

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

UFFICIO RESOCONTI CONSILIARI
AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE

SEDUTA

120.

SITZUNG

1-10-1971

Presidente: v. FIORESCHY

Vicepresidente: BERTORELLE

VI. LEGISLATURA - VI. LEGISLATURPERIODE

INDICE

Disegno di legge n. 136 :

« Adesione della Regione all'aumento di capitale della S.p.A. Autostrada del Brennero con sede in Trento »

pag. 3

INHALTSANGABE

Gesetzentwurf Nr. 136 :

« Zustimmung der Region zur Aufstockung des Gesellschaftskapitals der Brennerautobahn AG mit Sitz in Trient »

Seite 3

A CURA DELL'UFFICIO
RESOCONTI CONSILIARI

Ore 10.20.

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale.

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

PRESIDENTE: Lettura del processo verbale della seduta 30.9.1971.

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

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

Sono assenti per malattia il cons. Tanas e per impegni i cons. Posch e Steger.

Continuiamo ora la discussione generale sul disegno di legge n. 136: « **Adesione della Regione all'aumento di capitale della S.p.A. Autostrada del Brennero con sede in Trento** ».

La parola al cons. Pruner.

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.):
Il disegno di legge, che stiamo discutendo, è, a nostro giudizio, estremamente interessante e importante. Ritengo di poter affermare che sia la prima volta che in sede di Consiglio viene affrontato il grosso problema dell'Autostrada; dico grosso problema in quanto prevede un investimento e una spesa veramente imponenti. Noi pensavamo ad una cifra di circa 90 miliardi per quanto riguarda il tratto Brennero-Verona, e di altri 20 miliardi per il tratto Verona-Modena, cioè per un totale di 110 miliardi per tutta l'arteria autostradale, e su questa base abbiamo delegato la Giunta, la quale ha affidato il proprio compito ad una rappresentanza di persone, che fanno capo del consiglio di amministrazione dell'Autostrada. I rappresentanti della Regione quindi sono i rappresentanti della Giunta regionale, ma il Consiglio, le minoranze consiliari, non sono rappresentate. Ed è per questo che il sottoscritto, come altri, l'ha riferito ieri anche il cons. Betta, sono molto curiosi e molto interessati di sapere come vanno le cose nell'ambito di questa società, che è nata per volontà della Regione, — e questa non è immodestia o altro —, è nata per volontà della Regione, è nata con difficoltà enormi e con sacrifici anche finanziari, con responsabilità morali e politiche da parte dei promotori, di tutti noi responsabili di questa iniziativa. An-

cora nel 1953-54, si è cercato di trovare la via per la realizzazione di questa società e di questa opera, e perciò noi tutti siamo corresponsabili delle sorti di questa Autostrada. Ma noi siamo altrettanto delusi per le informazioni avute fino a ieri. Ieri per la prima volta abbiamo avuto delle informazioni che, — io non sono stenografo, tuttavia qualche cosa ho potuto afferrare, ho trascritto qualche frase —, nell'insieme posso affermare mi sembrano informazioni abbastanza ponderose. Non abbiamo certamente avuto modo ancora di analizzarle, e prego in questo momento il signor assessore di voler distribuire la sua relazione per poter più diffusamente e più profondamente entrare nel merito della questione, ma per ora dobbiamo fermarci su considerazioni precedenti alla pubblicazione della relazione stessa e solo in parte prendere in considerazione anche quello che ho potuto afferrare dalla relazione.

Una considerazione di fondo voglio fare, prima di esprimere qualche giudizio in merito alla relazione del signor assessore e della Giunta, ed è questa: che il momento meno adatto e meno felice per presentare un disegno di legge come il n. 136 « Adesione della Regione all'aumento di capitale della S.p.A. Autostrada del Brennero con sede in Trento » è proprio il momento attuale, dopo le note vicende dell'ANAS in sede centrale. Tutto quanto è avvenuto, la vicenda della inchiesta giudiziaria sulla azienda nazionale delle strade a Roma, e sui suoi rappresentanti, ci lascia molto perplessi, scettici e dubbiosi, e desta veramente in noi giustificati motivi di sospetto nei confronti di tutto quanto dipende direttamente o indirettamente dal ministero dei lavori pubblici, in particolare dall'ANAS. Ci si trincerava molto facilmente dietro le disposizioni, i provvedimenti, le circolari e i decreti interni del Presidente dell'ANAS, anche per quanto riguarda tutta la

cronistoria della nostra Autostrada. L'abbiamo notato più di una volta questo fatto, e l'ho notato in modo particolare in una certa risposta che mi fu data, gratuita ben si intende, dai rappresentanti dell'Autostrada, ad una interrogazione che avevo fatto in sede di Consiglio al signor assessore. Io contesto questa facoltà sia formale che sostanziale dei rappresentanti dell'ANAS, — dico formale perché non accetto la risposta alle mie interrogazioni di consigliere regionale avente funzioni ispettive politiche in sede di Consiglio regionale, in sede di amministrazione pubblica quindi —, contesto formalmente e anche sostanzialmente questa manovra di trinceramento dietro quelle che sono disposizioni superiori dell'ANAS in sede nazionale per quanto riguarda la politica, la amministrazione e la gestione dell'Autostrada, della SAB, « Società Autostrada Brennero », e precisamente contesto il fatto che i rappresentanti dell'Autostrada, — e penso che siano i rappresentanti legali, burocratici, ma non i rappresentanti politici, quindi è completamente destituito di fondamento il fatto e non è pertinente quindi che essi rispondano a un politico —, rispondano che, ottemperando a tassative disposizioni del Ministero dei lavori pubblici, è stato adottato da una certa data, che dovrebbe essere il 1965, il sistema della scheda segreta dell'amministrazione, prefissante i limiti di minimo ribasso. Quindi, se si pecca a Roma, e se a Roma questo peccato ha provocato una certa campagna scandalistica e una certa azione da parte della Magistratura nei confronti dei rappresentanti dell'ANAS, questa, secondo i rappresentanti della Società Autostrada Brennero, questa è l'unica scusante, è la giustificazione, il non plus ultra per poter dire che qui si è agito in conformità alle disposizioni ministeriali, e quindi qui tutto è regolare, da un punto di vista politico morale e generale. Io contesto quin-

di alla Società Autostrada del Brennero questa affermazione. E ripeto ancora che tutto ciò trae origine da provvedimenti amministrativi instaurati dal 1965 in sede ANAS a Roma, presso il Ministero dei lavori pubblici, con semplici provvedimenti interni, decreti interni del Ministro, non decreti-legge o leggi, in virtù dei quali è stato abolito il sistema delle medie offerte per le imprese ed è stato introdotto il sistema della scheda segreta dell'amministrazione prefissante i limiti del minimo e massimo, che noi riteniamo fonte di critica, fonte di sospetti, di gravi e legittimi sospetti. Ritorno subito a contestare un'altra azione, un'altra prerogativa che il Presidente dell'ANAS si è assunto per quanto riguarda l'autorizzazione alle società autostradali di eseguire i lavori in proprio, il che equivale all'autorizzazione alla trattativa privata. A me è stato chiarito in sede competente che questa prerogativa da parte del Ministro è stata resa possibile da un decreto, il decreto 436 del 18 febbraio 1968. Ed ecco che di riflesso in Regione, nell'ambito regionale, che l'Autostrada, la SAB, assume questo decreto, si adegua a tali disposizioni e inizia una sequela di trattative private che abbiamo avuto modo ieri di sentirle elencare dal signor assessore. Sembra, se non ho sbagliato nel trascrivere, che siano almeno 13 i lotti che sono stati assegnati a trattative private e numerosissimi invece i lotti per la asfaltatura, la pavimentazione ed altri lavori secondari, assegnati con il sistema della trattativa privata. Tutto regolare dal punto di vista della legge, si dirà, perché il Ministro ha la facoltà di emanare decreti e con questi decreti può stabilire che venga abrogato qualsiasi sistema di concorso di asta pubblica e che venga tutto quanto, non solo il 30% come prescrive il predetto decreto, assegnato sulla base della trattativa privata. Ma noi non siamo qui, signori, a criticare quelle che sono le compe-

tenze e le prerogative di un Ministro, siamo qui per dire, e per dirlo a noi stessi, ed è qui il grave della questione, dirlo continuamente a noi stessi perché chi ascolta ha le orecchie tappate, che non ce la sentiamo di ratificare col disegno di legge n. 136, a posteriori, tutte queste disposizioni, tutte queste conseguenti spese che non erano state previste nel momento in cui abbiamo approvato per la prima volta la sottoscrizione di un determinato numero di azioni per la cifra preventivata in lire 90 miliardi, rispettivamente 110 miliardi, se consideriamo tutta l'arteria, dal Brennero fino a Modena. In altre parole, politicamente e giuridicamente noi abbiamo da fare delle gravi critiche all'operato della Giunta, se la Giunta dovesse accettare e proporre per l'approvazione questo disegno di legge al Consiglio regionale. Noi oggi dovremmo, di fronte alle chiare parole e alle chiare cifre previste nel disegno di legge precedente, dove abbiamo autorizzato la Giunta a sottoscrivere per un determinato numero di azioni, oggi dovremmo vederci quasi raddoppiata la cifra. Noi abbiamo votato una legge per 110 miliardi, ora dovremmo votarne un'altra per 180 miliardi; sulla differenza intanto votare per 40 miliardi circa, e fra poco per altri 30 miliardi, perché è stato detto che presumibilmente il costo complessivo sarà di 180 miliardi. Faccio una domanda per assurdo: e se costasse 200 miliardi noi dovremmo a posteriori, con una terza o una quarta legge, sanare una situazione che è stata così creata da una società, che non si è mai onorata, o ha voluto onorare noi, di una relazione informativa circa l'andamento dei lavori, dei prezzi, e di tutta la vita della società stessa? Signori, noi non siamo disposti a sanare situazioni che sono state create con la legge del pressapochismo, e che sono state volute forse ad arte, forse volontariamente e appositamente volute disordinate. Noi non

ci sentiamo, ripeto, di avallare questa legge, di avallare questa situazione. Noi parliamo al vento in questo momento, lo sappiamo, si finge che sia prassi assoluta quella di sanare a posteriori queste situazioni. Noi abbiamo avuto dal signor assessore, se non ho errato nel trascrivere, un certo elenco di opere o di mutui. Prendiamo i mutui, i prestiti, che sono di 134 miliardi, già assunti, più i 50 milioni di marchi che sono stati assunti all'estero, totale 143 miliardi di lire; questa pratica di mutuo ormai è perfezionata. Si arrangi l'Autostrada allora a reperire le necessarie garanzie, le necessarie sottoscrizioni, presso altri enti, che siano pubblici o anche privati, non interessa, ma ci pensi la società e non il Consiglio regionale, perché noi siamo posti di fronte a un fatto compiuto. E' troppo facile dire che l'ANAS ha aggiornato i prezzi. Ma cosa significa: l'ANAS ha aggiornato i prezzi? Perché non si è venuti immediatamente dopo l'avvenuto aggiornamento dei prezzi in Consiglio regionale a dire che i 90 miliardi più i 20 miliardi sono insufficienti, e che bisogna, sulla base dell'aggiornamento dei prezzi, pensare a reperire questi mutui nella misura di 152 miliardi al posto di 110 miliardi, cioè la differenza di 42 miliardi? Venire da noi ora che i mutui sono già accesi e perfezionati, mi sembra troppo semplice.

