ma anche quella della famiglia e dei propri figli, e pertanto ritengo che sia giusto che colui il quale programma la propria vita in un impianto di risalita, in gruppo di impianti, abbia il diritto di viverla come io ho programmato la mia vita nel fare l'impiegato, e il mio posto nessuno me lo può togliere, a meno che io non me ne vada in pensione o che non venga licenziato. Quindi anche questo penso sia un aspetto da tenere presente. Perché non si può dire: quello lì impiega il suo capitale, impiega i suoi sforzi, impiega il suo lavoro, forse non soltanto suo, ma anche quello della sua famiglia e poi in un tempo breve, e in questo caso ritengo breve il periodo dei 20 anni, questo impianto gli viene tolto. E' stato precisato anche, sia da me in discussione generale e sottolineato poi dal collega Pasquali, che per quanto riguarda la tutela del paesaggio non vi devono essere dubbi, ci sono le leggi e pertanto penso che non ci siano discussioni, che la tutela del paesaggio debba essere rispettata in modo assoluto e categorico nella costruzione di impianti. Qui ci sono degli assessorati per la tutela del paesaggio, il collega Benedikter ha dimostrato veramente di essere rigido nell'applicazione della legge e non v'è dubbio che lo sarà anche in futuro, in generale tutto lo assessorato. E per quanto riguarda i profitti, io ho già detto che uno che investe i propri capitali, lo fa per guadagnare qualche cosa. Se ci fossero poi...

(INTERRUZIONE)

AVANCINI (P.S.D.I.): Può darsi che ci siano degli speculatori, ma io ritengo che la legge sulla riforma tributaria darà la possibilità di identificare gli eventuali speculatori ed inoltre l'ente pubblico, in base all'art. 9, ha la possibilità di irrevocare la concessione in qualsiasi momento qualora il concessionario



non assolva più ai compiti per cui è stata data la concessione. Quindi direi anche al collega Crespi, che se l'impianto diventa vecchio e quindi tale da non essere più in grado di funzionare e di assolvere il suo compito di pubblico servizio, l'ente pubblico, l'assessorato trasporti, la Giunta regionale ha la possibilità di revocare immediatamente la concessione e di darla all'ente pubblico con priorità come è previsto nella legge, come è previsto dall'emendamento che è stato votato...

(INTERRUZIONE)

AVANCINI (P.S.D.I.): Sì, non per l'invecchiamento, ma se l'impianto non dovesse più funzionare, dovesse essere tale da diventare pericoloso, da non garantire più il servizio pubblico, per cui è stata data la concessione, l'ente pubblico ha la possibilità di revocare la concessione, o di costringere il concessionario a rinnovare l'impianto o a modificare l'impianto. Pertanto non avendomi convinto i 20 anni, e avendo detto anche in discussione generale che i 40 anni mi sembravano troppi, mi sembra ragionevole una posizione intermedia.

PRESIDENTE: La parola al consigliere de Carneri.

de CARNERI (P.C.I.): Volevo replicare molto brevemente all'intervento del consigliere Salvadori, rilevando che egli ha operato nella maniera che in termine processuale si chiama un'inversione dell'onere della prova, cioè la situazione è questa: la Regione può legiferare, la Regione dispone di questo settore, se lo concede attraverso una legge a privati, attraverso atti amministrativi che si basano su una legge, evidentemente è la Regione che deve esaminare, documentare dal

punto di vista economico, quale è la durata, quale è il termine medio di ammortamento e quindi trovare quella forma che contemperi la compatibilità dell'impresa privata con l'interesse pubblico. Ora noi, signori consiglieri, né in quest'aula né in Commissione, siamo stati posti in grado di sapere quale è il termine medio di ammortamento, sia pure approssimato, di questi trasporti a fune, di queste linee divise in categorie. Il collega Gouthier, per esempio, in Commissione, ha richiesto che venissero portati gli elementi relativi alle varie società, le quali hanno queste concessioni, per esaminare in sostanza come vanno le cose, esaminare quali sono i termini di ammortamento, ecc. Questo non è stato fatto. Il Consiglio è chiamato a deliberare, a legiferare, senza termini obiettivi economici presenti. Questa è la realtà. Già il fatto che si discuta di questo argomento, senza che la Giunta regionale, con i suoi esperti abbia fornito questi dati, è una grave lacuna che non torna certo ad onore di un'assemblea legislativa, la quale oltre tutto deve prendere decisioni abbastanza importanti e protratte nel tempo. Questa è una annotazione che deve essere fatta. Dico quindi che sia la Giunta che la maggioranza, la quale dispone dei tecnici e dell'apparato, e che poi decide sostanzialmente sulle concessioni, non ha fornito dati che smentiscono le nostre posizioni. E non spetta a noi dell'opposizione, sprovvisti di mezzi e sprovvisti di poteri, di fare gli accertamenti che devono confutare determinate tesi, come se queste tesi fossero provate. Eh no, spetta alla Giunta, e la Giunta questo non se l'è sobbarcato. Ed è una cosa piuttosto grave. Noi abbiamo semplicemente rilevato che gli investimenti industriali e gli investimenti in linea generale, per nostra comune conoscenza, non vanno certo ai 30 anni, soprattutto nel campo industriale. Questa è una realtà. Poi teniamo presente un altro elemento, quello cioè che a un certo punto che

