



XV. Legislaturperiode

XV legislatura

WORTPROTOKOLL
DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 206

RESOCONTO INTEGRALE
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO
PROVINCIALE

N. 206

vom 09.05.2018

del 09/05/2018

Präsident
Vizepräsident

Dr. Roberto Bizzo
Dr. Thomas Widmann

Presidente
Vicepresidente

WORTPROTOKOLL DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 206

vom 09.05.2018

Inhaltsverzeichnis

Beschlussantrag Nr. 790/17 vom 14.6.2017, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss, betreffend: Zuständigkeiten der Autonomie im Bereich Justiz und Strafvollstreckung.Seite 1

Beschlussantrag Nr. 889/18 vom 7.3.2018, eingebracht von den Abgeordneten Tinkhauser, Blaas, Mair, Stocker S. und Zingerle, betreffend: Verlegung der übergemeindlichen Starkstromleitung 2 im Eigentum der Terna S.p.A. in den Küchelbergtunnel.Seite 12

Beschlussantrag Nr. 890/18 vom 14.3.2018, eingebracht vom Abgeordneten Urzi, betreffend: Anerkennung und Unterstützung des "Pflegerischen Angehörigen" (Caregiver).Seite 16

Beschlussantrag Nr. 877/18 vom 22.1.2018, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Knoll und Atz Tammerle, betreffend die Förderung der Umrüstung auf Elektro-Autos. (Fortsetzung)Seite 22

Beschlussantrag Nr. 899/18 vom 5.4.2018, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend: Vereinheitlichung der Richtlinien für die Gewährung von Förderungen für Tätigkeiten und Investitionen im kulturellen und künstlerischen Bereich.Seite 22

Beschlussantrag Nr. 905/18 vom 18.4.2018, eingebracht von der Abgeordneten Artioli, betreffend: Die Machbarkeit von Smart-Working-Arbeitsverträgen in Südtirol prüfen.Seite 29

RESOCONTO INTEGRALE DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO PROVINCIALE

N. 206

del 09/05/2018

Indice

Mozione n. 790/17 del 14/6/2017, presentata dai consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss, riguardante: Competenze dell'autonomia su giustizia e esecuzione della pena. pag. 1

Mozione n. 889/18 del 7/3/2018, presentata dai consiglieri Tinkhauser, Blaas, Mair, Stocker S. e Zingerle, riguardante: Spostiamo nel tunnel di Monte Benedetto la linea elettrica sovracomunale ad alta tensione 2 di proprietà di Terna SpA. pag. 12

Mozione n. 890/18 del 14/3/2018, presentata dal consigliere Urzi, riguardante: Riconoscimento e sostegno del "familiare assistente" (caregiver). pag. 16

Mozione n. 877/18 del 22/1/2018, presentata dai consiglieri Zimmerhofer, Knoll e Atz Tammerle, riguardante: Incentivare la riqualificazione elettrica dei veicoli. (continuazione) pag. 22

Mozione n. 899/18 del 5/4/2018, presentata dal consigliere Köllensperger, riguardante: Parificazione dei criteri per la concessione di vantaggi economici per attività e investimenti culturali e artistici. pag. 22

Mozione n. 905/18 del 18/4/2018, presentata dalla consigliera Artioli, riguardante: Valutazione fattibilità contratto "lavoro agile" in provincia di Bolzano. pag. 29

Beschlussantrag Nr. 906/18 vom 19.4.2018, eingebracht von den Abgeordneten Knoll, Atz Tammerle und Zimmerhofer, betreffend: Grenzüberschreitende Rettungseinsätze in der Europaregion Tirol. Seite 31

Beschlussantrag Nr. 900/18 vom 10.4.2018, eingebracht vom Abgeordneten Pöder, betreffend: Nein zum Dieselfahrverbot. Seite 39

Mozione n. 906/18 del 19/4/2018, presentata dai consiglieri Knoll, Atz Tammerle e Zimmerhofer, riguardante: Interventi di soccorso transfrontalieri nella regione europea del Tirolo. pag. 31

Mozione n. 900/18 del 10/4/2018, presentata dal consigliere Pöder, riguardante: No al divieto di circolazione per i veicoli diesel. pag. 39

Vorsitz des Präsidenten | Presidenza del presidente: dott. Roberto Bizzo

Ore 10.01 Uhr

Namensaufruf - appello nominale

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Ai sensi dell'articolo 59, comma 3, del regolamento interno il processo verbale della seduta precedente è messo a disposizione delle consigliere e dei consiglieri provinciali in forma cartacea. Su di esso possono essere presentate, per iscritto, richieste di rettifica alla Presidenza entro la fine della seduta. Qualora non dovesse pervenire alcuna richiesta di rettifica, il processo verbale si intende approvato.

Copie del processo verbale sono a disposizione delle consigliere e dei consiglieri presso le collaboratrici e i collaboratori addetti alla stesura del processo verbale stesso.

Per la seduta odierna si sono giustificati l'assessora Deeg e il consigliere Wurzer.

Proseguiamo nella trattazione dei punti all'ordine del giorno, da trattare nel tempo riservato all'opposizione, interrotta nella seduta precedente.

Punto 7) all'ordine del giorno: **"Mozione n. 790/17 del 14/6/2017, presentata dai consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss, riguardante: Competenze dell'autonomia su giustizia e esecuzione della pena."**

Punkt 7 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 790/17 vom 14.6.2017, eingebracht von den Abgeordneten Dello Sbarba, Foppa und Heiss, betreffend: Zuständigkeiten der Autonomie im Bereich Justiz und Strafvollstreckung."**

Il tema della giustizia, della pena e delle sue modalità di esecuzione riguardano anche le istituzioni dell'autonomia. Tutte le ricerche nazionali e internazionali dimostrano che la prevenzione dei reati e la riduzione delle recidive, così importanti per migliorare il clima sociale e la convivenza civile, sono intimamente collegate al trattamento del colpevole nella fase della detenzione, alla possibilità di una sua rieducazione attraverso la formazione e il lavoro.

La legislazione vigente offre alla Regione e alle Province autonome tre campi di intervento per una politica dell'autonomia nel settore della giustizia;

- l'istituzione del Garante dei detenuti,

- l'istituzione del Provveditorato Regionale dell'Amministrazione penitenziaria,

- la competenza regionale alla liquidazione delle parcelle del Patrocinio a Spese dello Stato avanti ai Giudici di Pace operanti nel territorio regionale.

I primi due temi ineriscono al controllo sulla vita interna del Carcere e al funzionamento della macchina amministrativa del Carcere.

Il terzo tema invece si lega a competenze già attribuite alla Regione Trentino-Alto Adige con una articolazione della stessa su base provinciale nel rispetto delle norme relative al bilinguismo per quanto riguarda l'Alto Adige/Südtirol.

Garante dei detenuti

Di Garanti ne esistono già, oltre quello nazionale, di regionali, provinciali e comunali (con fonte normativa di riferimento nel D.L. 146/2013, art. 7, convertito con L. 10/2014). La Provincia autonoma di Trento l'ha istituito di recente con legge provinciale.

Considerando la prossima costruzione del nuovo carcere, anche per la nostra Provincia questa figura è molto importante e può essere trovata una soluzione adatta a rispettare le peculiarità linguistiche dell'Alto Adige/Südtirol.

Tale istituto avrebbe il compito di sovrintendere all'esecuzione della pena dal punto di vista del territorio, alle modalità della sua esecuzione, e all'attuazione dei principi costituzionali di cui all'art. 27, 3° comma, Costituzione: "Le pene non possono consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e devono tendere alla rieducazione del condannato".