Questo disegno di legge per me rappresenta il quiz dell'Autostrada. Sommando i ribassi che lei ha elencato ieri, ribassi che vanno dal 4% al 18, 17, 19, 30, 37, 18, 16, 27% — ho trascritto quanto lei ha detto ieri — facendo una media posso sbagliare del 20%, i 110 miliardi dovrebbero ridursi a 88 miliardi. Io parlo da profano, non parlo da colui che è addentro nelle cose, io rappresento coloro che sono fuori, che non fanno nulla, che non hanno saputo nulla per 13 anni, e dico che detraendo i 22 miliardi dei ribassi per una media del 20%

su tutti i lotti che lei ha elencato, arriveremmo ad una spesa di 88 miliardi per l'autostrada. Tutte le ditte hanno fatto dei ribassi dal 37 al 4%, — una o due ditte han fatto il 3 o l'1% —, ma la media senz'altro si può mantenere sul 20%. Lei conclude la relazione dicendo che il costo all'opera è oggi di 152 miliardi, domani certamente di 180 miliardi. Ma questo giochetto di cifre come lo spiega, come lo spieghiamo, in che modo lo spieghiamo? Io lo so spiegare, l'ing. Crespi lo saprà spiegare, ma un cittadino no, perché lui pensa al 20% di ribasso, al 37% di ribasso, e facendo tale calcolo, dovremmo avere un'autostrada che non costa nemmeno 90 miliardi, ed invece costa il doppio, 180 miliardi. Voglio che sia l'assessore a spiegare questo al Consiglio, posso spiegarlo anch'io, ma non lo voglio fare, è bene che lo faccia l'ente pubblico. Lei ha parlato di necessità di variazioni, di allargamenti, — leggo dal giornale —, « di varianti tecniche adottate per apportare all'autostrada sostanziali migliorie non prevedibili all'epoca della redazione del progetto di massima, banchina di sosta anche per i ponti e per i viadotti della Brennero-Bolzano su espressa richiesta della Giunta provinciale di Bolzano, adeguamento a prescrizioni paesaggistiche e a quelle idrauliche impartite dal Magistrato delle acque, ecc. ecc., — le alluvioni c'entrano sempre, ogni qual volta c'è una difficoltà finanziaria, c'è qualche spesa in più da sostenere, ogni qual volta si vuol dare una giustificazione ecco che l'alluvione del 1966 torna sempre utile in ogni circostanza —, e poi elenca una serie di altre giustissime giustificazioni, non ne critico alcuna da un punto di vista formale e tecnico. Ma io mi domando: questi ingegneri progettisti, ai quali è stata assegnata una certa somma, — vorrei sapere quale somma e il signor assessore darà se vuole una risposta —, questi ingegneri che hanno

predisposto il progetto non sapevano di queste disposizioni, non conoscevano le difficoltà che si andava incontro nella costruzione di una simile, ponderosa, importante e immensa opera come è l'autostrada? Non ci sono stati sufficienti campanelli d'allarme, non ci sono state sufficienti polemiche in merito, ad esempio, al tronco Bolzano-Chiusa, che sembra che sia uno dei più responsabili per quanto riguarda certi aumenti rispetto alla prevista somma di progetto? Non ci sono state le polemiche per quanto riguarda la variante, per quanto riguardava la difficoltà di ordine idrogeologico che lei, nella sua relazione, chiama in causa? Ci sono pur state, da un punto di vista strettamente tecnico, senza che con questa parola si intendano gli imprevisti, da un punto di vista tecnico molto chiaro e molto semplice per quanto riguarda l'ampliamento delle banchine nella pianura, ci son pur state delle previsioni, e quando le affidiamo a uno studio tecnico, come quello al quale è stato affidato il compito di redigere il progetto dell'autostrada, si deve pretendere che non si vada fuori da un ragionevole scarto dalle previsioni. Ecco, questo è il discorso. Questo discorso viene fatto fuori di qui, viene fatto dal popolino, viene fatto dal tecnico anche, vien fatto da chi non è dentro, e non è concepibile quindi che, come scarto, si vada oltre una certa cifra, che si arrivi addirittura al 100 per cento, al raddoppio della spesa, se si confronta con i lotti che sono stati assegnati su base di contratto alle singole imprese. Io devo ancora dire che si sono superficialmente toccati alcuni punti molto delicati.

L'Autostrada nel rispondere, ripeto ancora, gratuitamente a una mia interrogazione, per quanto riguarda un altro argomento, cioè quello delle aste, come si sono svolte le aste, dice che il comitato direttivo di sette persone ha assunto questo compito di stabilire i numeri per

le gare, per gli appalti. Ebbene, a me interessa una cosa sola: sapere chi sono questi Magnifici 7, quali partiti rappresentano, e quali poteri sono dati a questi 7 signori del comitato direttivo, o consiglio direttivo, non so. La povera Trento-Malé ci manda ogni anno una relazione; il Credito fondiario, che ha con la Regione dei rapporti non certo della consistenza dell'autostrada, ci manda una bella relazione, e sappiamo il nome e il cognome dei rappresentanti, conosciamo il bilancio, sappiamo la vita che svolge, le difficoltà che deve superare l'ente; altrettanto dicasi per la Cassa di risparmio, per la SIT, per la Atesina; l'Autostrada non ci fa sapere nulla, anche la Salvar non ci fa sapere niente. L'Autostrada non ci ha fatto sapere nulla, nemmeno il nome di questi signori, i quali, sulla base di quanto ho detto prima, di una circolare del Ministro, stabiliscono che il sistema di assegnazione dei lavori sia diverso, da un certo momento in avanti, di quello che era prima, e non si sa il perché. L'attività di questi 7 è sufficientemente controllata dal collegio sindacale dell'Autostrada? Chi sono i rappresentanti nostri, della Regione, nel collegio sindacale dell'Autostrada? Non sappiamo.

Comunque resta sempre aperto il problema del quiz: lo risolverà il signor assessore o dovrò rassegnarmi a vedermelo da me stesso, onde capire qualche cosa? Io penso però che posso aiutare il signor assessore nel risolvere questo tremendo quiz. Ha mai sentito parlare di perizie di variante? Degli atti relativi di sottomissione? Sì. Io ho sentito parlare molto, e mi son guardato le date relative alla stipulazione del contratto, firma del contratto, assegnazione del determinato appalto, e la data dell'atto di sottomissione; alle volte varia, alle volte è di lunga durata il periodo fra la firma del contratto e la firma della sottomissione alla perizia di variante, alle volte intercorre uno

spazio di tempo relativamente breve, cioè di un anno, di un anno e mezzo o due. Sono tutte cifre che noi vogliamo vedere, che vogliamo avere davanti a noi prima di approvare questo disegno di legge. Non avendo a nostra disposizione queste cifre, noi dichiariamo fin da questo momento che voteremo contro questo disegno di legge. Comunque, questi sono affari che riguardano la Giunta, la Giunta potrà avere il nostro appoggio o potrà rifiutarlo se le condizioni sono queste. Certe cifre del contratto, dopo un anno e mezzo, due anni al massimo, sono raddoppiate. Io faccio delle cifre simboliche, che però danno l'idea esatta di quanto è avvenuto. Prendiamo un lotto per 2 miliardi e mezzo; stipula del contratto: 1968; ribasso d'asta medio, non il 36 o il 10, ribasso d'asta medio del 20%; — io faccio delle cifre simboliche per non metterla in difficoltà, perché le cifre le deve eventualmente portare lei in Consiglio regionale —; i 2 miliardi e mezzo rimangono 2 miliardi, col ribasso; a distanza di due anni c'è la perizia di variante, ed arriviamo a un complessivo onere per quel determinato pezzetto di autostrada assegnato a quella determinata impresa, per 8 miliardi e mezzo. Ecco, due miliardi e mezzo, col ribasso del 20% restano 2 miliardi, dopo due anni c'è una perizia di variante e si assegna lo stesso lotto per 8 miliardi e mezzo. Ora, il cittadino comune, che non è un tecnico e che non è nemmeno informato di quanto avviene entro tutto questo carrozzone di autostrada, avrà ben il diritto di dubitare seriamente sulla capacità, sulla buona volontà e anche sulla onestà di questi tre elementi, trovandosi di fronte ad una paradossale situazione come questa. Ma ci sono altri tipi di fenomeni. La media di almeno la metà di questi fenomeni, — e fenomeno è ogni lotto, fenomeno è un'impresa, ogni contratto dell'Autostrada con queste imprese —, la media è del raddoppio della