ottiene la concessione di una determinata linea, opera in condizioni di monopolio, e qui mi ricollego al paragone dell'autostrada. E' ben vero che il cittadino può prendere e prenderà sempre più facilmente e sempre più frequentemente l'autostrada, resta però sempre una rete di strade statali, come la strada statale del Brennero, ecc., che costituisce pur sempre una alternativa. Ma signori, in correlazione con questo articolo, c'è anche l'art 16, il quale attribuisce il monopolio della concessione, non solo sulla linea portante di accesso, ma anche sulla rete complessa, che è quella degli impianti di risalita, che è quella degli impianti degli sciatori, ecc. Quindi alla fin fine la posizione di chi ottiene questa concessione, è di autentico monopolio, nel senso che controlla e i mezzi di accesso e i mezzi in senso privato di sfruttamento di tutto un ambiente. Questo elemento è molto importante, noi sappiamo bene che a un certo punto anche in queste imprese c'è una parte di osso e una parte è di polpa, però noi dobbiamo considerare osso e polpa nel complesso, quindi fare i nostri calcoli sul complesso delle concessioni, non sulla concessione che è l'osso, dimenticando poi la polpa. E dico che, in base a pareri, a informazioni che abbiamo assunto, pur non avendo la pretesa evidentemente di presentare uno studio economico che esigerebbe degli esperti, cosa invece che la Giunta poteva fare e può fare ma che non ha fatto, noi diciamo che l'investimento ventennale, tenuta presente la situazione di monopolio non solo dei mezzi di trasporto per l'accesso, ma anche per lo sfruttamento, è un termine più che ragionevole. E quindi non mi rimane altro che ribadire la nostra posizione, in ordine a questo termine, che si sposti l'emendamento della Giunta, dai 30 e si accolga i 20 anni. Nulla impedisce che un domani il Consiglio regionale, tenuto conto di determinate situazioni, di determinate posizioni, di determinate frequenze o meno...

possa disporre con leggi successive o delle proroghe o di quant'altro; fra l'altro ci sono già norme che prevedono delle proroghe, sulle quali abbiamo comunque presentato emendamenti. Ma comunque andiamoci piano. Noi dobbiamo tutelare innanzi tutto gli interessi della Regione e della collettività, e non gli interessi dei concessionari, anche se ci sono poi le forme miste, pubbliche e private, secondo l'emendamento presentato. Resta comunque il fatto che comunque titolare rimane sempre la Regione. E prima questi beni tornano alla Regione, meglio sarà per l'interesse pubblico, poi vedrà la Regione o le Province quali sono i proventi che risultano, per impiegarli in favore di tutte le categorie dell'economia nel suo complesso. Questo è quanto intendevo puntualizzare, altrimenti qua si fa una discussione in cui si cammina sulle braccia, anziché sulle gambe. Noi lamentiamo comunque questa inadempienza della Giunta, e penso che non sia neanche un'inadempienza dovuta al caso, tutt'altro.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Anche a me pare sia stato detto troppo e chiarito troppo parziale, per non dover almeno brevemente riprendere il discorso. Agli esempi portati dal collega Salvadori, se ne potrebbero contrapporre altri di altra natura. Le recenti costruzioni funiviarie in Val Gardena sono state oggetto di una battaglia memorabile, senza esclusione di colpi. E penso che non sia stato per ragioni sentimentali o filantropiche. E non c'entravano neanche le famiglie e i destini delle famiglie di cui parlava un momento fa, con buon senso, ma a sproposito in questo caso, il collega Avancini. Erano questioni di interesse comprensibilissime. Che cosa sta a dimostrare? Sta a dimostrare che anche nel

regime vigente, le iniziative erano considerate valide, ai fini di un investimento produttivo. Ora è vero che quel tipo di funivie a doppia fune e va e vieni, avevano, nella legge ancora vigente, la durata di 30 anni. Ma con questa modificazione abbiamo fatto passare in cavalleria, per così dire, un sacco di altre linee, perché se voi mi dite: le linee di funi a va e vieni, che sono fra le più costose, hanno bisogno di 30 anni, io non mi sento di giurare che in 20 mettono tutto a posto. Mi sento di affermarlo perché l'esperienza degli altri osservata abbastanza attentamente, mi dà questa convinzione. Ma quando noi, nella nuova formulazione, andiamo a proporre 40 anni e non più 30 per le linee di I° e di II° categoria e poi vediamo che le linee di II° categoria sono quelle che comportano la realizzazione mediante tutti gli impianti con caratteristiche tecniche richiedenti notevole investimento di capitali, ma comprendiamo anche quello che siano parte principale o indispensabile di un sistema di linee ai sensi dell'articolo 17 della presente legge, allora anche le seggiovie e le sciovie a un limite possono essere parte principale determinante del sistema, perché se sistema ha da essere, tutte le sue parti sono principali o determinanti. E noi vogliamo proporre la durata di 40 anni al limite per una sciovia che quando costa molto ed è molto lunga ed è molto disagiata penso che anche oggi con i costi aumentati non vada mai oltre i 15-20 milioni, ma che sia una sciovia eccezionalmente difficile e costosa, se non sono fuori proprio di grosso da quelli che erano i costi di pochi anni fa. Poi vediamo portato da 10 a 15 anni la durata per le linee di III° categoria, che sono appunto quasi prevalentemente quelle di poco costo. Ecco allora non siamo più nei termini di dire garantiamo gli impianti più costosi, gli impianti di arroccamento, che sappiamo tutti che gli impianti di arroccamento puro e semplice, a parte tutta la rischiosità