Provveditorato Regionale all'Amministrazione penitenziaria

La legge 395/1990 all'art. 32 prevede l'istituzione dei Provveditorati Regionali dell'Amministrazione penitenziaria.

L'art. 32 al comma 2 della medesima legge indica gli ambiti operativi dei Provveditorati: essi "operano" - si legge - "nel settore degli istituti e servizi per adulti sulla base di programmi, indirizzi e direttive disposti dal D.A.P. (Dipartimento Amministrazione Penitenziaria, diramazione amministrativa del Ministero di Giustizia, ndr), in materia di personale, organizzazione dei servizi e degli istituti, detenuti ed internati, rapporti con enti locali, le regioni e il servizio sanitario nazionale, nell'ambito delle rispettive circoscrizioni regionali".

La tabella B allegata al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 15 giugno 2015, n. 84 che sostituisce la tabella E, individua le competenze dei Provveditorati aggregandoli per "macro-regioni". Competente sul Carcere di Trento e di Bolzano è il Provveditorato, istituito a Padova, competente anche per Veneto e Friuli.

Se l'autonomia vuole avere una sua capacità di intervenire in un ambito così importante e che ha implicazioni dirette con diverse politiche del territorio (lavoro, salute, servizi, enti locali ecc.) sarebbe fondamentale avere sul territorio un Provveditorato competente solo per Trento e Bolzano. Per le sue funzioni, la dimensione regionale sembra quella più realistica, dati i numeri dei due carceri di Bolzano e Trento.

Si trasferirebbero così ad un ente, la dirigenza del quale dovrebbe essere individuata in accordo tra Stato e Regione/Province con sede a Trento e a Bolzano (come la Presidenza della Giunta Regionale), competenze - tra le altre - in materia di edilizia carceraria (comprese anche le abitazioni adibite al personale), nelle materie individuate dalla L. 354/1975 agli artt. 20-bis e 25-bis (ad esempio: modalità di organizzazione del lavoro intramurario ed extramurario), oltre alle materie (come la mediazione penale) già demandate alla Regione Trentino-Alto Adige (v. Intesa istituzionale d.d. 13/9/2012 e Protocollo di Intesa tra Provveditorato e Regione Trentino-Alto Adige d.d. 29-30/4/2015).

Verrebbe individuato ulteriormente un luogo giuridico vicino (nel ricevere e nel rispondere) relativamente al diritto di reclamo di cui all'art. 35 dell'ultima legge citata. Oltre a tutto ciò, esistono altre e numerose disposizioni la cui applicazione potrebbe essere delegata al nuovo Provveditorato regionale.

Patrocinio a Spese dello Stato avanti al Giudice di Pace

La Regione ha competenze in materia di Giudice di Pace (L. 374/1991, art. 40). In materia di nomina del Giudice di Pace, di personale amministrativo e spese relative. La legge prevede in che modo siano regolati i rapporti finanziari conseguenti a queste competenze.

Le norme di attuazione dello Statuto speciale Trentino-Alto Adige rafforzano le competenze, individuando per la Provincia di Bolzano, i criteri di applicazione della norma in tutela del principio del bilinguismo. Quindi la Regione è competente in materia di Giudice di Pace, compresi gli oneri relativi al funzionamento degli stessi.

La proposta è che, salva restando la validità delle disposizioni che regolano i rapporti finanziari tra Provincia autonoma di Trento, Provincia autonoma di Bolzano, Regione Trentino-Alto Adige e Stato, la Regione sia diretta erogatrice (in qualità di anticipazione che poi le verrà rimborsata dallo Stato) delle liquidazioni dei pagamenti delle spese di patrocinio gratuito avanti al Giudice di Pace detti organi.

Tutto ciò considerato,

Il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano

impegna

la Giunta provinciale

1. a presentare prima della fine della Legislatura un disegno di legge per istituire un Garante dei detenuti per la Provincia autonoma di Bolzano, competente per il carcere di Bolzano;
2. a fare tutti i passi necessari verso lo Stato, la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol e le commissioni dei Sei e dei Dodici, per:
 - a) istituire un Provveditorato Regionale all'Amministrazione penitenziaria per la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol che sia competente per i carceri di Trento e Bolzano;

- b) *trasferire in capo alla Regione della competenza di erogare - a titolo di anticipo, da poi rimborsare a carico dello Stato - le liquidazioni dei pagamenti delle spese di patrocinio gratuito avanti al Giudice di Pace detti organi.*

Das Thema Justiz und Bestrafung von Straftaten sowie die Vollstreckung derselben betreffen auch die Institutionen unserer Autonomie. Sämtliche nationale und internationale Studien beweisen, dass die Vorbeugung von Straftaten und die Verringerung erneuter Zuwiderhandlungen, die für ein besseres soziales Umfeld und das Zusammenleben so wichtig sind, mit der Behandlung des Täters während der Inhaftierung und mit dessen Umerziehung durch Ausbildungs- und Arbeitsmöglichkeiten eng zusammenhängen.

Die geltenden Bestimmungen bieten der Region und den autonomen Provinzen die Möglichkeit, im Sinne einer Autonomie im Justizbereich durch dreierlei Maßnahmen tätig zu werden, und zwar durch:

- *die Errichtung einer Anwaltschaft für Häftlinge,*
- *die Errichtung einer regionalen Gefängnisverwaltungsbehörde,*
- *die Übertragung an die Region der Zuständigkeit für die Auszahlung der Kosten für die Verfahrenshilfe auf Staatskosten in den Verfahren vor den in der Region tätigen Friedensrichtern.*

Die ersten zwei Maßnahmen betreffen die Kontrolle über das Leben in der Haftanstalt und die Funktionsweise des entsprechenden Verwaltungsapparates.

Die dritte Maßnahme berührt hingegen bereits bestehende Zuständigkeitsbereiche der Region Trentino-Südtirol wobei Letztere gemäß den in Südtirol geltenden Bestimmungen über die Zweisprachigkeit auch Landeszuständigkeiten betrifft.

Anwaltschaft für Häftlinge

Einige solcher Anwaltschaften gibt es bereits: Neben der staatlichen Anwaltschaft handelt es sich hierbei um Behörden auf regionaler bzw. auf Landes- und Gemeindeebene, die mit Gesetzesdekret Nr. 146/2013 eingesetzt wurden. Neulich hat etwa die autonome Provinz Trient per Landesgesetz eine eigene Anwaltschaft eingerichtet.

Im Hinblick auf den anstehenden Neubau des Gefängnisses gewinnt eine derartige Institution auch für unser Land stark an Bedeutung, wobei eine Lösung, die der sprachlichen Besonderheit Südtirols Rechnung trägt, angepeilt werden sollte.

Diese Institution hätte die Aufgabe, die Strafvollstreckung auf lokaler Ebene zu überwachen sowie die Art und weise der Vollstreckung und die Anwendung der Grundsätze gemäß Artikel 27 Absatz 3 der Verfassung zu beaufsichtigen. Dieser Artikel besagt nämlich Folgendes: "Die Strafen dürfen nicht in einer gegen das Empfinden der Menschlichkeit verstoßenden Behandlung bestehen und sollen die Umerziehung des Verurteilten anstreben."

Regionale Gefängnisverwaltungsbehörde

Artikel 32 des Gesetzes Nr. 395/1990 sieht die Einführung von regionalen Gefängnisverwaltungsbehörden vor.