cifra tra quella stabilita nel contratto e quella stabilita un anno e mezzo dopo, due anni dopo, al massimo tre anni dopo, o con la perizia di variante, con la sottomissione alla perizia di variante, cioè col secondo contratto fatto in via privata, perché si è superato il sesto quinto, fatta in base a norme precise, ma che sono sbagliatissime per una sensata e oculata amministrazione. Non si può dopo due anni dire « questo lotto costa due volte e mezza tanto, questo lotto costa il doppio », perché, se non possiamo sospettare dell'onestà, della capacità della direzione, del consiglio di amministrazione, o dei magnifici sette, dobbiamo pure dare una qualifica di incapacità al progettista. Questo non me lo sento di fare né in un senso né nell'altro, però sento dentro di me che qualche cosa non va, che qualche cosa di grosso c'è che non va e che non può andare. Lei non può darmi delle spiegazioni generiche, lei deve entrare nella specifica casistica di questi lotti, e deve dirmi il perché il lotto tal dei tali è costato, dopo due anni, il triplo o quasi, e in molti casi il doppio o molto più del doppio. Se queste cifre, signor assessore, lei le avesse avute prima, e se lei fosse venuto qui in questa sede a dirci le sue preoccupazioni, perché io sono convinto che lei è preoccupato quanto me, forse tutti insieme avremmo potuto dire qualche cosa, certamente avremmo potuto dire che, a causa della svalutazione della lira, a causa di fenomeni di forza maggiore, questa situazione è da tollerarsi, è da giustificarsi. Ma oggi noi siamo qui per giudicare qualche cosa che è già avvenuto, ed è questo il grave. Ritorno al discorso di prima, è grave per chi ha commesso o non ha commesso, comunque per chi è sotto giudizio, ed è grave anche per noi, proprio psicologicamente e in coscienza, è grave per noi dover star qui a distruggere il nostro tempo prezioso per conoscere la verità, per conosce-

re le ragioni che, magari, non riusciremo nemmeno oggi ad individuare. Forse quella inchiesta non si farà. Per me una inchiesta sarebbe valida, quando da 88 miliardi si va a 180 miliardi! Io non vado a sentire, sono sordo completamente a quelle chiacchiere che si fanno a Roma nei riguardi di un Ministro, nei riguardi di un ente di Stato, di un ufficio, l'ANAS, e sono ancora più sordo ad eventuali paragoni o a paralleli che si possono, si vogliono o non si vogliono fare in sede locale per quanto riguarda la SAB. Questo non lo voglio, però da un punto di vista obiettivo, da un punto di vista sostanziale, io ripeto che non credo nel modo più assoluto alle giustificazioni di ordine generico, esposte come le ha esposte lei, che ha dovuto esporre perché non ha potuto raccogliere più di quello che ha raccolto, non credo che si possa giustificare con queste affermazioni di carattere generico una eccedenza così cospicua di miliardi, somma che fino all'altro ieri logicamente, fino al giorno in cui è stata presentata questa legge, non sapevamo esistesse. Giuridicamente, politicamente, legalmente, questa è la verità: noi abbiamo deliberato di partecipare a sottoscrizioni ecc. ecc., per 110 miliardi, ora sono 152, fra tre mesi 180, fra due anni forse ancora di più, oltre i 180. Questo è il patema d'animo nel quale io mi trovo, e certamente anche l'on. Giunta, certamente anche l'on. assessore. A posteriori si viene! Noi siamo abituati, purtroppo, a lottare da 20 anni contro questi tentativi, molte volte superati, molte volte non tenuti in considerazione, tentativi di società, di individui, di soggetti e cittadini che vengono a fatto compiuto in Regione a chiedere la sanatoria. Di fronte a simili situazioni noi ci siamo trovati più di una volta, ma siamo stanchi di trovarci ancora qui per sanare un fatto che ormai è quello che è, ma che costa tanto e tanto da non poter essere preso in

considerazione per la consistenza, per la quantità degli investimenti, del denaro che sfuma, del denaro che va a perdersi. Ripeto, le chiacchiere sono una cosa, e io non le prendo in considerazione, ma la sostanza è un'altra, e i miliardi sono sfumati. Certo, sono sfumati, e glielo spiego subito. Noi abbiamo avuto l'onore di impegnarci su 110 miliardi per quanto riguarda la prima legge, ora dobbiamo impegnarci su 152 miliardi. Non faccio polemica né voglio insinuare alcunché di cattivo, noi non siamo stati chiamati a decidere sull'impiego di questi ulteriori 42 miliardi, sono stati impiegati senza che noi ne sapessimo nulla, e quindi per me sono sfumati. Ci darà il conto a posteriori? Signor assessore, lei non c'era qui all'inizio del mio intervento: i 42 miliardi sono già stati spesi e i mutui sono stati assunti, ed è questo che noi non possiamo accettare. Si venga prima a chiedere e poi si prenda l'iniziativa, altrimenti si può dire che la società per l'Autostrada del Brennero-Modena spenda, torniamo al discorso per assurdo di prima, spenda pure anche 310 miliardi, ormai siamo a 180, perché da un punto di vista politico a noi non interessa nulla. Allora, signor Presidente, io chiudo il libro e non parlo più.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Avancini.

AVANCINI (P.S.D.I.): Signor Presidente, io vorrei prima sentire se la relazione, se la lunga e ponderosa relazione che ci ha letto ieri l'assessore Pasqualin, fa parte della relazione della Giunta o è una risposta all'interrogazione del cons. Pruner, perché se si tratta della risposta al cons. Pruner è una cosa che riguarda la Giunta e il cons. Pruner, se invece quella è una relazione che integra la relazione al dise-

gno di legge, allora è un affare che riguarda tutti. Io propendo che si tratti di una risposta all'interrogazione del cons. Pruner, perché altrimenti dovrei veramente chiedere una sospensione della seduta, chiederei un testo di quella relazione, ripeto, così ponderosa, chiara certamente per il Presidente dell'Autostrada, che penso la abbia ispirata o perlomeno abbia fornito gli elementi per metterla insieme, dovrei chiedere di avere quella relazione e studiarla, leggerla e poi discutere su quella relazione. In questo momento non sarei in grado di ripetere nemmeno una parola di quella relazione densa di cifre, densa di dati, certamente interessanti, certamente indispensabili per la conoscenza della situazione generale dell'Autostrada, ritengo forse non del tutto pertinenti con questo disegno di legge, il quale chiede semplicemente l'aumento di capitale dell'Autostrada. Ad ogni modo lo dica lei signor Presidente come interpretare quella relazione che è stata letta ieri dall'assessore Pasqualin, che dopo io vado avanti.

PRESIDENTE: Dunque, ieri avevo spiegato che si intendeva inserire nella discussione generale la trattazione di questa interrogazione, che era troppo ampia per essere considerata una interrogazione. Per cui le spiegazioni date dall'assessore, sempre nell'ambito però della discussione generale, possono essere considerate come una risposta all'interrogazione del cons. Pruner, ma dato che trattasi di discussione generale ogni consigliere può prendere posizione su quello che è stato detto naturalmente. Lei ha ragione che le spiegazioni date non hanno una stretta pertinenza con il disegno di legge, ma nella discussione generale sono da considerarsi argomenti comunque attinenti.

AVANCINI (P.S.D.I.): Lei capisce che noi non siamo in possesso di quella relazione, spero che lei ce la possa mandare, e che si possa fare poi una discussione più ampia su di essa in un'altra occasione, che adesso io non propongo, ma che si potrà senz'altro verificare in questo Consiglio perlomeno durante la discussione del bilancio. Ora qui il discorso è sull'aumento di capitale dell'Autostrada, e questo mi pare che sia un adempimento di legge, mi pare che sotto questo aspetto il discorso sia molto semplice, in quanto il Consiglio di amministrazione ha già approvato l'aumento di capitale e pertanto la Regione potrebbe sì fare a meno di approvare l'aumento di capitale ma con le conseguenze gravissime che ne deriverebbero e che per conto mio non sono pensabili in questo momento e in una situazione di questo tipo.

Il secondo argomento è quello del modo di amministrare questa società dell'Autostrada. Io non è che voglio sollevare qui degli scandali, dico però che se la Giunta regionale avesse avuto un po' più di lungimiranza, mi sia consentita la parola, forse certi sospetti e certe critiche non si sarebbero verificate. Recentemente è stato rinnovato il Consiglio di amministrazione e noi l'abbiamo letto sul giornale, mentre ieri c'era in giro qui una lettera per chiedere il nostro parere sul rinnovo del consiglio di amministrazione della società ortofrutticola di Trento. Io non so se c'è proporzione tra le due cose, mentre per la ortofrutticola che ha un bilancio, mi pare, di 10 milioni deficitari, perché li adopera tutti e non ne ha neanche abbastanza per gli ammortamenti, qui dove i miliardi vanno via come le foglie in autunno, qui non siamo stati interpellati e il consiglio di amministrazione è stato tranquillamente rinnovato e riconfermato. Comunque nessuna traccia, nessuna richiesta è stata fatta, perlomeno alla mia

parte politica, può darsi che le altre parti politiche siano state consultate. Se in un consiglio di amministrazione si fossero inserite tutte le forze politiche presenti in questo Consiglio, certamente non ci sarebbero ora tutte queste ombre, che io fra l'altro non ho neanche motivo di sottolineare, ma comunque sono state espresse qui in questo Consiglio poco fa dal cons. Pruner, e in ogni modo rappresentano una voce di una parte politica di questo Consiglio. E pertanto dicevo che mi è sembrato veramente strano che la Giunta regionale non si fosse preoccupata di cercare un po' e di inserire altre forze, non perché noi avremmo fatto andare le cose meglio, ma proprio perché ritengo giusto dal punto di vista politico che il consiglio di amministrazione sia il più rappresentativo possibile, in maniera da evitare ombre e sospetti. Detto questo, io ritengo che sia indispensabile e urgente affrettare la fine di questa opera, che per altro è a buon punto. Io dicevo ieri al presidente dell'Autostrada che domenica scorsa ho avuto occasione di andare a Modena, ho percorso tutta l'Autostrada; è un'opera che indubbiamente porterà grossi vantaggi alla economia della nostra Regione, e di conseguenza all'economia delle Province, che vengono percorse dall'Autostrada. Certamente mancano ancora molte cose, mancano i posteggi, vediamo sulle Autostrade in Germania che ci sono i posteggi bellissimi, addirittura con alberi, con verde, con bei ristoranti ecc., ma, ripeto, non mettiamo il carro davanti ai buoi, prima è importante finire l'opera, particolarmente nei tratti più difficili, e a questo proposito io chiederei all'assessore Pasqualin i tempi di attuazione dell'opera, specialmente per il tratto da Bolzano al Brennero, che è il più difficile. Non so se li ha letti ieri, probabilmente li avrà letti ieri, li avrà letti senz'altro, ma ne ha lette tante di quelle robe che se lei per cortesia può con