dell'impresa di portare la gente in montagna, dove non c'è strada — e quindi nascono tutti i problemi del rientro, dell'intasamento, ecc. — sappiamo che è uno degli impianti più rischiosi. Ma io preferisco francamente, la politica dell'incentivazione che ha ricordato il collega Salvadori, per determinati tipi di impianti, che siano considerate veramente importanti anche dal punto di vista sociale, che servano anche magari, come in qualche caso, delle zone abitate e via dicendo. Sono disposto a fare una distinzione, una agevolazione a parte, ma non mettermi tutto in un fascio, fare due categorie al posto delle tre che c'erano prima, e fare 40 anni e 15 anni, di fronte all'articolazione molto più ragionevole che c'era prima. Questo è il discorso. Perché fra le due formulazioni, quella della Giunta che viene ai 30 anni, ma che nei 30 comprende pur sempre ancora la possibilità di includere sciovie e seggiovie, e l'altra che fa le tre distinzioni, io, non per amore di tesi e di paternità, preferisco ancora restare fermo sulla nostra proposta.

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

**SALVADORI (D.C.):** Per puntualizzare, dopo quanto è stato detto dai colleghi, e rispondendo subito all'avv. de Carneri, che se si vuole che gli impianti tornino presto alla Regione, bisognerà che prima vengano realizzati, e io ripeto il grosso timore che con la prospettiva della durata di 20 anni della concessione, gli impianti grossi, gli impianti difficili certamente non verranno costruiti. Perché non verranno costruiti dalle comunità che abbiamo visto in difficoltà anche a far fronte agli oneri fidejussori, che pure avevano assunto in condizioni meno rischiose, e non verranno costruiti dal privato che non troverà alcun interesse per farlo. E posso, essere

d'accordo sul fatto che la Giunta nella sua relazione non ha presentato allegati tali da giustificare, sul piano della gestione, la durata della concessione proposta in 40 anni, ma naturalmente io la prego, cons. de Carneri, di non pretendere che la Giunta presenti anche la giustificazione che dovrebbe dimostrare come la durata di 20 anni da lei proposta sia invece quella che va bene, cioè se la Giunta è mancata nel momento in cui ha proposto i suoi 40 anni, certamente non è stato da meno lei nel mancare quando ha presentato la sua proposta per i 20, senza alcuna dimostrazione a sostegno. Dopo di che, direi anche che in condizioni di monopolio perché ciascuno assume la paternità degli emendamenti, delle iniziative di cui si fa promotore, dovrebbe corredare le proposte di emendamento con tutti i dati che pretende che altri che presentano analoghe proposte e richieste, mettano a disposizione del Consiglio. Direi anche che non sono d'accordo con l'affermazione, secondo la quale si costruisce un impianto di questo genere, si muove in condizioni di monopolio, e quando abbiamo tutti ricordato abbondantemente in quest'aula che non meno di 600 impianti a fune stanno operando nell'ambito del territorio della nostra Regione, per cui al limite di fronte a una situazione difficile sulla Mendola, si va a cercarne una meno difficile a Valdaora o da qualche altra parte e questo è un problema che evidentemente non si pone o almeno non si pone nei termini in cui è stato posto. Dopo di che io direi per concludere che se tutto quanto, così come è stato prospettato, dovesse andare bene, dal momento che i comuni e i loro consorzi hanno la possibilità di essere favoriti nella iniziativa, saranno i comuni e i loro consorzi a partire, e i timori che sono stati espressi dall'avv. de Carneri per quanto riguarda l'indebito arricchimento che noi andremo a consentire ai privati, non avranno ragione di essere, in quan-

to saranno le comunità che guadagneranno, e siccome le comunità non speculano e non è loro compito guadagnare, metteremo a disposizione delle masse di biglietti a costi accessibilissimi e andranno tutti in perfetto amore e in perfetto accordo. Se così non sarà come non sarà, perché abbiamo visto che i 30 anni da soli non sono bastati ed è per questo che è nata l'idea del sistema. Perché si è detto: accanto all'impianto di arroccamento bisogna garantire a chi lo ha costruito la possibilità dello sviluppo con seggiovie, sciovie e così via? Perché si era constatato che si erano spesi 700-800 milioni a costruire l'impianto di arroccamento che incassava in una domenica altrettanto quanto incassava quel tale che aveva speso 15 milioni a costruire la sciovia. Dopo di che quale era stato il risultato? Che il Comune che aveva garantito per quella società, si è trovato a dover intervenire, ed avendo presentato ricorso presso la Regione e la Regione ha portato qui prima una legge e poi una seconda legge che noi abbiamo regolarmente approvato e quindi abbiamo visto in definitiva gli oneri sull'ente pubblico. Allora abbiamo detto: perché dobbiamo consentire che quelli guadagnino con le sciovie e con le seggiovie e gli oneri di chi ha costruito l'impianto di arroccamento vengono a ricadere su di noi? Creiamo il sistema, facciamo sì che chi si prende tutto l'osso si prende anche la polpa, quanto meno non saremo qui con una terza, una quarta legge per intervenire a favore di questioni che sono traballanti. Ecco, questa è la sostanza, il succo del discorso, così come l'abbiamo constatato nel corso di questi ultimi 10-15 anni di gestione. Questi sono aspetti pratici che noi abbiamo toccato con le nostre mani, perché con i nostri voti abbiamo poi anche approvato questi disegni di legge che hanno disposto le provvidenze che ho voluto ricordare. Penso il fermarsi nuovamente sulla strada dei 30 anni abbia almeno di certo dietro alle