Absatz 2 desselben Artikels nennt die Tätigkeitsbereiche dieser Behörden: Sie sind im Bereich der Einrichtungen und Dienste für Erwachsene tätig und arbeiten nach den Programmen, Richtlinien und Anordnungen der jeweiligen Regionalbezirke der staatlichen Abteilung für die Gefängnisverwaltung (D.A.P - Verwaltungszweig des Justizministeriums, Anm. d. Verf.) in den Bereichen Personal, Organisation von Diensten und Einrichtungen, Häftlinge sowie Beziehungen zu den örtlichen Körperschaften, den Regionen und dem staatlichen Gesundheitssystem.

Die Tabelle B des Dekrets des Ministerratspräsidenten vom 15. Juni 2015, Nr. 84, welche die Tabelle E des Gesetzes Nr. 395/1990 ersetzt hat, führt die Zuständigkeiten der Behörden an und schließt diese zu "Makro-Regionen" zusammen. Die Zuständigkeit für die Gefängnisse von Bozen und Trient liegt bei der in Padua eingesetzten Behörde, die auch für die Regionen Veneto und Friaul verantwortlich ist.

Wollen wir im Rahmen unserer Autonomie die Möglichkeit haben, in einen derart wichtigen Bereich tätig zu werden, der sich direkt auf verschiedene auf lokaler Ebene (etwa in den Bereichen Arbeit, Gesundheit, Dienstleistungen, örtliche Körperschaften, usw.) auswirkt, ist es notwendig, eine ausschließlich für Trient und Bozen zuständige Behörde einzurichten, zumal die regionale

Dimension für Haftanstalten der Größe wie jene in Bozen und Trient als die sinnvollste Lösung erscheint.

Somit würden die Zuständigkeiten - unter anderem auch jene für den Bau des neuen Gefängnisses (inklusive der Wohnungen für das Personal) an eine Körperschaft übergehen, deren Leitung mittels eines Abkommens zwischen Staat und Regionen/Provinzen zu bestimmen ist und einen Sitz sowohl in Trient als auch in Bozen haben sollte (wie im Falle der Präsidentschaft der Regionalregierung). Zu diesen Zuständigkeiten würden auch die gemäß Art. 20-bis und 25-bis des Gesetzes Nr. 354/1975 festgelegten Bereiche (etwa die Organisation der Arbeitstätigkeiten innerhalb und außerhalb der Haftanstalt) gehören sowie jene Zuständigkeiten, die bereits an die Region Trentino-Südtirol übertragen wurden, wie die strafrechtliche Mediation (siehe institutionelles Abkommen vom 13.9.2012 und Einvernehmensprotokoll zwischen Gefängnisbehörde und Region Trentino-Südtirol vom 29./30.4.2015).

Außerdem würde somit eine nahe gelegene Justizbehörde zur Ausübung des Beschwerderechts laut Artikel 35 des besagten Gesetzes errichtet werden, die Beschwerden entgegennehmen und beantworten könnte. Zudem könnte die Anwendung zahlreicher, weiterer Bestimmungen an die neuen regionalen Behörde übertragen werden.

Verfahrenshilfe auf Staatskosten vor dem Friedensgericht

Die Region ist für das Friedensgericht (Gesetz Nr. 374/1991, Art. 40), einschließlich für dessen Ernennung sowie für das Verwaltungspersonal und die damit verbundenen Spesen zuständig. Die mit diesen Zuständigkeiten zusammenhängenden finanziellen Aspekte sind mit Gesetz geregelt.

Die Durchführungsbestimmungen zum Autonomiestatut verstärken die Zuständigkeiten des Landes, wobei für die Provinz Bozen die Anwendungskriterien bei Einhaltung des Grundsatzes der Zweisprachigkeit eigens festgehalten werden. Folglich ist die Region in Sachen Friedensgericht, einschließlich der mit dessen Tätigkeit zusammenhängenden Verwaltungskosten, zuständig.

Daher wird vorgeschlagen, dafür zu sorgen, dass - unbeschadet der Bestimmungen über die finanziellen Beziehungen zwischen der autonomen Provinz Trient, der autonomen Provinz Bozen, der Region Trentino-Südtirol und dem Staat - die Region direkt die Kosten für die unentgeltliche Verfahrenshilfe vor dem Friedensgericht als Vorschuss, der später vom Staat rückerstattet wird) vorstreckt.

Aus diesen Gründen

*verpflichtet
der Südtiroler Landtag*

die Landesregierung,

- 1. noch innerhalb dieser Legislaturperiode einen Gesetzesentwurf zur Errichtung einer Südtiroler Anwaltschaft für Häftlinge einzubringen, die für das Bozner Gefängnis zuständig ist.*
- 2. Alle nötigen Schritte beim Staat, bei der Region Trentino-Südtirol und der Sechser- bzw. Zwölferkommission zu veranlassen, damit:

 - a) eine regionale Gefängnisverwaltungsbehörde für die Region Trentino-Südtirol errichtet wird, welche für die Gefängnisse von Trient und Bozen zuständig ist;*
 - b) der Region die Zuständigkeit für die Vorstreckung der vom Staat rückzuerstattenden Kosten für die kostenlose Verfahrenshilfe vor dem Friedensgericht übertragen wird.**

Emendamento sostitutivo dell'intera mozione, presentato dai consiglieri Dello Sbarba, Foppa e Heiss:

Diritti civili: garantirne il rispetto in ogni condizione e istituzione

Esistono condizioni in cui le persone subiscono limitazioni alla propria autodeterminazione. La più radicale è il carcere, dove la privazione della libertà è legata a una condanna penale e dove va garantito che la pena serve davvero, come dice la Costituzione, alla riabilitazione.

Ma esistono anche altre istituzioni dove la persona vive limitazioni della propria autodeterminazione: per esempio le case di riposo, le strutture per lungodegenti, gli ospedali, gli istituti di ac-

coglienza per tossicodipendenti, e così via. Anche in queste istituzioni va garantito il massimo rispetto della dignità della persona, della sua libertà, dei suoi diritti umani.

In Austria tutte queste istituzioni sono affidate alla sorveglianza di figure garanti, istituite per legge e tra loro strettamente coordinate. In Italia il/la "Garante per i detenuti" è una figura autonoma.

In Alto Adige/Südtirol la figura del Garante dei detenuti va ancora istituita, mentre la Difesa civica non ha quelle competenze e poteri (per es. ispettivi) che analoghe figure di garanzia hanno nella vicina Austria.

La Provincia di Bolzano, grazie alla sua autonomia, potrebbe unire le buone pratiche d'Italia e Austria per garantire il rispetto, in ogni istituzione e condizione, dei diritti civili.

1. Garante dei detenuti e delle detenute

Il tema della giustizia, della pena e delle sue modalità di esecuzione riguarda anche le istituzioni dell'autonomia. Tutte le ricerche nazionali e internazionali dimostrano che la prevenzione dei reati e la riduzione delle recidive, così importanti per migliorare il clima sociale e la convivenza civile, sono intimamente collegate al trattamento del/della colpevole nella fase della detenzione, alla possibilità di una sua rieducazione attraverso la formazione e il lavoro.

La legislazione vigente offre alla Provincia autonoma la possibilità di istituire la figura del/della Garante dei detenuti, che esiste già in diverse regioni e province (con fonte normativa di riferimento nel D.L. 146/2013, art. 7, convertito con L. 10/2014). La Provincia autonoma di Trento l'ha istituito di recente con legge provinciale.

Considerando la prossima costruzione del nuovo carcere, anche per la nostra Provincia questa figura è molto importante e può essere trovata una soluzione adatta a rispettare le peculiarità dell'Alto Adige/Südtirol.