un po' di calma ripetermeli io gliene sarei grato, non tanto per curiosità, ma proprio perché ritengo che il ritardato completamento dell'opera può portare, porterà anzi a nuove sorprese, perché è vero che il progetto originario era di 90 miliardi, ma è altrettanto vero che nel corso di questi anni ci sono stati aumenti notevoli, nel costo della manodopera e nel costo delle materie prime. Per questo penso che non occorra essere né un ingegnere né un tecnico per constatarlo, lo constatiamo noi tutti i giorni nelle nostre piccole spese familiari e quindi lo sentiamo, leggiamo, siamo al corrente anche dei prezzi delle materie prime per l'edilizia e per le costruzioni. Quindi più presto si fa, ritengo, più diminuiranno i pericoli che si debba ancora ricorrere al denaro pubblico per completare quest'opera, perché completata l'opera, completato il fondo stradale, ripeto, ci sono ancora altre spese da fare, vedi i distributori di benzina, che sono pur indispensabili, altrimenti si rischia veramente di trovarsi in difficoltà nel percorso dell'Autostrada. Mi pare che qui è stato presentato un ordine del giorno per la variante di Merano, e indubbiamente io sottoscrivo questo ordine del giorno, nel sollecitare la Giunta a intervenire presso chi di competenza perché questa venga fatta. Altrettanto importante è la questione della variante di Rovereto-Riva, altrettanto importante della variante per Merano, perché indubbiamente costruire l'Autostrada è una bella cosa, ma anche le strade laterali certamente sono molto importanti.

Io concludo nel dire che certamente, penso proprio che la nostra Autostrada non sia coinvolta nello scandalo del tipo che è avvenuto per l'ANAS di cui si sta occupando la Magistratura; penso che il consiglio di amministrazione operi con coscienza e operi correttamente, anche se, ripeto, una maggiore presenza delle forze politiche rappresenterebbe una miglio-

re e una maggiore garanzia di regolarità e di buona amministrazione. Pertanto concludo col dire che mi pare di poter aderire, il mio gruppo mi pare che possa aderire alla richiesta di aumento di capitale, come è detto nel disegno di legge n. 136 che stiamo discutendo.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Betta.

BETTA (P.R.I.): Signor Presidente, io non ho evidentemente la verve oratoria del collega Pruner, che ho seguito con molta attenzione, e cercherò di limitarmi a pochi minuti di intervento, pur dovendo ribadire in gran parte i punti sollevati dallo stesso. Torno a ripetere, per non esser male compreso, che io vedo con piacere la costruzione di questa Autostrada. Vedrei con molto più piacere ancora la fine della costruzione completa, si era parlato ancora ai primi tempi, noi non facevamo parte del Consiglio regionale, ma in riunioni che erano state fatte anche in valli laterali si era parlato di una Autostrada che nel 1970 sarebbe stata completata; siamo al 71, dalla relazione del signor assessore mi pare di aver sentito che l'ultimo tronco, le ultime tratte verranno completate a cavallo tra il 72 e il 73. Non mi stupisco di questo ritardo, sapendo che si son dovute affrontare delle opere tali che han richiesto un tempo indubbiamente superiore a quelle che erano previste all'inizio nei preventivi. Mi meraviglio però di chi questi preventivi ha fatto, perché insomma su un lavoro del genere sbagliare di tre anni mi sembra un po' tanto. Mi stupisco ancora nei preventivi fatti di spesa, perché dai 110 miliardi circa si arriva ai 180, con la spesa più che raddoppiata. Ora, la matematica se non è un'opinione, mi risponderete i 180 non sono il doppio di 110. Ma se noi cal-

coliamo che la spesa prevista in 110 è stata ridotta, perché ci son stati i ribassi d'asta ecc., quindi arriviamo sugli 80 o qui 90, dai 90 ai 180 la spesa è raddoppiata, e io credo di essere buon profeta, se alla fine dell'opera i 180 saranno ancora stati superati. Quindi una spesa che viene raddoppiata, ma non un milione che diventa due o due milioni che diventano quattro, son 90 miliardi che diventano 180 e diventeranno ancora di più. Per questo permettetemi almeno di stupirmi. Ora io non vado ad ipotecare e a dire che la società è stata amministrata male, perché non ne ho le prove, non lo so e non lo penso neanche lontanamente. Certo indubbiamente che una leggerezza spaventosa si è fatta quando si è prevista una spesa del genere che è della metà di quella che effettivamente la spesa è diventata o diventerà. Un altro appunto sul quale io devo soffermarmi e ribadire anche quello che ho detto ieri, è il seguente: la società dell'Autostrada del Brennero è formata anche dal socio Regione Trentino - Alto Adige per il 25% del capitale sociale, se non vado errato. Ora, mi si spieghi per favore, di questa Regione socia, chi sono i soci? E' il Presidente? E' la Giunta, è tutto il Consiglio? Siamo noi che dobbiamo presentare in definitiva l'interesse di tutti i cittadini della Regione? A me pare di capire che il socio vero e proprio è solo la Giunta, perché abbiamo visto che questi contratti, questi aumenti di capitale sono stati trattati dalla Giunta, senza sentire né preventivamente né a posteriori il Consiglio regionale. Addirittura si è rinnovato un consiglio di amministrazione, senza interpellare il Consiglio regionale, per quanto mi risulta. A suo tempo saranno stati eletti degli amministratori, e a quanto mi risulta sempre, non fa parte nessuno della minoranza. Chiarisco subito che non ci tengo affatto a venir nominato amministratore dell'Autostrada del Brennero. Ora, a un

certo punto io dico: signori, qua non si tratta di voler far della polemica a tutti i costi. L'Autostrada è un'opera essenziale per lo sviluppo della nostra Regione, pur non essendo ancora completata, posso dire chiaramente, perché ne ho le prove, ha portato dei notevoli vantaggi anche alle valli laterali per il turismo, per il commercio, per forse possibili e prevedibili insediamenti industriali, e su questo sono perfettamente d'accordo. Quindi io non voglio fare la polemica per la polemica. Ma veramente di questo passo cari signori ci fate cadere le braccia, diteci chiaramente che noi veniamo 5 volte o 7 volte, o 9 volte al mese a partecipare a un Consiglio regionale, e ci troviamo di fronte delle cose precostituite, prefabbricate, che poi noi diciamo di sì, che noi diciamo di no, non importa niente, non ha nessuna importanza e rilevanza, perché la maggioranza è una maggioranza, e su questo io non discuto, è logico che la maggioranza abbia la prevalenza, ma perlomeno ci si dia la possibilità di saperle queste cose, di discuterle, e di poter anche apportare a un certo punto forse, perché non saremo tutti degli sprovveduti, noi delle minoranze, a portare anche dei consigli, a portare un certo aiuto, dei consigli buoni che potranno servire alla Giunta per andare avanti in queste iniziative. Ecco, un'altra cosa che io debbo dire è questa: tutte le società, da quando mondo è mondo, se son società serie, nelle assemblee dei soci riferiscono l'andamento della società stessa, presentano dei bilanci, preventivi, consuntivi, ma oltre che i bilanci che sono praticamente delle esposizioni di cifre che almeno per uno che non abbia la pazienza di lavorarci sopra per degli anni, deve accettarli in buona fede, e buona notte, ma io dico, si fa anche una relazione morale. Ebbene, noi consiglieri regionali, soci o almeno rappresentanti dei cittadini della Regione soci, non abbiamo mai avuto la

grazia di avere una relazione. E se nell'ultima commissione non si fosse chiesto un incontro con il direttivo dell'Autostrada del Brennero, riunione che non c'è stata; se noi non avessimo richiesto la relazione, relazione che c'è stata fornita comunque l'ultimo momento, con uno snocciolamento di dati, che per conto mio saran perfetti, saran giusti, ma che ti lasciano un po' la testa intronata, noi non sapremo assolutamente niente. Ci son dei rappresentanti nominati, almeno a suo tempo, penso, da questo Consiglio regionale o dalla Giunta regionale, io non lo so, perché non c'ero, non facevo parte del Consiglio regionale ma qualcuno li avrà nominati, rappresentanti che perlomeno dal momento che rappresentano il Consiglio regionale, anche se non fan parte delle minoranze, dovrebbero avere almeno il buon senso di venirci a dire cosa succede, cosa si fa, cosa non si fa, il perché le cifre sono state raddoppiate, più che raddoppiate, il perché i tempi di attuazione, di completamento vanno avanti, ecc. ecc. Ebbene, signori, io concludo ribadendo questo: per me l'Autostrada del Brennero è stata un'opera essenziale per la vita economica di questa nostra Regione, un'opera che già ha portato dei benefici notevoli e ne porterà ancora degli altri, sono perfettamente d'accordo sull'ordine del giorno e sulla mozione, mi pare, firmata da Finato, Müller e Spögler, perché anche la Val Venosta, con tutte le sue diramazioni verso la Svizzera, ed altre regioni, ha diritto ad essere collegata a questa Autostrada, ad avere uno sbocco. Io sono su questo perfettamente d'accordo. Ma fino a quando le cose andranno avanti in questo modo, cioè saremo tenuti allo scuro per degli anni, dobbiamo fare delle richieste formali in commissione per essere a conoscenza della gestione di una società di cui siamo soci al 25%, fino a quando le cose andranno in questo modo io non mi sentirò di votare

un disegno di legge del genere, anche se capisco che tecnicamente non c'è nulla da fare, ed è anche giusto che noi manteniamo sempre quel 25% di azioni, questo lo capisco, ma fino a quando non vedrò una democrazia maggiore, una tanto sbandierata collaborazione sulla carta, che poi ai fatti vediamo che non c'è, fino a quando andremo avanti in questo modo io non potrò votare a favore di questo disegno di legge, e preannuncio già fin d'ora la mia astensione sullo stesso.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Vettori.