spalle una esperienza consolidata, che ha visto lo Stato e la Regione e non a caso fissare allora quei termini. Qui con la storia dei 40 anni si è voluto evidentemente cercare di ovviare, venendo incontro un momento di più alla gestione di chi andava a costruire impianti di arroccamento, che venivano sì facilitati, come verranno facilitati dalla costituzione del sistema, ma che però trovandosi di fronte alla realizzazione degli impianti più difficili e più costosi, si è detto: va bene, cerchiamo di invogliarli in qualche maniera. Che se poi l'impianto non sarà così difficile e non sarà così costoso, anche per il fatto che è stato da questa legge consentito il sistema, ebbene siano i comuni e i loro consorzi a realizzare gli impianti. Ci metteremo tutti quanti l'anima in pace e saremo lieti di aver reso un bel servizio; e al turismo e al periodo di riposo, di distensione, di relax della nostra gente.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Gouthier.

GOUTHIER (P.C.I.): Noi siamo stati tirati per i capelli, alcuni conti li abbiamo fatti, e il collega Salvadori con carta e matita può seguirci in questo arduo calcolo. In via preliminare intendiamo sottolineare come onere della Giunta, presentatrice di un disegno di legge, era quello di presentare una documentazione anche tecnica. Il nostro gruppo aveva sempre corredato di documentazioni e calcoli tecnici i disegni di legge presentati in modo che anche il discorso normativo fosse basato su dati concreti, su dati reali di fatto. Un disegno di legge così importante, per essere convincente doveva e deve essere corredato di dati tecnici. E veniamo alle cifre, che non sono categoriche, ma però io cito un esempio. Un km. di sciovia, che può rientrare col discorso fatto dal collega Raf-

faelli, può avere un prezzo equo, che non è un prezzo praticato perché quello è molto elevato, di 200 lire. Con una portata di 500 persone all'ora, si arriva a lire 100 mila all'ora. Possiamo fare 4 ore al giorno, 400 mila lire al giorno. Detraiamo 40 mila lire di spese, un decimo di spesa, rimangono 360 mila lire al giorno. Quanti giorni? Mettiamo 16 domeniche — 4 domeniche per 4 mesi — 12 giorni il periodo di Natale e Capodanno, arriviamo a 28-30 giorni a 4 ore al giorno. E poi potremmo mettere altri 90 giorni con una media di un'ora al giorno, 90 giorni, nell'arco novembre-febbraio-marzo. Noi arriviamo a circa 19 milioni di lire, per l'esattezza 18 milioni e 900 mila lire di incasso netto. Togliamo 3 milioni di ammortamento, abbiamo 15-16 milioni. Se è vero quello che il collega Raffaelli diceva che gli impianti di questi tipo costano 15-20 milioni, secondo i miei conti si arriverebbe all'ammortamento in un anno. Io ho sentito dire da tecnici che in due al massimo 3 anni...

(INTERRUZIONI VARIE)

GOUTHIER (P.C.I.): Questi sono calcoli, assessore Matuella, e diciamo qual'è...

(INTERRUZIONI VARIE)

GOUTHIER (P.C.I.): Cercateli voi.....  
Noi.....

(INTERRUZIONI VARIE)

PRESIDENTE: Ma lasciate parlare l'oratore, per favore. La parola all'avv. Gouthier.

GOUTHIER (P.C.I.): Assessore, io chiedo alla Giunta se è un prezzo esagerato e chiedo dove è praticato nella nostra regione, per un

km., un km. e mezzo la tariffa di 200 lire. A Madonna di Campiglio è il doppio. Ma partiamo pure da 200 lire. E' esagerato una portata di 500 all'ora? E' esagerato dire che lavora quattro ore al giorno? 16 domeniche? E' esagerato? Io chiedo se è esagerato dire che un impianto di questo tipo lavora 4 ore al giorno nei giorni festivi! Non lo so. E' iperbolico, la gente deve svegliarsi alle 4 di mattina? No, io dico: dalle 10 alle 2 di pomeriggio. Per 16 domeniche, non . . . .

(INTERRUZIONE)

GOUTHIER (P.C.I.): E metto 12 giorni Natale-Capodanno. Adesso poi ci sono altri meccanismi. 16 domeniche, più 12 giorni Natale-Capodanno, cioè 28-30 giorni all'anno a 4 ore al giorno, a 200 lire all'ora, e a Madonna di Campiglio arriviamo alle 400-500; altri 90 giorni a un'ora al giorno, li mettiamo? Ecco, abbiamo questi conti. Voi dovete dire che le 200 lire sono troppe, che a Madonna di Campiglio, in altri posti si paga 50 lire. Diteci questo. Diteci che quattro ore al giorno, di domenica, sono troppe, che si lavora mezz'ora al giorno di domenica. Ecco, allora scendiamo a questi conti. E ci avete tirato voi per i capelli. Abbiamo chiesto: presentateci dei conti, noi ci siamo informati e voi non siete in grado di contestare questi conti. Perché se andiamo a vedere i conti reali, con 200 lire non si fa un km., un km. e mezzo. Ripeto, a Madonna di Campiglio è il doppio. E allora verrebbe fuori invece di 19 milioni, 38 milioni. Questi sono i conti. Se voi li contestate, allora diteci che non è vero che si lavorano 16 domeniche, che non è vero che si lavorano 12 giorni a Natale, come media ragionevole. Dimostrateci l'irragionevolezza di questo conto.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Raffaelli.