Tale istituto avrebbe il compito di sovrintendere all'esecuzione della pena dal punto di vista del territorio, alle modalità della sua esecuzione, e all'attuazione dei principi costituzionali di cui all'art. 27, 3° comma, Costituzione: "Le pene non possono consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e devono tendere alla rieducazione del condannato".

2. Controllo preventivo dei diritti umani in altre strutture in cui le persone vivono una condizione di libertà limitata.

In Austria dal 1 luglio 2012 la Difesa civica è deputata anche alla tutela e all'incentivazione dei diritti umani nella Repubblica austriaca. "Insieme a sei Commissioni regionali - si legge nel sito Volksanwaltschaft.gv.at - la Difesa civica controlla tutte le strutture in cui avviene una privazione o una limitazione delle libertà personale, come ad esempio gli istituti penitenziari, ma anche le case di cura. Il controllo si estende anche a istituzioni e programmi dedicati a persone diversamente abili e simili. (...) L'incarico costituzionale per la tutela dei diritti umani come "meccanismo di prevenzione nazionale" si basa su due importanti atti giuridici delle Nazioni Unite. Da un lato l' "OPCAT" (il Protocollo opzionale contro la tortura o altre punizioni crudeli, disumane o degradanti) e dall'altro la Convenzione ONU per i diritti delle persone con disabilità."

In Austria per il controllo preventivo dei diritti umani in simili strutture la Difesa civica nomina una commissione che effettua regolarmente delle visite in istituti penitenziari, caserme, istituti psichiatrici, case di cura e di riposo, case di accoglienza per minorenni, centri per persone con disabilità.

Come ci ha riferito il Difensore civico austriaco, Dr. Günther Kräuter, nel corso di una conferenza organizzata in agosto 2016 in Consiglio provinciale, durante queste visite sono state constatate spesso delle lesioni dei diritti umani. Allo stesso tempo, il solo fatto che venivano svolte queste visite e scritte poi relazioni su quanto osservato ha comportato una maggiore presa di coscienza della problematica e quindi un miglioramento generale della situazione. Questo anche grazie alla possibilità da parte delle Commissioni di portare delle proposte migliorative e di sviluppare così un dialogo tra strutture e Difesa civica.

Tutto ciò considerato,

*Il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
impegna*

la Giunta provinciale

1. *a predisporre un disegno di legge per istituire un Garante dei detenuti per la Provincia autonoma di Bolzano, competente per il carcere di Bolzano;*
2. *a individuare in collaborazione con la Difesa civica misure giuridiche adeguate per realizzare il controllo preventivo del rispetto dei diritti umani in tutte le altre strutture in cui le persone vivono in una condizione che limita la loro piena libertà personale.*

Sicherung der Bürgerrechte unter jeder Bedingung und in jeder Einrichtung

Es gibt Situationen, in denen die Personen in ihrem Selbstbestimmungsrecht eingeschränkt werden. Die gravierendste Form dieser Einschränkungen ist die Gefängnisstrafe, bei der die persönliche Freiheit durch ein Strafurteil entzogen wird, wobei gewährleistet werden muss, dass die Strafe effektiv zur Umerziehung beiträgt.

Es gibt aber noch andere Einrichtungen, in denen es faktisch eine Einschränkung der persönlichen Selbstbestimmung gibt: zum Beispiel Seniorenheime, Langzeitpflegeanstalten, Krankenhäuser, Wohneinrichtungen für Suchtkranke, und anderes mehr. Auch in diesen Einrichtungen müssen die menschliche Würde, die Freiheit und die Menschenrechte weitgehendst geachtet werden.

In Österreich ist die Überwachung der Einhaltung der Menschenrechte in solchen Einrichtungen besonderen Garantenfiguren anvertraut. Sie sind gesetzlich vorgesehen und arbeiten streng vernetzt. In Italien ist die Anwaltschaft für Häftlinge als eigenständiges Berufsbild vorgesehen.

In Südtirol muss die Häftlingsanwaltschaft erst noch eingerichtet werden, während andererseits die Volksanwältin - anders als im benachbarten Österreich - nicht mit den nötigen Kompetenzen und Befugnissen (z.B. Untersuchungsbefugnisse) ausgestattet ist.

Das Land Südtirol könnte dank seiner Autonomie die bewährten Praktiken der beiden Länder zusammenfügen, um die Sicherung der Bürgerrechte in allen Einrichtungen und unter jeder Bedingung zu gewährleisten.

1. Häftlingsanwaltschaft

Das Thema der Justiz, der Ahndung von Straftaten sowie des Strafvollzugs involviert auch unsere Institutionen der Autonomie. Sämtliche Studien auf gesamtstaatlicher und internationaler Ebene beweisen, dass die Vorbeugung von Straftaten und die Verringerung der Rückfälligkeit, die für ein besseres soziales Umfeld und das Zusammenleben so wichtig sind, mit der Behandlung der Verurteilten während der Inhaftierung und mit deren Umerziehung durch Ausbildungs- und Arbeitschancen eng zusammenhängen.

Die geltenden Bestimmungen bieten der autonomen Provinz die Möglichkeit, eine Häftlingsanwaltschaft einzurichten. Einige solcher Anwaltschaften gibt es bereits in verschiedenen Regionen und Provinzen kraft Gesetzesdekretes Nr. 146/2013 (Artikel 7), umgewandelt in das Gesetz Nr. 10/2014. Neulich hat die autonome Provinz Trient per Landesgesetz eine eigene Häftlingsanwaltschaft eingerichtet.

Im Hinblick auf den anstehenden Neubau des Gefängnisses gewinnt eine derartige Institution auch für unser Land stark an Bedeutung, wobei eine Lösung, die der sprachlichen Besonderheit Südtirols Rechnung trägt, angepeilt werden sollte.

Diese Behörde hätte die Aufgabe, die Vollstreckung der Strafen aus Südtiroler Sicht, die Art und Weise des Strafvollzugs sowie die Anwendung der Grundsätze von Artikel 27 Absatz 3 der Verfassung zu beaufsichtigen: "Die Strafen dürfen nicht in einen gegen das Empfinden der Menschlichkeit verstoßenden Behandlung bestehen und sollen die Umerziehung des Verurteilten anstreben."

2. Präventive Menschenrechtskontrolle in anderen Einrichtungen, in denen Menschen mit einer bestimmten Einschränkung ihrer persönlichen Freiheit leben.

In Österreich ist seit dem 1. Juli 2012 die Volksanwaltschaft für den Schutz und die Förderung der Menschenrechte in der Republik Österreich zuständig. "Gemeinsam mit sechs regionalen Kommissionen werden Einrichtungen kontrolliert, in denen es zum Entzug der Einschränkung der persönlichen Freiheit kommt oder kommen kann, etwa in Justizanstalten oder Pflegeheimen. Die Kontrolle erstreckt sich auch auf Einrichtungen und Programme für Menschen mit Behinderungen. (...) Der verfassungsrechtliche Auftrag zum Schutz der Menschenrechte als

"Nationaler Präventionsmechanismus "gründet sich auf zwei bedeutende Rechtsakte der Vereinten Nationen. Einerseits das UN-Fakultativprotokoll zum Übereinkommen gegen Folter und andere grausame, unmenschliche oder erniedrigende Behandlung oder Strafe (OPCAT) und andererseits die UN-Behindertenrechtskonvention. "(Quelle: Volksanwaltschaft.gv.at)

Das präventive Menschenrechtsmandat in solchen Einrichtungen wird in Österreich dadurch ausgeübt, dass die Volksanwaltschaft eine Kommission einsetzt, die regelmäßig Besuche in Justizanstalten, Kasernen, psychiatrischen Einrichtungen, Alten- und Pflegeheimen, Wohngemeinschaften für Minderjährige sowie Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen durchführt.