VETTORI (D.C.): Signor Presidente, non voglio tediare i signori colleghi e più di tutto lei con un lungo intervento su questo argomento, che, mi pare, ha già molto impegnato il Consiglio stamattina.

Mi riferisco un pochino, così, per semplicità, alle ultime parole, alle ultime argomentazioni del collega Betta, il quale si è richiamato a ragioni di democrazia, si è richiamato a ragioni di ordine tecnico, che impediscono ai consiglieri regionali, rappresentanti, secondo noi, probabilmente anche secondo chi vi parla, del capitale del 25% nell'Autobrennero. Desidererei chiarire, e lo faccio a me stesso prima che ai signori colleghi, che ci troviamo di fronte a una società per azioni, di diritto privato, che ha per soci solamente enti pubblici. Il consiglio di amministrazione è poi anche fatto in un certo modo, statutariamente, per cui i 25 membri del consiglio sono espressione degli enti pubblici. Io non azzardo a portare qui il problema se il rappresentante o i rappresentanti della Regione nel consiglio di amministrazione debbano essere nominati motu proprio del Presidente della Giunta regionale, se debbano es-

sere votati in Consiglio, se debbano avere designazioni di altro genere. Io mi limito a registrare una realtà. Ci sono dei rappresentanti della Regione, ci sono anche rappresentanti delle due Province, ci sono rappresentanti dei comuni maggiori, ci sono rappresentanti di altre province e ci sono rappresentanti di istituti bancari, regolarmente designati dai singoli organi competenti, a rappresentare i singoli istituti, i singoli enti nel consiglio di amministrazione. All'interno c'è poi un consiglio direttivo, che evidentemente ha dei compiti maggiori e più esecutivi. Pensare che non si rispetti la democrazia, che non siano presenti le minoranze, in una società per azioni in cui ci sono delle persone designate da enti pubblici, che detengono questi pacchetti azionari, queste maggioranze o queste minoranze di ordine puramente finanziario, mi pare che sia un discorso un pochino fuori, perlomeno, della mia capacità di comprensione in questo momento. Ritengo che tutti i consiglieri regionali, che ne abbiano avuto desiderio, bisogno e voglia, abbiano sempre trovato, chi presso la società dell'Autobrennero, chi presso i consiglieri di amministrazione della medesima e presso anche gli organi competenti regionali, tutti i dati di cui potevano avere bisogno.

La relazione all'assemblea dei soci viene fatta, a noi è capitato di leggerla, penso che tutti abbiano potuto leggerla. Ci troviamo poi in una fase in cui grossissime discussioni si possono fare sull'esercizio, in quanto siamo appena nel corso del secondo anno del quasi esercizio, mentre il resto va tutto in conto capitale.

Un discorso grosso è stato fatto qui circa i costi; un discorso che a me sembra parzialmente ozioso, oppure che sia da valutare unicamente in una specie di alibi di ordine politico, che giustifichi quelle tesi di posizione, che ognuno legittimamente può prendere in questa

aula e anche fuori di quest'aula. Non è pensabile che una autostrada, con una concessione che mi pare arrivi a quasi 10, comunque una progettazione che ha quasi 10 anni, possa andare avanti con un preventivo di massima allora realizzato, allora compilato. Mi pare di ricordare che i primi lotti dell'autostrada sono stati appaltati verso l'autunno del 1967. Ora, se si tiene conto non solo degli elementi intervenuti, ma di tutte le modifiche di tracciato e di tutti gli imprevisti, in una autostrada tormentata come percorso e realizzata in gran parte nel mezzo di vallate alpine, non vedo quale scandalo ci possa essere nella lievitazione dei costi di realizzazione. Direi semmai che abbiamo peccato alcuni anni fa, quando qualcuno ci ha detto: guardate che l'Autostrada costava 200 miliardi, è inutile che pensiate ai 120 o ai 130; semmai abbiamo peccato allora; non pecciamo adesso, scandalizzandoci se l'autostrada di 313 chilometri, che percorre certi territori montani, che i signori consiglieri conoscono certamente più di me, è venuta a costare quello che costa.

Non desidero in questa sede dilungare il mio intervento su argomenti di altro aspetto, quali possono essere i collegamenti collaterali all'autostrada, in quanto per questo tipo di discorso mi pare ci sono già altri interventi e ci sono anche altre iniziative a livello consiliare. A me preme cercare di ricondurre una certa posizione legittima di differenziazione politica all'interno del Consiglio, evitando che ci si ponga soltanto nella falsa posizione di valutazione tecnica. Le notizie sulla assemblea del Brennero, a parte le conferenze stampa dei Presidenti della medesima, sono pubbliche, pubblicate, ottenibili da parte di tutti. Anche le notizie dei consigli di amministrazione sono oggetto di comunicati e sono oggetto di controllo. Il comitato direttivo è formato da persone che

in parte rappresentano la Regione, ed io ritengo che gli assessori competenti siano sempre in grado di dare anche ai consiglieri tutte le informazioni che ritengono di poter dare.

Concludo ripetendo: l'Autostrada è una società per azioni che ha determinate leggi da osservare. I soci della società per azioni sono tutti enti pubblici. In questo modo tutti quanti i consiglieri di amministrazione — e chiamiamoli amministratori in senso lato —, sono espressione degli enti che li hanno rappresentati, enti che, se vogliamo arrivare fino in fondo, in certe province sono espressione di certe maggioranze, in certe altre province sono espressione di certe maggioranze e di certe minoranze, ed in certe altre province o in certi altri enti sono espressioni solo di minoranze, a seconda evidentemente della visuale da cui si guarda. Non manca neppure la rappresentanza dei gruppi etnici, che è regolarmente osservata in tutte queste designazioni.

Pertanto io direi, con questo intervento, di aver già preannunciato quale è la mia posizione; è una posizione che rispetta quella che è l'autonomia di una società di cui siamo soci, e che contemporaneamente rivendica alle singole persone nostre, al Consiglio, alla Giunta regionale, agli assessorati competenti, la possibilità di avere le notizie ed evidentemente anche la possibilità di fornirle a tutti coloro che lo vogliono, su questa importante opera pubblica, che mi pare ingiustamente venga adoperata soltanto per delle polemiche politiche. Vi dirò che non a caso qualche giorno fa a me è stato portato un giornale di tiratura nazionale, noto per altre sue campagne, soltanto perché in una pagina di qualche numero fa erano scritti nomi e cognomi di determinate imprese, le quali sarebbero state coinvolte in un non so quale traffico di ordine economico in occasione di appalti dell'Autobrennero. Ora a me preme dire qui,

per quello che ne so, e senza nessuna paura dei tuoni dell'amico collega Pruner e neppure di altre critiche più decise e forse più pesanti di quello che può fare l'amico e collega Betta, mi preme dire che quell'articolo lì, è, come minimo, frutto di informazioni profondamente errate, perché gli appalti dell'Autobrennero non li ha fatti l'ANAS, li ha fatti l'Autobrennero, con il sistema delle schede segrete. Io lo dico qui perché è un argomento che è aleggiato in queste molte ore di discussione sui lavori dell'Autostrada, per cui auspico che concludiamo anche noi i lavori dell'Autostrada stamattina.

Ho inteso fare questo intervento soltanto per dire che a mio giudizio non possiamo adoperare né l'opera e neppure il funzionamento dell'Autostrada del Brennero nei suoi aspetti tecnici di cui si sono riconosciute le validità ed i limiti, solo per una storia di battaglia di ordine politico che vede qui alcuni gruppi alla maggioranza, altri gruppi alla minoranza, il che non avviene negli organi esecutivi e rappresentativi dell'Autostrada del Brennero. Sia ben chiaro che qui ci può essere una Giunta regionale che rappresenta la Regione che è fatta solo di democristiani e di membri della S.V.P., come in provincia di Trento c'è solo la Giunta monocolore, mentre in provincia di Bolzano c'è una Giunta che tiene conto della situazione, mentre in altre province, che sono socie dell'Autostrada del Brennero, ci sono maggioranze di altro genere, sia ben chiaro che questo è l'argomento del mio intervento, non adoperiamo questo falso scopo per farne una storia di battaglia politica.