RAFFAELLI (P.S.I.): Non entro nel merito, perché sarebbe anche bello, stimolante. Io penso di poter dire che o la Giunta dice: i vostri argomenti non valgono, valgono i miei, anche se poi non li abbiamo sentiti, e allora possiamo anche votare subito per quel che mi riguarda, oppure qualche cosa di vero c'è in quello che abbiamo detto un po' tutti noi, che siamo di opinione contraria e potrebbe anche crearsi un certo non dico aggiustamento, ma un certo punto di incontro. Per esempio mi rifiuto di credere che la Giunta insista in quel tipo di classificazione proposta, indipendentemente dagli animi, no? Quel tipo di classificazione, cioè linea di I° e II° categoria, che accomuna l'impianto limite citato dal collega Salvadori, cioè la funivia di arroccamento passiva con lo skilift citato da Gouthier, non è prerogativa di nessuno quella di poter sapere i conti almeno di qualche impianto. Se la Giunta dice: va be', sono disposta a scorporare, a fare un altro tipo di classificazione, allora bisogna pensarci un po' e discutere. Se l'ordine di idee dovesse essere questo, propongo per quando sarà ripresa la discussione della legge, un incontro fra i presentatori dei vari emendamenti in oggetto e la rappresentanza della Giunta, per trovare un punto di avvicinamento. Perché qui non ci sono, fino alla prova del contrario né gli amici dei gestori, né i nemici dei medesimi. Possiamo avere punti di vista diversi sulla funzione della iniziativa privata, credo che tutti accettiamo come dato di fatto che l'iniziativa privata oggi è prevalente, ha una funzione e quindi va presa con la sua logica, che è quella di un minimo di garanzia di profitto. Su questa strada evidentemente è possibile intenderci. Se la gente volesse fare una dichiarazione di questo tipo di disponibilità, io proporrei la sospensione della seduta, cosa che avrei comunque proposto perché siamo quasi all'una, è una giornata semi festiva, ci troviamo di fronte al solito proble-

ma degli uffici chiusi, della vacanza, ecc., poi ci troviamo di fronte al problema di non esasperare né la discussione né gli animi con una discussione impegnativa che si protragga per tutto il giorno. Potremo sospendere e trovarci, dopo il bilancio, quando sarà riportata in discussione, trovarci prima a vedere se c'è un punto di incontro. Questa è la mia proposta.

**PRESIDENTE:** Infolge dieses Vorschlages ist zu überlegen, ob nicht a priori eine Einigung gefunden werden könnte. Soll die Debatte verschoben werden?

*(In seguito alla presentazione di questa proposta è bene riflettere, se fosse possibile trovare a priori un accordo. Si deve rinviare il dibattito?)*

**DEJACO** (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Ich bin nicht dafür, die Debatte zu verschieben, weil ich weiß, daß sich ein Feilschen hinsichtlich der bestehenden verschiedenen Ansichten über Jahre hinziehen kann, wobei sich das Wesentliche und Grundlegende nie ändern wird.

Darf ich auf das Gesamte eingehen?

**PRÄSIDENT:** Bitte sehr!

**DEJACO** (Vize-Assessor für Verkehr, Fürsorge und Wohlfahrt - S.V.P.): Ich werde mich verhältnismäßig kurz halten, da ich bereits in der Replik zur Generaldebatte auf dieses Thema eingegangen bin. Es ist interessant, daß sich gerade bei diesem Artikel, der die Dauer der Konzession vorsieht, die Gemüter erhitzt haben, wobei ich insbesondere an die Linksparteien denke. Meine Herren, wir müssen uns, wie ich schon früher gesagt habe, darüber im klaren sein, daß sich zwei

verschiedene Wirtschaftskonzepte gegenüberstehen. Wenn zum Beispiel die Berechnungen des Herrn Kollegen Gouthier richtig sein sollen, möchte ich ihm raten, noch heute mit dem Bau eines Skiliftes zu beginnen, damit er mit der realen Lage konfrontiert wird. Im übrigen ist es so, daß bei einer Herabsetzung der Dauer der Konzessionsgewährung auf 20 Jahre für die Anlagen erster und zweiter Kategorien, sich — wie ich Ihnen versichern kann — keine Kreditinstitute mehr finden werden, die mit dieser beschränkten Dauer längere Kredite vergeben. Wenn wir in diesem Sektor wirtschaftlich vorgehen wollen, ist es notwendig, eine längere Zeit festzusetzen. Wir hatten ursprünglich 40 Jahre vorgesehen und haben jetzt einen Änderungsantrag mit einem Rückgang auf 30 Jahre eingereicht. Warum? Weil wir sagten, daß 40 Jahre etwas zu viel sind, während sich 30 Jahre vertreten lassen.