Wie der Volksanwalt Österreichs, Dr. Günther Kräuter, anlässlich der von unserer Volksanwältin organisierten Tagung im August 2016 im Südtiroler Landtag berichtete, wurden bei diesen Besuchen immer wieder Verletzungen der Menschenrechte festgestellt. Zugleich bewirkte die Tatsache, dass Besuche durchgeführt und entsprechende Berichte vorgelegt wurden, eine deutliche Bewusstwerdung der Problematik und eine allgemeine Verbesserung der Situation. Dies auch dadurch, dass die Kommissionen Empfehlungen aussprechen können und somit ein Dialog zwischen Einrichtungen und Volksanwaltschaft gefördert wird.

Aus all diesen Gründen,

verpflichtet
der Südtiroler Landtag

die Landesregierung,

1. einen Gesetzesentwurf zur Errichtung einer Südtiroler Anwaltschaft für Häftlinge, die für das Bozner Gefängnis zuständig ist, auszuarbeiten;
2. in Zusammenarbeit mit der Volksanwaltschaft geeignete rechtliche Maßnahmen in die Wege zu leiten, um die präventive Kontrolle über die Einhaltung der Menschenrechte in allen weiteren Einrichtungen einzuführen, in denen Menschen mit einer bestimmten Einschränkung ihrer persönlichen Freiheit leben.

La parola al consigliere Dello Sbarba, prego.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo Verde - Grupa Vërda): Grazie presidente, intanto vorrei avvertire i colleghi e le colleghe che la mozione è interamente sostituita da un emendamento che si intitola "Diritti civili: garantirne il rispetto in ogni condizione e istituzione", che è stato appena distribuito, quindi noi non discutiamo la mozione vecchia del '17, ma l'emendamento sostitutivo.

La mozione partiva dal tema del carcere e dei detenuti e delle detenute, conteneva vari punti ed è stata sostituita semplicemente perché uno dei punti principali - quello di istituire un provveditorato per le carceri, per la giustizia carceraria per la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol - è stato accettato e approvato in Consiglio regionale. Con questo provveditorato noi eravamo in capo a Padova, era una delle ultime istituzioni che ci considerava nordest d'Italia, in Consiglio regionale abbiamo approvato la nostra proposta di chiedere al Ministero della Giustizia di istituire il provveditorato per la regione Trentino-Alto Adige/Südtirol.

Quindi questa parte è stata stralciata e la mozione è stata riformulata, si è estesa in orizzontale, cioè oggi vi propone un ragionamento sui diritti civili, ovunque il diritto di libertà di ciascuna persona sia in qualche modo limitato. Il caso più eclatante è quello delle carceri, dove attraverso un giudizio del tribunale la libertà della persona è limitata da una pena e qui sono anche tutte le situazioni di pene alternative, per esempio per una persona tossicodipendente ci può essere il ricovero in un istituto di recupero come espiazione della pena. Quindi il massimo di restrizione della libertà per una condanna si ha nel carcere, ma ci sono anche forme di riduzione della libertà che dipendono per esempio da situazioni di malattia, di vecchiaia, per esempio le case di riposo o le istituzioni per lungodegenti. Nella legislazione austriaca il rispetto dei diritti della persona in tutti questi casi è affidato a un'unica figura, cioè la difesa civica, in Italia invece sono distinti perché la legge nazionale da una parte istituisce la figura del Garante dei detenuti e dall'altra invece un'altra legge istituisce la figura della difesa civica.

Noi vi proponiamo di ragionare su questo tema in maniera coordinata anche sperando che la Provincia autonoma con la sua autonomia possa inventare delle soluzioni che prendano sia dall'Italia che dall'Austria le migliori pratiche.

Visto che su questa mozione abbiamo lavorato in due, io spiegherò brevemente la parte sul Garante dei detenuti e poi la collega Foppa spiegherà l'ultima parte della mozione.

Il Garante dei detenuti è una figura prevista da una legge statale - molte Regioni l'hanno istituita, la Provincia autonoma di Trento l'ha istituita un anno fa con la legge n. 5 del 20 giugno 2017 - che sorveglia che la pena si svolga nelle condizioni che prevede la Costituzione, cioè che la pena sia finalizzata alla riabilitazione e quindi che, nonostante la restrizione di libertà in carcere, chi è in carcere abbia la possibilità - per esempio attraverso attività di lavoro, di creatività, di formazione culturale e scolastica, ecc. - di uscire dal carcere evitando di uscire peggio di come è entrato. Nella giustizia in Italia un problema molto grosso è la recidiva, cioè persone che entrano in carcere e non migliorano, magari anzi entrano in reti criminali ancora peggiori e ne escono ancora come persone che poi delinquono e quindi tornano in carcere per la recidiva e creano un danno notevole anche alla società e alla sicurezza sociale, quindi il Garante dei detenuti dovrebbe essere la figura di riferimento che garantisce il diritto del detenuto e della detenuta a essere riabilitati e il rispetto di quei diritti minimi di libertà - i latini avrebbero detto di *abeas corpus*, cioè di autodeterminazione individuale - che pure il carcere, anche in quelle condizioni dovrebbe garantire, ma appunto oltre al carcere ci sono istituzioni non basate sulla pena, ma basate comunque sul ricovero e sull'affidamento della persona a un'istituzione che la prende in carico e nella quale vanno rispettati questi diritti individuali. Su questo continua la collega Foppa.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Ihr werdet Euch noch daran erinnern, dass im August 2016 der Volksanwalt Österreichs hier in diesem Saal war und er bei der Tagung, die unsere Volksanwältin organisiert hat, gerade auch über dieses Thema gesprochen hat, nämlich wie es in Einrichtungen, in denen Menschen nicht aufgrund von einem Strafvollzug, sondern auf ganz anderer Grundlage einen Teil ihres selbstbestimmten Lebens nicht in völliger Freiheit ausüben können. Er hat uns damals gesagt, dass es in Österreich eine präventive Menschenrechtskontrolle für diese Einrichtungen gibt. Dort ist dies der Volksanwaltschaft unterstellt. Es zeigt sich insbesondere darin, dass es eine Kommission gibt, die in den verschiedenen Einrichtungen Besuche macht. Diese Besuche werden sehr genau protokolliert. Diese laufen nach einem ganz bestimmten vorgegebenen Ablauf auch ab. Diese Kommissionen können auch Empfehlungen aussprechen. Da gibt es eine lange Liste der Volksanwaltschaft, die auch in Hinblick auf sogar einige Themen, die auch immer wieder bei uns angesprochen werden, sehr interessant ist. Er hatte damals auch davon berichtet - mich hat dies sehr betroffen gemacht -, dass es sehr oft gar nicht mit bösem Willen oder gar nicht aufgrund eines unwissenden Personals, sondern aus strukturellen Gründen passiert, dass beispielsweise Menschen in Seniorenheimen sediert werden, um sie den Turnussen des Personals anzupassen. Deshalb auch das frühe Essen um 18 Uhr. Uns hat auch unsere Landesrätin bestätigt, dass dies dann eine sehr lange Nacht für Seniorinnen und Senioren mit sich zieht, die vielleicht nicht immer mit dem Wach-Schlaf-Rhythmus vereinbar ist. Dies nur als kleines Beispiel.