PRESIDENTE: La parola al consigliere de Carneri.

de CARNERI (P.C.I.): Signor Presiden-

te, signori consiglieri, il nostro gruppo condivide in pieno le proteste e le eccezioni che sono state sollevate da altri rappresentanti delle minoranze politiche, circa il modo con cui si è arrivati alla discussione in Consiglio regionale di questo disegno di legge. Dobbiamo anzitutto affermare che già in sede di commissione il rappresentante comunista aveva appoggiato la proposta, intesa a fare in modo che la commissione prima di deliberare, prima di esprimere il suo parere in ordine al disegno di legge, venisse puntualmente e particolareggiatamente informata circa il substrato economico del disegno di legge stesso, poiché qui si constata la richiesta di un aumento di capitale, che è una cifra rilevante ma certamente non tale da sconquassare le finanze della Regione, però questo aumento di capitale è il riflesso di un aumento di costi, in una misura nella realtà infinitamente superiore a quello che è l'aggravio che la Regione con questo disegno di legge verrebbe ad assumersi. Vediamo, in sostanza, che i costi sono aumentati in modo pauroso e che questo primo aggiornamento del capitale sociale, quale riflesso dell'aumento dei costi, non è certamente l'unico, come si riesce a dedurre abbastanza facilmente dalla relazione accompagnatoria al disegno di legge, nella quale si parla di prima revisione. Evidentemente la previsione è che con l'andare del tempo ci dovrà essere probabilmente un altro aumento di capitale, poiché i costi, lo ammettono anche i rappresentanti della maggioranza, i costi aumenteranno. Si tratta quindi di una girandola di decine e decine di miliardi, di oltre 100 miliardi, e quindi di operazioni di grossa rilevanza per quello che riguarda la nostra economia, operazioni che fanno capo a una società per azioni, nella quale la Regione Trentino - Alto Adige ha una posizione determinante, ha il 25% delle azioni, e quindi decisionale. E' veramente sorprendente

che all'atto della presentazione del disegno di legge la maggioranza non abbia in sede di commissione accettato che i dirigenti e gli esponenti della S.p.A. Autostrada del Brennero venissero di fronte alla commissione per dare i chiarimenti del caso. Questa è una prima questione, vorrei dire pregiudiziale, di costume, di rispetto delle regole democratiche, perché a parte tutto il discorso ente pubblico o non ente pubblico, e che altre Province, altre Regioni abbiano le minoranze o le maggioranze, resta però il fatto che l'organo, il quale decide se fare o se non fare questo aumento di capitale, è il Consiglio regionale, sentita prima la commissione con i suoi pareri, e senza la votazione di questa legge aumenti di capitale non se ne fanno. Quindi l'organo politico, il quale delibera al riguardo è il Consiglio regionale, e noi abbiamo come minoranze politiche tutto il diritto e il dovere di affermare che quando il Consiglio si esprime deve esprimersi con piena conoscenza di causa, non affidandosi semplicemente a mere affermazioni, a mere assicurazioni, a mere frasi, le quali di sostanziale, di concreto e di documentato non hanno assolutamente nulla. E' cosa semplicissima inammissibile che un disegno di legge con un substrato di questo tipo sia accompagnato da una relazione di una pagina e mezzo neanche, in cui si dice semplicemente: è previsto, per adeguare la composizione dell'entità azionaria all'aumento dei costi, aumentare di tanto il capitale sociale, pertanto si chiede che il Consiglio regionale lo faccia. Ci sono state poi queste informazioni rese dall'assessore ieri, resta però il fatto che noi come consiglieri regionali, membri stessi della commissione, una documentata esposizione delle ragioni dell'aumento di questi costi e una documentazione intesa a provare perché i costi sono aumentati di tanto e non di più e non di meno, è completamente mancata.

E' stata avanzata proposta appunto in sede di commissione di fare questo e non è stato fatto; c'era tanto meno da sperare che prima che si riunisse il Consiglio regionale questa commissione venisse informata particolareggiatamente, ma neanche questo è stato fatto.

A questo si collega il discorso sollevato pure da altri consiglieri, circa il rinnovo del consiglio di amministrazione dell'Autostrada del Brennero. D'accordo che non c'è un indirizzo scritto, il quale riconosce alle minoranze politiche la possibilità di far parte del consiglio di amministrazione, resta però il fatto che se ben ricordo nello scorso rinnovo del consiglio di amministrazione un certo discorso c'era pur stato fra le minoranze politiche, e chi era entrato in quel consiglio di amministrazione non era entrato solamente a titolo di partito individuale, ma previo un determinato discorso, una determinata intesa fra le minoranze politiche. Ora, questo metodo di rinnovare il consiglio di amministrazione, non solo non richiedendo eventualmente la partecipazione designata da parte delle minoranze di un loro rappresentante, ma senza neanche dare una informazione ai consiglieri che si è rinnovato il consiglio di amministrazione, che il consiglio di amministrazione è ora composto dai signori X Y Z ecc., la mancanza anche di questi atti di un mero rispetto almeno formale e doveroso per un Consiglio regionale, è cosa veramente che ci induce a unirci alle proteste delle altre parti politiche di opposizione, e a ribadire la nostra posizione, che è quella di protesta per questo modo di agire. Protesta per questo modo di agire complessivo da parte della maggioranza, che assume un particolare significato, proprio anche in conseguenza degli scandali che sono scoppiati in questi mesi, che hanno turbato l'opinione pubblica a livello nazionale, — ci sono stati riferimenti da parte di più consiglieri a questi

scandali —, e che quindi avrebbe dovuto indurre i rappresentanti della maggioranza ad andare con i piedi di piombo, a seguire anche quelle regole democratiche che, anche se non sono scritte, sono però parte sostanziale di qualsiasi assemblea legislativa e di qualsiasi organismo politico. Il cons. Vettori dice: ma in fondo l'autostrada del Brennero è composta da enti pubblici, gli enti pubblici designano i loro rappresentanti, e per il fatto che i soci dell'autostrada del Brennero sono enti pubblici, sono praticamente al di sopra di ogni sospetto. Questa non è una tesi sostenibile. Vorrei dire che, proprio perché quegli enti che partecipano alla società sono enti pubblici, sono tenuti a uno più scrupoloso iter e in campo legislativo e in campo amministrativo, sono tenuti quindi a rispondere anche nei confronti di coloro, tra i quali siamo noi, che saranno stati eletti dalle popolazioni, proprio per seguire l'andamento della cosa pubblica e proprio per tutelare gli interessi generali della popolazione. Quindi questo argomento dell'ente pubblico per conto mio si ritorce su tutti coloro che lo sollevano e tentano con questa argomentazione di giustificare un modo di fare assolutamente scorretto che noi non possiamo ammettere. Ora io penso che questa situazione che si è creata, per noi è veramente tale da preoccuparci e tale anche da prendere le distanze nei confronti di queste iniziative e di queste gestioni, perché se non ci si consulta, se non ci si dà la possibilità di esplicitare il nostro mandato ecc., noi dobbiamo anche ritenere che questo non si verifica per mera inerzia, perché questo sarebbe fare torto, io penso, all'intelligenza di coloro che amministrano. Noi non lanciamo accuse nel momento attuale, però prendiamo atto di una realtà, e questa realtà è densa di significati politici, e questo noi dobbiamo ribadirlo con la massima forza.

Il nostro voto è evidentemente negativo, nettamente negativo nei confronti di questo disegno di legge. Vi siete fatti la vostra minestra, l'avete riscaldata, confezionata ecc., ve la mangiate, ma noi evidentemente diciamo « no » a questo modo di fare. Se ci aveste dato la documentazione, se avessimo potuto deliberare con conoscenza di causa, se vi foste comportati con un minimo di correttezza, la risposta poteva essere diversa, ma in questa situazione noi non condividiamo assolutamente responsabilità di questo tipo e tagliamo ben chiaramente queste responsabilità schierandoci, ripeto, dalla parte di un no.

Faccio una postilla finale, segnalando che per quel che riguarda la realizzazione dei lavori dell'autostrada del Brennero si sono verificate con eccessiva frequenza casi di violazione della legislazione a tutela della condizione operaia, sia per quanto riguarda licenziamenti abusivi, — e ne sono stato testimone io personalmente —, sia per quanto riguarda il disprezzo della legislazione, ad esempio nel pagamento dei contributi e dei salari degli operai, perché quasi tutti gli operai sono stati frodati nella contribuzione assicurativa e quindi ne scapiteranno nelle pensioni. Abbiamo assistito anche al fatto di lavoratori che sono stati truffati con la regola del sub-sub-sub-appalto, vietato tra l'altro negli accordi che presiedono al funzionamento dell'autostrada, sono rimasti quindi frodati nel loro salario anche in conseguenza di questi appalti a scatola chiusa in cui uno appalta, quell'altro subappalta ecc. ecc. Anche questa è una questione che per noi conta, perché proprio per il fatto che ci sono dentro enti pubblici in questa società, si dovrebbe quindi imporre, richiedere ed esigere che le leggi sul lavoro vengano rispettosamente e integralmente rispettate, il che invece non si è assolutamente verificato. Anche questa è un'ulteriore annotazione che ci

induce a dire un no deciso a questo disegno di legge.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Avancini per la seconda volta.

AVANCINI (P.S.D.I.): Penso di essere stato obiettivo nel valutare il pro e il contro di questo disegno di legge, e perciò ho espresso la possibilità, da parte del mio gruppo, di dare un voto favorevole. Dopo l'intervento però del collega Vettori, che ha fatto a nome della D.C., io debbo modificare logicamente il mio atteggiamento e brevissimamente lo giustifico. Certamente dal rappresentante della D.C. mi aspettavo qualche cosa di diverso; prima di tutto una affermazione che perlomeno la rappresentatività delle minoranze dovesse essere garantita, per una maggiore tutela, per togliere, come dicevo prima, quelle eventuali ombre che ci potessero essere. Devo però prendere atto che il collega Vettori ha detto che i rappresentanti del consiglio di amministrazione dell'autostrada sono espressione di una certa maggioranza. Prendo atto che nella Regione, che in provincia di Trento si è costituita quest'altra maggioranza, e pertanto dico anch'io, come il collega de Carneri, se le cose le avete fatte con quest'altra maggioranza votate questa legge, ma il mio voto non potrà essere favorevole. Quindi preannuncio la mia astensione dicendo però al collega Vettori che l'amministrazione dell'autostrada non può essere un fatto privato fra due partiti, perché tutti noi siamo responsabili politicamente di fronte ai nostri elettori, di come vanno le cose.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Mitolo.

MITOLO (M.S.I.): Credo che al fondo di tutta questa discussione si debba riconoscere che le critiche mosse alla società per l'autostrada del Brennero non solo abbiano un fondamento, ma derivino anche da una anomalia della legislazione italiana in materia di società; della legislazione di cui da tempo si invoca la modifica, e che purtroppo, come tanti istituti italiani, è ancora ancorata a concezioni ormai del tutto superate.