Daraus ergibt sich auch eine Stellungnahme zu einigen weiteren Punkten. Ich war verwundert, daß zum Beispiel Herr Kollege Crespi alle wirtschaftliche Erwägungen beiseite gelassen hat und vom rein technologischen Standpunkt ausgegangen ist. Meiner Ansicht nach wurde noch immer nicht erfaßt, daß das Gesetz eine gewaltige Neuerung darstellt und die Konzession nicht für die technische Anlage an sich, sondern für eben eine vorgesehene Strecke vergeben wird, innerhalb der während der Dauer der Konzessionsgewährung die Anlage auch zwei- und dreimal umgebaut und erneuert werden kann. Auch ist es möglich, einen Kategoriewechsel vorzunehmen. Infolgedessen treffen alle technischen Erwägungen nicht mehr zu. Somit kann ich natürlich auch den Änderungsantrag von den Herren Kollegen Raffaelli und Manica nicht als richtig finden, da zum Beispiel folgendes eingefügt wurde: «Verschiedene Jahre für die Seilbahnen mit fixen Kabinen oder die mit automatischer Einhängung und dergleichen». Das sind rein technische Erwägungen, die mit

der Konzession nichts zu tun haben, denn dieselbe wird laut Artikel 1 — wie gesagt — nicht für die Anlage, sondern für die Strecke vergeben. Somit kann von einem Umdenken nicht gesprochen werden. Das heutige Regionalgesetz lautet auf 25 Jahre, während der Staat bereits an Erhöhungen denkt, obwohl sich die Dauer der Konzessionsgewährung bereits auf 30 Jahre beläuft. Infolgedessen können wir uns mit bestem Gewissen dahingehend orientieren. Warum wurde im derzeitigen Gesetz Nr. 5 von 25 Jahren gesprochen? Meine Herren, weil auch im Jahre 1959 nur vom technischen Standpunkt ausgegangen wurde und damals die Konzessionen für die Anlage und nicht, wie heute, für die Strecke vergeben wurden. Wir könnten theoretisch mit einer Verkürzung der Dauer der Konzessionsgewährung auch einverstanden sein, wenn zum Beispiel die Erneuerung automatisch erfolgen würde, wenn also die Konzessionsdauer erneuert werden muß. Nachdem wir dies selbst ablehnen und die Möglichkeit vorsehen, daß die Konzession erneuert werden kann, aber nicht muß, sollte die Dauer der Konzessionsgewährung länger sein.

Nun wurde hier sehr viel von Amortisation der Anlagen gesprochen. Ich möchte dazu folgendes sagen: Ich glaube kaum, daß sich diesbezüglich ein Schema aufstellen läßt, wie zum Beispiel in einer Fabrik, in der die Amortisationsdauer usw. von irgendwelchen Maschinen längst bekannt ist. In unserer Bergwelt ist jedoch keine Anlage wie die andere, weshalb ich mir erlaube, die vom Regionalratsabgeordneten Gouthier aufgestellten Berechnungen anzufechten. Ich kann Ihnen über den Daumen gepeilt sofort sagen, daß die Berechnung von 10% Spesen absolut lächerlich ist. Denken Sie an die Personalkosten einschließlich Versicherung; denken Sie an die Versicherung der Anlage; denken Sie an die Stromkosten; denken Sie an die Kosten für die Piste, die meistens nachfolgend

aufzutreten. Somit frage ich mich, ob 10% ausreichen! Ich kann Ihnen sofort sagen, daß das unmöglich ist. Nehmen wir als Beispiel die Anlage in der Größenordnung der Plose — oder Cermis — Seilbahnen, für die 4-500 Millionen Lire Kapital investiert wurden. Sollte tatsächlich mit einer Amortisation von 20 Jahren gerechnet werden, müßte die Gesellschaft jährlich in ihre Bilanz 20-25 Millionen Abschreibung eintragen können. Bisher war jedoch noch nicht möglich, seit dem 6-7jährigen Bestehen der Ploseseilbahn — bei der Cermis-Bahn sind es ungefähr zwei Jahre weniger — nur eine einzige Million abzuschreiben. Wie bereits erwähnt wurde, müßten dieses Jahr weitere Gesetze verabschiedet werden, um den Gemeinden zu Hilfe zu kommen, die zur Finanzierung dieser Anlagen beigetragen haben, um somit indirekt den gesamten Fremdenverkehr zu fördern, da eine direkte Abschöpfung von Gewinnen an Seilbahnanlagen völlig ausgeschlossen ist.

Was zum Beispiel die Größenordnung betrifft, möchte ich folgendes sagen: Am letzten Sonntag wurden am Gitschberg drei Anlagen eingeweiht und eröffnet. Die Gesamtausgabe für dieselben betrug 100 Millionen. Für diese Ausgabe ist nicht irgend ein Kapitalist aus Mailand aufgekommen, sondern die Bauern von Meransen-Gitschberg haben eine Kommanditgesellschaft gegründet. Ich bin der Ansicht, daß diese Bauern einen bleibenden Wert schaffen wollten. Eine Konzessionsgewährung auf längere Zeit und eine Erneuerung derselben ist wirklich angebracht, da die Anlage nicht nur den Bauern selbst, sondern auch ihren Kindern Früchte bringen soll.

Wenn wir in unserem Lande auf diese Weise planen, erübrigt sich meiner Ansicht nach ein Feilschen, ob die Konzession mehr als 20 Jahre oder weniger gewährt werden soll. Vom allgemeinen wirtschaftlichen Standpunkt sind 30 Jahre vertretbar, weshalb der Ausschuß alle anderen Ergänzungs- und Ände-



rungsanträge ablehnt und den Regionalrat um die Genehmigung zur Festlegung der 30 Jahre ersucht.

(assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): (Non sono d'accordo per un aggiornamento del dibattito, poiché un mercanteggiare sulle varie opinioni potrebbe protrarsi per diversi anni, senza poi riuscire a concludere nulla di essenziale e fondamentale.