Die Tatsache ist jene, dass auch unsere Volksanwältin dieses Thema auch in ihrem Bericht letztes Jahr aufgegriffen hat. Sie hat gesagt, dass sie immer wieder darauf hingewiesen wird, dass in unseren Einrichtungen nicht all jene Freiheiten da sind, die eigentlich da wären. Auf der Empfehlungsliste der Volksanwaltschaft Österreichs steht beispielsweise auch das Recht auf freie Arztwahl, die in unseren Seniorenheimen nicht besteht. Deshalb hat auch die Volksanwältin in ihrem Jahresbericht 2017 dieses Thema aufgegriffen. Sie schreibt: *"Ein Denkanstoß dabei wäre auch in Südtirol die Volksanwaltschaft als unabhängige Einrichtung mit der Umsetzung des Fakultativprotokolls zum Übereinkommen gegen Folter und andere grausame unmenschliche oder erniedrigende Behandlung oder Strafe zu beauftragen."* Sie bezieht sich auf dieses Protokoll, weil die Volksanwaltschaft Österreichs sich auf zwei Rechtsquellen stützt, und zwar einmal auf dieses Fakultativprotokoll und dann auf die UN-Charta der Behindertenrechte. Das sind die beiden Rechtsgrundlagen.

Die Volksanwältin schreibt weiters: *"Aufgrund dieses Auftrages wäre es möglich, dass Experten verschiedener Fachdisziplinen Kontrollbesuche in verschiedenen Einrichtungen wie Justizanstalten, Kasernen, psychiatrischen Einrichtungen, Alten- und Pflegeheimen durchführen und die Situation bewerten."* Damals hat der österreichische Volksanwalt darauf hingewiesen, was für eine fruchtbare Diskussion auch in Österreich gerade durch dieses Mandat entstanden ist und dass sich die Situation auch nur schon rein dadurch gebessert hat, dass diese Kontrollen durchgeführt werden, und zwar auch dort, wo sie dann nicht durchgeführt werden.

Deshalb unsere Aufforderung - der Kollege Dello Sbarba hat es gesagt -, einmal den Garanten oder die Anwaltschaft für die Häftlinge einzurichten und in einem zweiten getrennten Punkt - wir haben diesen bewusst sehr offen formuliert, damit wir nicht eine Vorgabe machen, die dann vielleicht mit den einzelnen Figuren oder Strukturen nicht gut vereinbar ist -, einen Weg zusammen mit der Volksanwaltschaft und dieser neuen Häftlingsanwaltschaft zu finden, um auch diese präventive Menschenrechtsmandat in den genannten Einrichtungen einzuführen. Das könnte bei der Volksanwaltschaft oder bei der Häftlingsanwaltschaft angesiedelt werden, wobei wir dazusagen müssen, dass man dann wahrscheinlich einen anderen Namen geben müsste, denn es ist kein Vergleich zwischen einer Justizanstalt und anderen Einrichtungen. Über die Namensgebung müsste man noch ein Stück weit nachdenken, aber insgesamt gerade diese offene Formulierung, um jene Wege offen zu lassen, die fruchtbar sind. Wir hätten auch einen Gesetzentwurf vorlegen können, aber es ging uns hier wirklich um die Sache. Deshalb den Anstoß, dies dann so einzurichten, wie es auch sinnvoll und passend ist, gerade auch mit jenen Figuren sprechend und diese einbeziehend, die sich dieses Themas auch schon seit längerem annehmen. Vielen Dank!

URZI (L'Alto Adige nel cuore): Grazie presidente. Oltre a condividere la prima affermazione di questa mozione, che fa riferimento a un impegno assunto dalla Costituzione, cioè quello alla riabilitazione dei detenuti, ci tengo a fare una sottolineatura legata anche alle mie molteplici esperienze personali in termini di visite e di frequentazione degli ambienti della Polizia penitenziaria, questa mozione evidentemente è calata nell'ambito della nostra provincia. I veri detenuti nell'ambito della struttura penitenziaria di Bolzano sono soprattutto gli agenti della Polizia penitenziaria e il personale civile che vi opera, che vive in condizioni disperate, di stress massimo, sotto organico - evidentemente non è competenza nostra - in condizioni in cui è effettivamente impossibile garantire livelli di sicurezza per chi lavora (non per chi è in carcere perché ha commesso dei delitti). Ci sono situazioni nelle quali, per esempio, se il personale è costretto ad accompagnare un detenuto all'ospedale in orario notturno, deve lasciare sguarnita la postazione di guardia all'interno del carcere, e in una struttura con anche 300 persone rimangono X persone a svolgere il proprio servizio; i precedenti sono noti, abbiamo avuto situazioni di ribellione che hanno creato dei gravissimi danni alle persone in servizio, ci sono stati episodi di stress che sono finiti con sparatorie all'interno del carcere e anche suicidi da parte di agenti di Polizia penitenziaria.

Pur partendo dall'assunto che l'obbligo costituzionale è quello della riabilitazione, se io imposto un ragionamento sul carcere di Bolzano, parto dal riconoscere la situazione attuale e questa impone degli interventi che in primo luogo tutelino coloro che lavorano in quella struttura e non coloro che vi sono detenuti perché hanno commesso reati, poi è ovvio che il nostro impegno morale deve essere quello di creare le migliori condizioni e mi piacerebbe che ci fosse un garante dei diritti degli operatori nel carcere di Bolzano.

Concludo dicendo che ci tenevo a ricordare le vere vittime in questa situazione paradossale - è evidente che non c'è riabilitazione in una struttura in cui non ci sono fondi, risorse, personale che possa svolgere le proprie funzioni - e annuncio la presentazione di un emendamento al punto 1, che per me è vincolante per poter approvare la mozione, e che prevede l'intervento della Provincia a sostegno della azioni a tutela anche del personale in servizio in quelle strutture.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Zunächst einmal beantrage ich die getrennte Abstimmung der beiden Punkte im beschließenden Teil, weil ich glaube, dass hier zwei komplett unterschiedliche Themen behandelt werden. Das sollte man auch thematisch und in der Abstimmung voneinander trennen.

Einmal geht es um die Rechte, was die Bewohner in Seniorenheimen, in Langzeitpflegeeinrichtungen usw. anbelangt. Dort bin ich derselben Meinung. Hier braucht es wirklich auch eine Institution, die die Rechte dieser Personen wahrt. Brigitte Foppa hat bereits das Beispiel mit Bewohnern gebracht, die abends um 18 Uhr sozusagen ruhiggestellt werden, weil das Personal nicht da ist, diese länger zu betreuen. Es ist richtig, dass hier etwas getan wird. Ich würde das aber nicht mit Gefängnisstrukturen gleichstellen, weil das eine Insassen sind, die eine Straftat begangen haben und sozusagen deren Rechte auf die gleiche Stufe zu setzen mit Personen, die im Krankenhaus oder in Pflegeeinrichtungen sind, sind einfach völlig unterschiedliche Thematiken. Damit will ich nicht zum Ausdruck bringen, dass jemand, der im Gefängnis ist, keine Menschenrechte hat. Ich glaube, dass wir Täter und Opfer einfach nicht verwechseln dürfen. Wo sind die Garanten, die die Rechte derer schützen, die von diesen Straftätern ausgeraubt, ermordet oder was auch immer wurden? Hier muss man schon auch auf dem Boden der Tatsachen zurückkommen.