Quando si parla di una società privata, costituita da enti pubblici e quindi con capitale pubblico, già si mette in evidenza una contraddizione in termini che esiste nel tipo stesso di questo istituto, perché una società non può essere privata quando è composta da enti pubblici; una società non può essere privata quando ha un capitale composto esclusivamente da denaro pubblico. Ma questo è un discorso di carattere teorico, al quale posso fare semplicemente un accenno, perché la realtà purtroppo è quella che è, e di essa dobbiamo tenere conto nel prendere la decisione che ci viene richiesta. Ma se tutto questo è vero, se è vero che si tratta di una società privata e che quindi le deliberazioni dei suoi amministratori, una volta che essi abbiano ottemperato alle norme di legge, sono pienamente valide, è altrettanto vero che in un caso del genere, in cui le deliberazioni degli amministratori di una società privata a capitale pubblico, impegnano gli enti pubblici ed un ente pubblico come la Regione Trentino - Alto Adige, che impegni di questo genere deve prendere per legge, sarebbe stato opportuno, anzi necessario ed indispensabile che prima di prendere la decisione di aumento di capitale, che il consiglio di amministrazione dell'autostrada del Brennero ha preso, e che costituisce, dirò così, l'antefatto e la premessa del disegno di legge che oggi è in discussione, la Regione fosse stata interpellata, il Consiglio regionale

fosse stato interpellato e che questo disegno di legge, sia pure sotto diversa forma, fosse stato sottoposto al nostro esame prima che il Consiglio di amministrazione prendesse la sua decisione. Noi non possiamo essere messi di fronte al fatto compiuto e non possiamo accettare, signor Presidente della Giunta e signor assessore, la tesi che ella ha svolto, che da un punto di vista formale può essere anche giusta, ma da un punto di vista sostanziale non lo è, ieri quando ci ha detto: il consiglio di amministrazione dell'autostrada del Brennero ha deciso, noi non abbiamo altra possibilità che quella di far fede agli impegni che abbiamo preso. Il consiglio di amministrazione dell'autostrada del Brennero doveva decidere dopo che la Regione, che è socia e che deve agire nei limiti delle sue competenze legislative, avesse preso in esame il progetto di aumento di capitale e di fronte a questo progetto, di fronte a questa proposta, avesse preso la sua posizione. Oggi voi non potete chiederci quello che ci chiedete, senza con ciò imporci il fatto che se noi lo accettassimo non avremmo la nostra libertà di decisione come consiglieri, come membri di un organo legislativo che deve agire in piena ed assoluta autonomia, in piena ed assoluta libertà, che non può quindi essere messo, come dicevo poc'anzi, di fronte ad un fatto compiuto.

Questo è, a mio avviso, l'errore maggiore che è stato commesso; e questo è l'errore che mi induce a dichiarare che, non potendo accettare il sistema di questo tipo, io non posso condividere la proposta che ci è stata presentata e quindi non posso aderire al progetto di legge che stiamo discutendo.

Se poi dobbiamo scendere a tutte le considerazioni di un argomento come quello che un'autostrada del Brennero comporta, e che derivano in larga parte da quella relazione che ci è stata letta ieri dall'assessore competente,

allora io per parte mia non sono in grado di dare quelle valutazioni che altri colleghi più documentati di me hanno dato. Però posso fare una osservazione, l'osservazione che fa l'uomo della strada, e che quando ci si dice che il preventivo di spesa dell'autostrada del Brennero inizialmente era di 80 miliardi, oggi è arrivato a 180 miliardi, ebbene, siccome si tratta di miliardi che derivano dalle tasche del cittadino, che escono dalle tasche del cittadino, si tratta di pubblico denaro, ebbene, anch'io sono d'accordo con coloro i quali osservano che sarebbe stato necessario dare una documentazione di questa dilatazione di spesa, che sarebbe stato bene che il Consiglio regionale fosse stato informato.

E' troppo semplicistica, lo hanno già detto altri, ma lo ripeto anch'io, la tesi sostenuta dal cons. Vettori, il quale dice: esistono i documenti, andateveli a vedere. Sì, sono capace anch'io di andare alla cancelleria del tribunale di Trento a leggermi la relazione annuale di un bilancio dell'autostrada del Brennero; ma come socio non ho altra strada che questa? Io vi domando ciò, perché siamo soci dell'autostrada del Brennero. Come socio io ho il diritto di essere informato da chi mi rappresenta, da chi rappresenta il consesso del quale faccio parte; di essere informato dettagliatamente, e con una certa documentazione, di quello che è avvenuto, di quella che è la vita economica e finanziaria di questa autostrada. E giustamente è stato detto: i vostri rappresentanti non si sono mai degnati di informare il Consiglio regionale della attività che essi svolgono in seno al consiglio di amministrazione e di quanto succede in questa società, sulla cui importanza non è il caso di soffermarsi. Ma purtroppo debbo dire che in questo campo noi, specialmente noi delle minoranze, perché i rappresentanti delle società sono quasi tutti della maggioranza, in que-

sto campo non abbiamo soltanto i rappresentanti dell'autostrada del Brennero che non riferiscono mai al Consiglio regionale sulla attività che essi svolgono, sulla attività alla quale essi partecipano o sulla attività che comunque essi sono tenuti a controllare. Anche gli altri rappresentanti delle altre società, vedi il Mediocredito, vedi Salvar, non si sono mai degnati di informarci nemmeno nella discussione generale, come abbiamo visto ieri nella discussione sulla Salvar; una discussione così sfumata, come se la Salvar fosse un argomento del tutto secondario; i vostri rappresentanti non hanno speso una parola su quelle che erano state talune critiche, ritengo anche fondate, al modo col quale la Salvar ha cercato di realizzare la sua attività. E' un sistema che ormai è invalso, di fronte al quale forse ci siamo un po' adattati, ma è un pessimo sistema. Io sono perfettamente d'accordo con coloro i quali hanno criticato questo modo di procedere, questo sistema. E di fronte alla situazione generale che è stata qui da altri affrontata, che ha dato l'avvio a questa discussione sulla situazione della autostrada del Brennero e sulla richiesta di questo aumento di capitale, debbo ribadire, ripeto, anch'io, che sono perfettamente allineato sulle critiche che sono state rivolte, specialmente in un campo come questo, cons. Vettori, nel quale non ci siamo rassegnati agli scandali dell'ANAS, che non sono stati inventati da certa stampa nazionale, semmai sono stati inventati dalla Magistratura, che ha avviato un grosso procedimento penale nei confronti di un gruppo di responsabili, politicamente anche qualificati, come si è saputo.

Quindi tutte le nostre riserve anche di fronte ad un problema come quello che riguarda l'autostrada del Brennero. Tutte le nostre riserve, e, aggiungerò di più, tutti i nostri sospetti.

Anche per questi motivi voterò contro la proposta di legge che è stata presentata.

PRESIDENTE: La parola al consigliere Agostini.

AGOSTINI (P.L.I.): Il gruppo liberale prende la parola in questa sede per esprimere il suo giudizio sulla proposta di legge in esame, ma non per una questione di responsabilità di fronte a chi ci guarda. Noi possiamo perciò, noi liberali, non condividere le affermazioni sia sulla sostanza che sulla forma di questa proposta di legge, e condividere in particolare la deplorazione che è stata qui avanzata nei confronti della Giunta, e per il comportamento da essa tenuto. Però vorrei rivolgere una domanda al Presidente della Giunta, dato che qui si è parlato di rappresentanza della maggioranza o della minoranza: i socialisti, unici rappresentanti nel consiglio di amministrazione, a quale titolo lo sono? come maggioranza o come minoranza? In particolare, il vicepresidente di una nuova istituzione, rappresenta forse nella società tutta quella larga schiera di funzionari che il partito socialista ha immesso, funzionari che molto spesso sono lì solo per ritirare lo stipendio, per leggere il giornale e nient'altro? Io chiedo questa risposta al Presidente della Giunta, non all'assessore.

PRESIDENTE: C'è qualcun altro che chiede la parola? La parola al cons. Pruner per la seconda volta.

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.): Io non svolgo alcun intervento, faccio una precisa domanda al signor assessore, come ho fatto

ieri in relazione alla Salvar, e chiedo se il cap. 2090 del bilancio di previsione 1971 prevedeva a suo tempo, quando fu presentato in Consiglio regionale, i 206 milioni e 300 mila per la sottoscrizione di azioni della SAB, o se conteneva la previsione di parte di questi 206 milioni, come previsto e come stabilito dall'articolo ultimo del disegno di legge, cioè metà, o quale parte prevedeva questo cap. 2090 in riferimento alla spesa necessaria per la sottoscrizione di ulteriori azioni per l'Autostrada.

PRESIDENTE: C'è qualcun altro che chiede la parola? La parola all'assessore.

PASQUALIN (Assessore finanze, patrimonio, enti locali, commercio e cooperazione - D.C.): Signor Presidente e signori colleghi, innanzitutto desidero dire qualche cosa circa il problema della strada Bolzano-Merano, sollecitato da alcuni consiglieri. Il problema è all'esame della Giunta e anche degli organismi locali da qualche anno. Loro sanno che la Giunta regionale ha predisposto anche un progetto, tramite la camera di commercio di Bolzano, progetto che è stato regolarmente approvato dal consiglio di amministrazione dell'ANAS e che è in attesa di finanziamento. Purtroppo non si è potuto dar corso a questo raccordo, perché intanto sono intervenute le note disposizioni governative, le quali non ammettono a finanziamento ulteriori tronchi stradali. Il problema quindi è sentito dalla Giunta, ed è sentito insieme al problema della Rovereto-Riva, per la quale sono stati fatti più incontri, anche a livello ministeriale, e sono state fornite determinate garanzie. Nell'ambito dell'autostrada del Brennero, il consiglio di amministrazione ha già richiesto la concessione per la costruzione di questi due raccordi stradali e si è tutt'ora in at-