Posso entrare nel merito di tutto il provvedimento?

**PRESIDENTE:** Prego!

**DEJACO** (assessore supplente per i trasporti, assistenza e beneficenza - S.V.P.): Sarò relativamente molto breve, poiché mi sono già soffermato su questo argomento durante la replica al dibattito generale. E' interessante dover constatare come gli animi si siano agitati — mi riferisco in particolare ai partiti di sinistra — proprio per quest'articolo, che prevede la durata della concessione. Signori, come già detto, dobbiamo tenere presente che ci troviamo di fronte a due diversi concetti economici. Qualora il conteggio fatto dal collega Gouhier fosse esatto, gli consiglieri di iniziare ancor oggi la costruzione di un impianto di risalita, per constatare quale è veramente la realtà. Limitando la durata della concessione per gli impianti di I° e II° categoria a 20 anni, posso assicurare che nessun istituto di credito sarà disposto a concedere mutui. Se desideriamo procedere in questo settore in modo economico, dovremo prevedere una maggiore durata. Inizialmente erano stati previsti 40 anni ed ora abbiamo presentato un emendamento per ridurre tale durata a 30 anni. Perché? 40 anni mi sembrano troppi, mentre i 30 appaiono più adeguati.

Si rende pertanto necessaria una presa di posizione in merito ad alcuni punti. Mi sono

meravigliato che il collega Crespi abbia ignorato, ad esempio, le considerazioni a carattere economico, prendendo in esame soltanto la parte tecnica. A mio avviso non è stato ancora compreso, che la legge rappresenta una grossa innovazione e che la concessione non viene accordata per un impianto tecnico, ma per un determinato tracciato. Durante tale periodo l'impianto può essere modificato e rinnovato anche due o tre volte ed è inoltre possibile classificarlo in un'altra categoria e pertanto tutte le considerazioni a carattere tecnico vengono a cadere. Per questi motivi non posso naturalmente ritenere giusto l'emendamento dei colleghi Raffaelli e Maica, che prevede fra l'altro diversi anni per le funivie con cabine fisse o munite di dispositivo per l'agganciamento automatico ecc. Sono queste considerazioni a carattere tecnico, che non hanno nulla a che fare con la concessione, poiché le stesse non vengono accordate secondo l'art. 1, ripeto, per gli impianti, ma per il tragitto, e pertanto non si può parlare di mutamento di pensiero. La attuale legge regionale prevede 25 anni, mentre lo Stato intende aumentare tale durata, sebbene le concessioni vengano già accordate per 30 anni e perciò possiamo orientarci con coscienza tranquilla in questa direzione. Nella attuale legge n. 5, perché si parla di 25 anni? Signori colleghi, nell'anno 1959 l'accordo delle concessioni avveniva sulla base di considerazioni tecniche, in quanto le stesse venivano accordate per l'impianto e non per il tragitto. In teoria potremmo concordare su un abbreviamento della durata della concessione, qualora il rinnovo avvenisse automaticamente, come obbligo e non come una possibilità. Siccome noi stessi rifiutiamo una simile norma prevedendo le possibilità e non l'obbligo di rinnovare la concessione, questa dovrebbe essere accordata per un periodo maggiore.

In questa sede si è parlato molto di ammortamento dell'impianto e a tal proposito

*desidero dire quanto segue: non credo che nel caso specifico si possa approntare uno schema come in una fabbrica, in cui si può calcolare il tempo necessario per l'ammortamento ecc. di qualche macchina. Nelle nostre zone montane ogni impianto è differente dall'altro, per cui mi permetto di contestare i calcoli fatti dal consigliere Gouthier. Le posso dire ad occhio e croce che il calcolo del 10% per le spese è assolutamente ridicolo. Consideri le spese per il personale, assicurazioni comprese; l'assicurazione di responsabilità civile per l'impianto; il costo dell'energia elettrica e delle piste, che in linea di massima sorgono appena in un secondo momento. Michiedo quindi se il 10% sia sufficiente! Prendiamo come esempio impianti nell'ordine di misura delle funivie della Plose o Cermis, per le quali sono stati investiti 400-500 milioni di lire. Se si dovesse calcolare veramente un periodo di ammortamento di 20 anni, la società dovrebbe poter disporre annualmente per tale scopo di 20-25 milioni. Finora però, dopo una 6-7ennale attività della funivia della Plose — la funivia Cermis funziona da 4-5 anni, per l'ammortamento non è avanzato un milione di lire. Come già detto, quest'anno verranno emanate con ogni probabilità altre leggi, per elargire provvidenze a favore dei Comuni, che hanno partecipato al finanziamento di simili impianti, per favorire così indirettamente il settore turistico, in quanto si deve escludere che un impianto funiviario offra la possibilità di diretti guadagni.*

*Per quanto riguarda l'ordine di misura desidero aggiungere che la scorsa domenica a Monte Guzzo sono stati inaugurati 3 impianti, per i quali sono stati investiti 100 milioni di lire. Questa spesa non è stata sostenuta da qualche capitalista milanese, ma i contadini di Maranza — Monte Guzzo hanno fondato una società accomandita. Sono dell'avviso che questi contadini intendevano creare un durevole bene. L'accordo di una concessione di*

*maggior durata ed il relativo rinnovo credo siano veramente opportuni, poiché gli impianti dovranno offrire un utile non soltanto ai contadini, ma anche ai loro figli.*

*Se nella nostra zona realizziamo simili programmazioni, a mio avviso non ha senso mercanteggiare, se la concessione debba avere una durata di 20 anni o meno anni. Dal generico punto di vista economico 30 anni sono accettabili, per cui la Giunta respinge tutti gli altri emendamenti e relative aggiunte, pregando il Consiglio di voler approvare e fissare la durata delle concessioni 30 anni.)*

---

PRESIDENTE: Allora dobbiamo procedere alla votazione delle diverse proposte di emendamenti...