Ein Gefängnis ist ein Ort, in dem Menschen eingesperrt werden, für die es keine anderen Möglichkeiten mehr gibt, weil sie Straftaten begangen haben, die ein Ausmaß erreicht haben, die andere Strafvollzüge nicht mehr möglich machen, das heißt ein Gefängnis ist ein Ort, in dem sozusagen als "ultima ratio" Menschen weggesperrt werden. Auch wenn diese Rechte gewahrt werden müssen, hat Kollege Urzi hier schon etwas angesprochen, das sehr oft auch mit der Komplexität dieser Struktur zusammenhängt. Das Gefängnis in Bozen ist eine Struktur, die heillos überfüllt und in ihrer Art komplett veraltet ist, die weder für die Bediensteten noch für diejenigen, die dort eingesperrt sind, einen angemessenen Tagesablauf garantieren kann. Es wäre dringend notwendig, dass man hier eingreift. Deswegen bitte ich um getrennte Abstimmung bei diesen beiden Punkten.

Noch etwas. Vielleicht sollte man es beim beschließenden Teil ein bisschen offen lassen, weil es hier um das Bozner Gefängnis geht. Das wird es nicht mehr lange geben. Das Gefängnis soll ja in Eppan gebaut werden. Hier sollte man, glaube ich, generell die Gefängnisstrukturen in Südtirol irgendwie offen halten, damit das vielleicht auch schon in der Planung mit einfließen kann, aber das ist nur eine Anregung.

Ansonsten sollten wir uns, glaube ich, vor Augen führen, dass diese Gefängnisstruktur kein Wellness-Urlaub und auch kein Ort eines verlängerten Wochenendes ist, wo jemand sozusagen in sich kehren soll, um sich zu überlegen, was er dort gemacht hat, sondern ein Gefängnis ist ein Ort, in dem Leute weggesperrt werden, die Verbrechen begangen haben. Das soll man auch in einem Gefängnis zu spüren bekommen, ohne dass deswegen die Menschenrechte nicht gewahrt werden sollten. Deswegen bitte um getrennte Abstimmung zu diesen beiden Punkten.

PÖDER (BürgerUnion - Südtirol - Ladinien): Wir haben die Möglichkeit, das Gefängnis sozusagen zu besuchen. Manche nutzen dies und haben es schon genutzt, aber ich war auch schon einige Male dort - das ist kein Spaß -, sich das auch nur anzuschauen. Wenn man je in irgendeiner Form vor hatte, irgendetwas Illegales zu tun, dann wäre ein Gefängnisbesuch präventiv sozusagen als Präventionsmaßnahme absolut sinnvoll, denn das ist menschenunwürdig. Da braucht man nicht lange drum herumzureden. Eine Gesellschaft muss und hat aufgrund einer Struktur auch eines Rechtsstaates das Recht, bestimmte Täter, ob das jetzt Kriminelle in welchem Bereich auch immer sind, in ein Gefängnis zu sperren, aber da müssen dann auch noch menschenwürdige Zustände herrschen. Es kann nicht so sein, dass wir sagen, dass wir sie einsperren und dann ist es wurst, was mit ihnen passiert. Das geht natürlich nicht. Eine Gesellschaft beweist sich gerade daran, ob sie imstande ist, Weggesperrte bzw. Eingesperrte halbwegs menschwürdig zu behandeln. Dass das kein Wellness-Aufenthalt ist, ist auch klar. Das ist nun mal so. Man kann dann nicht genau das tun, was man will, keine Ahnung, irgendwelche Speisen oder irgendwelche Dinge haben. So einfach soll das auch nicht sein. Wer im Gefängnis ist, der muss verstehen, dass er im Gefängnis ist und damit hat es sich.

Aber was in diesem Zusammenhang in Bozen abgeht, ist in keinster Weise akzeptabel. Wir haben die Problematik jetzt auch mit diesem Unternehmen Condotte, das diesen Gefängnisbau nicht mehr weiterführen kann. Das sind leider Gottes diese Problematiken im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung.

Was ich sicherlich sinnvoll finde, ist die Frage des Garanten, sozusagen eine Anwaltschaft. Ich wusste gar nicht, dass es dies nicht gibt oder dass die Volksanwaltschaft hier nicht zuständig ist. Vielleicht kann man das auch im Rahmen der Volksanwaltschaft lösen; das weiß ich nicht. Für einen Gefangenen wird es sicherlich nicht sehr einfach sein, sich an die Volksanwaltschaft zu wenden, wie auch immer. Vielleicht wäre es auch dadurch möglich, dass die Volksanwaltschaft selbst regelmäßig, sagen wir mal so, im Gefängnis präsent ist. Aber ich stimme diesem Punkt auf jeden Fall so, wie er hier ist, zu. Wie dies dann gelöst wird, ist eine zweite Frage.

Das Nächste ist die Zuständigkeit. Das ist sicherlich ein interessanter Ansatz. Den letzten Ansatz habe ich nicht verstanden, aber vielleicht ist es möglich, dies zu erklären. Ich bin bereit, auch diesem zuzustimmen, aber ich habe nicht ganz verstanden, was damit passieren bzw. geschehen soll. Ich beziehe mich auf den Punkt b).

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo Verde - Grupa Vërda): Ich kann nur ergänzend das hinzufügen, was Kollegin Foppa und Kollege Dello Sbarba bereits ausgeführt haben. Unsere Gesellschaft ist durch - wie soll man es sagen? - Liberalität, Öffnung und relativ viel Bewegungsfreiheit gekennzeichnet. Neben dieser bürgerlichen Gesellschaft gibt es zunehmend auch Institutionen, die einen relativ totalen Charakter haben, also einerseits Gefängnisse, aber andererseits auch Heime und Anstalten. Wir haben außen viel Bewe-

gungsfreiheit und im Inneren gilt es darauf zu achten, was in diesen Institutionen abgeht. Das hat sich früher etwa auch auf Heime, auf Jugendheime bezogen, ein wichtiges Thema. Auch in diesem Bereich muss man nach wie vor noch Achtsamkeit haben. Denken wir etwa an die Vorfälle der Laimburg in den letzten Wochen, die sich ergeben haben. Ich glaube schon, dass wir in dieser sehr diversen liberalen Gesellschaft die Verpflichtung haben, jene Institutionen unter dem Blick zu haben, die als totale Institutionen gekennzeichnet sind.

In diesem Sinne ist es vor allem die Gefängnissituation, die große Sorgen macht. In ganz Italien ist die Gefängnissituation so, dass auf EU-Seite, auf der Seite von Amnesty International immer wieder darauf verwiesen wird, wie prekär, wie schwierig, wie menschenrechtswidrig die Situation auch in unserem Land in der Provinz Bozen ist. Das Bozner Gefängnis ist eine alte "Sufferance", um es verniedlichend auszudrücken. Es ist wirklich eine relativ inhumane Haftanstalt, Kollege Stocker, die wir öfters besucht haben. Sie ist jetzt in der Besetzung etwas reduziert gegenüber früher aufgrund des veränderten Strafrechts, aber in jedem Fall ist sie auch institutionell strukturell ungenügend und - Kollege Urzi hat es ausgeführt - natürlich auch personell schlecht besetzt, wenn man sie etwa mit österreichischen oder deutschen Haftanstalten vergleicht, die einen weitaus besseren Personalstand haben. In Südtirol gibt es seit zehn Jahren inzwischen das Projekt eines neuen Gefängnisses, das zunächst in überteuerter Version auf den Markt gekommen ist, dann in dieser Legislatur ein deutlich günstigeres Angebot erhalten hat, aber von Condotte zurückgeführt bzw. durch Condotte vorläufig blockiert ist. Ich glaube sehr wohl, dass es wichtig ist, diese beiden Einrichtungen bzw. Kontrollmöglichkeiten, Aufsichtsmöglichkeiten einzuführen. Das ist ein erster Schritt, der wichtig ist, um hier einem Grundsatz zum Durchbruch zu verhelfen. Die Würde des Menschen ist unantastbar. Das ist eines der Grundprinzipien nicht nur unserer Verfassungen in Europa, sondern auch der UN-Menschenrechtscharta. In diesem Zusammenhang geht es nicht darum, irgendwelche zusätzliche Wellness-Formen zu ermöglichen, sondern Grundrechte zu sichern. Deswegen macht es, glaube ich, auch Sinn, diese beiden Themen zusammenzuführen, weil der Blick auf zwei Institutionen gerichtet ist.