tesa di precise deliberazioni da parte del Ministero dei lavori pubblici. Per quanto riguarda il problema del disegno di legge che stiamo esaminando, si devono fare alcune considerazioni, sulle quali si sono poi basati i signori colleghi che sono intervenuti. Credo che come metodo di lavoro, sarebbe opportuno che quando si fanno determinate affermazioni, bisognerebbe provare la fondatezza di queste affermazioni: non si possono accomunare semplicisticamente degli scandali che sono avvenuti nella nostra storia, nel passato anche se probabilmente non è una storia che finirà oggi ma che proseguirà domani, non si possono accomunare degli scandali che sono avvenuti per dire che tutti quelli che si interessano dell'amministrazione pubblica, direttamente o indirettamente, possono essere dei disonesti. E' un problema che tocca non soltanto il consiglio di amministrazione dell'autostrada del Brennero, ma è un problema che tocca tutti i nostri consigli di amministrazione, e lo abbiamo sentito anche ieri, quando si è parlato della Salvar. Il problema è questo: se ci sono determinate insufficienze, se ci sono delle condanne precise, delle denunce esse vengano fatte, l'organo competente vada più a fondo, perché è giusto che chi sbaglia abbia a pagare. Quindi non è che noi veniamo qui in Consiglio per fare una sanatoria e per mettere un pietoso velo su qualche cosa di disonesto che l'autostrada del Brennero ha fatto; noi siamo venuti qui per una decisione di carattere politico, e cioè la società, è stato detto, la società per azioni è una società privata a capitale pubblico. L'assemblea dei soci ha deliberato un aumento del capitale sociale, assemblea dei soci alla quale autorevolmente partecipa anche la Regione con una caratura propria, del 25%. Quindi una decisione opportuna per adeguare le esigenze alle nuove necessità che si sono presentate. La Regione poteva tranquillamente fa-

re a meno del proprio diritto di opzione, e dire che noi non eravamo più disponibili ad aumentare il capitale sociale e la nostra caratura di partecipazione sarebbe stata inferiore. Certamente avremmo trovato altre società private o pubbliche che tranquillamente avrebbero sottoscritto, e l'avrebbero fatto. La Serenissima e l'Allemagna ad esempio erano disponibilissime ad acquistare delle azioni dalla società per l'autostrada del Brennero, con tutta tranquillità, e la Regione avrebbe diminuito la propria incidenza. Quindi quello che siamo qui a sostenere noi è una scelta politica, perché riteniamo che la Regione debba mantenere la propria caratura all'interno del consiglio di amministrazione, all'interno della società, e quindi ci avvaliamo del diritto di opzione per la sottoscrizione all'aumento del capitale sociale.

Il consiglio di amministrazione, sul quale alcuni consiglieri e colleghi si sono intrattenuti, è stato scelto complessivamente, globalmente, nelle varie componenti politiche. Per quanto riguarda la Regione, essa ha fatto una certa scelta, la quale può essere discutibile, può essere opinabile, come abbiamo sentito in questa sede. La Giunta ritiene per altro che nulla sia irriversibile e definitivo in un consiglio di amministrazione. E' evidente che alla scadenza prossima il problema verrà proposto nuovamente all'esecutivo, competente nella nomina dei rappresentanti all'interno del consiglio di amministrazione, e l'esecutivo esaminerà l'opportunità e l'utilità di inserire anche rappresentanti delle minoranze. Che questi abbiano però a comportarsi in modo difforme da quello che attualmente il consiglio di amministrazione ha fatto, sarà da dimostrare; non è detto cioè che un domani che ci fossero le minoranze la garanzia serietà sia maggiore. Le minoranze sono altrettanto serie come gli attuali componenti del consiglio di amministrazione dell'au-

tostrada. Quindi è un fatto che si potrà senz'altro prendere in esame nel futuro. Ricordo anche che per quanto riguarda la correttezza amministrativa, il collegio sindacale è presieduto dal rappresentante del Ministero del tesoro, e sta al collegio sindacale esaminare con obiettività quelle che possono essere le deficienze rituali, nelle quali potesse eventualmente cadere il consiglio di amministrazione. E dato che sono membro del consiglio di amministrazione debbo dire che più volte il collegio sindacale, davanti a valutazioni che potevano essere valutazioni politiche più che valutazioni strettamente economiche, è intervenuto per rappresentare l'opportunità di mantenersi entro determinati limiti.

Alcuni colleghi hanno posto il problema del costo dell'opera. Diciamo che alla base i colleghi che sono intervenuti hanno riconosciuto la validità di questa grossa infrastruttura, che certamente è una delle migliori d'Italia, sul cui lavoro nessuno ha posto dubbi. Però, signori, stiamo passando un periodo di aumento di prezzi anche nelle cose più modeste. Noi dobbiamo dire che il primo progetto è stato fatto nel 1963, ed era soltanto il tronco che arrivava fino a Verona. Successivamente è stato aggiunto il tronco della Verona-Modena, con un aumento di costi. Il primo appalto, come ha ricordato il cons. Vettori, è stato fatto nel 1967, e loro che hanno esperienza di lavori pubblici, sanno benissimo che non c'è mai stata opera che in corso d'opera non abbia subito delle perizie in aumento.

MITOLO (M.S.I.): *(interrompe)*.

PASQUALIN (Assessore finanze, patrimonio, enti locali, commercio e cooperazione - D.C.): Questo è da dimostrare, cons. Mitolo, e bisognerebbe dimostrarlo come ho premesso

prima, dimostrarlo in modo chiaro. Noi siamo sempre d'accordo sulle dimostrazioni degli eventuali illeciti, noi siamo sempre del parere che chi sbaglia è giusto che paghi.

C'è una società con responsabilità ben precise che farà certamente quello che deve fare. Ho letto ieri una relazione per quanto riguarda i costi dell'autostrada. Basti dire sommariamente alcune cose, ci lamentiamo che il costo sia salito dai 110 miliardi previsti, ai 150 miliardi. Ma soltanto queste alcune cose, che sinteticamente leggo, costano 17 miliardi, cioè: banchina di sosta, adeguamento alle prescrizioni paesaggistiche e a quelle idrauliche impartite dal Magistrato delle acque; adeguamento del tracciato al piano urbanistico per la provincia di Trento; spostamento della stazione di Verona sud in rapporto viabile previsto dall'amministrazione di Verona; collegamento con l'autostrada Serenissima e con l'autostrada del Sole; allargamento della banchina spartitraffico; spostamento della stazione di Bolzano nord richiesta dal comune di Bolzano, maggiorazione dello spessore della pavimentazione bituminosa, sono 17 miliardi, che vanno ad aggiungersi ai 110 che erano stati preventivati. Altri 6 miliardi per quanto riguarda i servizi cui accenavo ieri, le barriere di sicurezza prescritte dalle disposizioni ministeriali, che neppure erano previste. A questa si aggiunga, e anche l'abbiamo già detto ieri, gli 8 miliardi a carico dell'azienda di Stato. E le incidenze delle spese generali dovute al maggior costo della manodopera: ci sono altri 6 miliardi circa, 5 miliardi e 900.000.000, e sono cifre evidentemente e facilmente controllabili e delle quali si può tranquillamente dare rendicontazione.

Poi abbiamo detto che il costo dell'autostrada è di 575 milioni pro chilometro. Ora, noi abbiamo che la Messina-Catania viene a costare pro chilometro 1.150.000.000.

E veniamo al nord, andiamo in un'altra Regione a Statuto speciale, la Quincinetto-Aosta, viene a costare un miliardo al chilometro. L'autostrada dei Fiori, in Liguria, 1 miliardo e 900 milioni per chilometro; la camionabile della Cisa, viene a costare 1 miliardo 340 milioni. Ora, soltanto la Torino-Piacenza, che è esclusivamente pianura e che non ha necessità di infrastrutture particolari, di viadotti particolari, costa 517 milioni al chilometro. Davanti a questa valutazione di carattere economico e di carattere politico anche, signori colleghi, non mi si dica che la nostra autostrada viene a costare in modo esagerato. E nei limiti dei costi è un'opera la cui validità è riconosciuta, e certamente è amministrata con correttezza, dal consiglio di amministrazione. Da più parti si è detto anche che la documentazione in possesso dei consiglieri, è insufficiente. Per ragioni di tempo non è stato possibile far stampare, far ciclostilare la relazione analitica che è stata predisposta ieri dalla Giunta. Io posso dire che verrà fatto immediatamente e verrà distribuita ai signori colleghi. Per quanto riguarda l'incontro con i dirigenti dell'autostrada che era stato richiesto da parte della commissione finanze, io credo che potrà essere fatto quanto prima, debbo dire però che è competenza della Presidenza e della commissione finanze poter realizzare questo incontro, con i dirigenti dell'autostrada e potranno essere richieste tutte le informazioni che eventualmente i signori colleghi avessero bisogno. Un'altra cosa che la Giunta si impegna a fare è la distribuzione — mi pare che sia giusto — della relazione e del bilancio che annualmente verrà approvato dal consiglio di amministrazione. Perciò, concludendo e chiedendo l'approvazione di questo disegno di legge — anche se alcuni colleghi hanno già anticipato la loro presa di posizione contraria —, dobbiamo dire che per quanto riguarda la Giun-

ta, poteva non avvalersi del diritto di opzione e lasciar cadere l'aumento del capitale sociale. Ed è un discorso che si potrà fare anche nel futuro, sull'opportunità o meno di un ulteriore aumento del capitale sociale. Certamente però che per le pressioni che potevano esserci anche dall'esterno da parte di altre società, riteniamo che con questo adempimento si sia fatta una cosa estremamente utile. Mantenere quel peso che è giustificato in una società che ha avuto come inizio proprio la nostra Regione: era giusto cioè mantenere la responsabilità entro i limiti dei propri rappresentanti, e anche la responsabilità per completare con la maggior incidenza e con maggior tempestività possibile quest'opera, opera che per chiarimento al cons. Avancini verrà conclusa, e mi pare gli sia sfuggito, entro quest'anno la parte di Mori e anche il raccordo con l'autostrada del Sole, cioè la

Carpi-Modena mentre a cavallo tra il 72 e 73 è previsto il completamento dell'opera.

PRESIDENTE: La discussione generale è chiusa. A questo punto, signori consiglieri, dato che la commissione alle finanze deve riunirsi per esprimere il parere finanziario di diversi disegni di legge, per poter anche varare l'ordine del giorno suppletivo, io sospenderei la seduta e la rinvierei a mercoledì alle ore 10.

La seduta è tolta.

Ho ancora una comunicazione da dare, signori consiglieri: c'è la rappresentanza della FIAT che vuol presentare il suo nuovo 130 Fiat davanti al palazzo della provincia, se i consiglieri hanno interesse, è a disposizione.

(Ore 12.35).