(INTERRUZIONE)

PRESIDENTE: Lei ha preso la parola una volta, può prenderla un'altra volta.

CRESPI (P.L.I.): Io la ringrazio della concessione e per farmi scusare sarò brevissimo...

(INTERRUZIONE)

CRESPI (P.L.I.): No, dal momento che parlo dopo la Giunta, potrebbe anche essere una concessione del Presidente. Comunque io volevo rispondere brevemente a quanto così cortesemente fattomi presente dall'assessore, cioè che l'oggetto della concessione è la linea di trasporto funiviario e non l'impianto. La cosa non mi sembra sia esatta, in quanto se leggiamo soltanto l'art 1 al 2° capoverso, noi vediamo che c'è una precisazione che dice: «sono linee di trasporto funiviario quelle realizzate da impianti, i quali usufruiscono, ecc.» Quindi è chiaro che le due cose sono colle-

gate, impianti o linee. Ma c'è di più. All'articolo 26 si dice con netta precisione, che, ottenuta la concessione delle linee, il concessionario deve presentare all'ispettorato generale dei trasporti il progetto esecutivo dell'impianto che realizza la linea, non solo ma poi si dice che espletato l'esame del progetto lo ispettorato generale dei trasporti approva il progetto dell'impianto sotto il profilo tecnico. Ora è chiaro, almeno a me risulta chiaro, che se l'impianto come sostiene il signor assessore, dovesse essere cambiato su quella linea, evidentemente dovrebbe essere nuovamente approvato...

(INTERRUZIONE)

CRESPI (P.L.I.): Allora spiegatemelo voi, perché per me risulta chiara una cosa di questo genere. Quindi evidentemente quello che io ho detto riguardo all'invecchiamento, ha un valore tecnico, lo ripeto tecnico, per me del tutto giustificato ed esatto.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Gouthier.

GOUTHIER (P.C.I.): Non credo che una seggiovia o una sciovia di un km. e mezzo che lavora 4 ore, superi le 40 mila lire al giorno di spese, non so quanto personale impiega una seggiovia di un km e mezzo, ma 40 mila lire al giorno... Ma a parte il fatto... secondo i miei conti, partendo da questo, l'ammortamento matura in un anno. Mettiamo il 20%, rimangono il 30% di spesa, cosa cambia? Che l'ammortamento si fa in due-tre anni. Questo è il succo.

PRESIDENTE: Allora procediamo alla votazione dei diversi emendamenti.

C'è per primo l'emendamento Betta, che

propone alla lettera a) di ridurre ad anni 20 le linee di I° e II° categoria.

Metto in votazione questo emendamento: è respinto con 9 voti favorevoli 22 contrari, 1 astenuto.

Pertanto cadono anche gli altri emendamenti che riflettono i 20 anni...

(INTERRUZIONE)

PRESIDENTE: ...Dico gli altri emendamenti che riflettono i 20 anni, cioè quello Gouthier: sostituire 20 ai 40. C'è l'emendamento Raffaelli che parla di 20 anni per le funivie con cabina fissa o ad agganciamento automatico, 15 anni per le seggiovie, cabino-vie, 10 anni per le sciovie...

Metto in votazione l'emendamento Raffaelli: è respinto con 10 voti favorevoli, 22 contrari, 2 astenuti.

A questo punto segue l'emendamento della Giunta, che riduce da 40 a 30 anni per le linee di I° e II° categoria: è approvato a maggioranza, con 22 voti favorevoli, 8 contrari e 2 astenuti.

Alla lettera b) ci sono due emendamenti, uno del cons. Betta, che richiede la riduzione ad anni 10 per le linee di III° categoria.

Metto in votazione questo emendamento: è respinto con 10 voti favorevoli, 22 contrari e 2 astenuti.

Cade con ciò anche l'emendamento Gouthier.

C'è un emendamento a firma Raffaelli, che dice di aggiungere un nuovo comma: al termine dei periodi sopraindicati, le concessioni per le linee di I° e II° categoria si intendono decadute per la cessione degli impianti divenuti proprietà della Regione, si seguono le norme di cui all'articolo 8.

Chi desidera prendere la parola su questo emendamento?

RAFFAELLI (P.S.I.): ...ritengo che sia chiarissimo.

PRESIDENTE: Allora metto in votazione questo emendamento: è respinto con 11 voti favorevoli, 22 contrari e 1 astenuto.

Metto in votazione tutto l'art. 5 così emendato: è approvato con 23 voti favorevoli, 9 contrari e 3 astenuti.

E' stata avanzata la proposta che si sospendano oggi i lavori. Se qualcuno è con-

trario, lo dica, altrimenti devo metterlo in votazione...

Se nessuno è contrario, sospendiamo i lavori. Ci ritroviamo domani alle ore 10, per la lettura della relazione del Presidente della Giunta.

Subito dopo si riunirà l'ufficio di Presidenza, con i capigruppo per la discussione sull'ordine dei lavori.

La seduta è tolta.

(Ore 13.35).