PRESIDENTE: L'emendamento presentato dal consigliere Urzi è in attesa di traduzione.

La parola al presidente della Provincia Kompatscher, prego.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Danke, Herr Präsident. Sie haben vielleicht gesehen, dass wir ein bisschen am Diskutieren waren. Die Thematik, die aufgeworfen wurde, ist ohne Frage ...

URZI (L'Alto Adige nel cuore): *(interrompe)*

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Avrei proposto di fermarci un attimo. Intanto volevo dire come stiamo ragionando.

Wir haben hier sicher ein Thema - das hat man auch an den Wortmeldungen gemerkt -, das tatsächlich ein reales Thema ist und nicht nur ein gefühltes. Wir haben große Probleme in unserer Gefängnisstruktur hier in Bozen. Das beginnt bei der Einrichtung selbst. Jeder, der dort war - ich selbst war mehrmals dort -, kann das bezeugen. Das ist schon mehrmals gesagt worden. Deshalb gibt es das Projekt für den Gefängnisneubau, wo es in der Umsetzung zurzeit leider eine Blockade gibt, weil das Unternehmen, das die Ausschreibung gewonnen hat, in einem Konkordatsverfahren steht und wir immer noch auf die Entscheidung des Kommissars warten, ob wir den Vertrag unterschreiben können oder nicht. Es gibt eindeutig die Gutachten dafür, dass wir jetzt nicht sagen können, wir nehmen den nächst Gereihten, denn das wäre für uns auch eine Lösung, aber das können wir nicht. Dieses Unternehmen hat Anrecht darauf, den Zuschlag zu erhalten, aber es ist nicht in der Lage, den Vertrag zu unterschreiben. Das ist zurzeit die Situation. Dafür können wir jetzt nichts, aber das verzögert wieder diese Arbeiten. Das ist das Thema Struktur. Das ist das eine. Inzwischen ist dort wenigstens die Frage der Finanzierung geklärt. Hatten wir diese geklärt, haben wir das Problem dieses Konkordats. Leider kommt noch Pech dazu.

Das Zweite ist die generelle Situation auch unabhängig von der strukturellen. Hier gibt es einen wichtigen Fortschritt, über den ich berichten möchte, und zwar, dass im Rahmen der Übernahme der Zuständigkeit für das Verwaltungspersonal Justiz wir auch in diesem Bereich Unterstützung geben können. Wir sind zurzeit in Diskussion mit dem Justizministerium in Bezug auf die Stellenpläne usw. Das ist ein Thema, das im Laufen ist, damit die Personalsituation verbessert werden kann.

Das Dritte ist das Thema, das jetzt Gegenstand ist, nur um die verschiedenen Ebenen aufzuzeigen. Das ist das, was Kollege Urzi angesprochen hat. Man muss auch das Personal unterstützen. Hier sind wir am Arbeiten, Kollege Urzi. Hier gibt es mit dem Ministerium Verhandlungen im Rahmen unserer Übernahme der Zuständigkeiten, um Möglichkeiten zu haben, zusätzliches Personal anzustellen und zu stabilisieren. Die Gespräche finden zurzeit in Rom statt. Auch dort ist es sehr mühsam, da uns Rom Schwierigkeiten macht mit der Feststellung der Anerkennung, was der Stellenplan ist, der anerkannt wird als bestehender und vom Staat somit auch weiterhin über das Mailänder Abkommen finanziert wird, um dann festzustellen, was wir zusätzlich machen können. Das ist die Logik dieser Vereinbarung. Da sind wir in den Gesprächen. In den letzten Wochen hat sich die Situation verbessert. Jetzt scheint langsam Klarheit hineinzukommen.

Das Vierte ist das Thema der Anwaltschaft, der Unterstützung usw. Hier würde ich ersuchen, dass man das Thema noch etwas vertiefen kann. Ich habe einen Vermerk hier liegen, der eigentlich in die Richtung der Ablehnung ginge, der mich aber selbst nicht ganz überzeugt. Allerdings tun wir uns jetzt mit einer Zustimmung in dieser Form auch schwer, weil wir einige Aspekte noch gerne prüfen würden. Ich weiß auch nicht, wie dieser Änderungsantrag aussieht. Das ist noch einmal ein anderes Thema. Die Frage ist, ob wir jetzt darüber abstimmen wollen oder ob wir in der Lage sind, uns für die nächste Sitzung Zeit zu nehmen, um einige Aspekte zu vertiefen, weil wir grundsätzlich sagen, dass dies ein Thema ist, aber wir haben noch einige Fragestellungen, die wir klären möchten.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo Verde - Grupa Vërda): La proposta è certamente da accettare, mi fa piacere che questo sia un tema sentito e condiviso, si tratta di trovare la formulazione giusta e su questo noi siamo disponibili, quindi sospenderei la votazione su questa mozione per riprenderla la prossima sessione. Magari, visto che la prossima sessione dovremo discutere di nuovo di un nuovo emendamento, allora rinviemo il dibattito alla prossima sessione.

PRESIDENTE: Prendo atto e rinvio la trattazione della mozione n. 790/17 alla prossima sessione consiliare.

Punto 8) all'ordine del giorno, mozione n. 877/18, presentata dai consiglieri Zimmerhofer, Knoll e Atz Tammerle. Siamo in attesa di ricevere la traduzione dell'emendamento alla parte dispositiva della mozione. Propongo di passare al successivo punto.

Punto 9) all'ordine del giorno: "**Mozione n. 889/18 del 7/3/2018, presentata dai consiglieri Tinkhauser, Blaas, Mair, Stocker S. e Zingerle, riguardante: Spostiamo nel tunnel di Monte Benedetto la linea elettrica sovracomunale ad alta tensione 2 di proprietà di Terna SpA.**"

Punkt 9 der Tagesordnung: "**Beschlussantrag Nr. 889/18 vom 7.3.2018, eingebracht von den Abgeordneten Tinkhauser, Blaas, Mair, Stocker S. und Zingerle, betreffend: Verlegung der übergemeindlichen Starkstromleitung 2 im Eigentum der Terna S.p.A. in den Küchelbergtunnel.**"

Sono anni che il Comune di Marlengo si sta muovendo per fare interrare alcuni tratti dell'elettrodotto sovracomunale ad alta tensione 1 (che porta l'energia elettrica dalla val Passiria, passando per Marlengo, in direzione di Bolzano) e dell'elettrodotto sovracomunale ad alta tensione 2 (che porta l'energia elettrica dalla val Venosta, passando per Marlengo, in direzione di Bolzano) che attraversano il territorio comunale di Marlengo.

Di recente si è riusciti a concludere un primo accordo con la società Terna SpA, la proprietaria delle due linee dell'alta tensione: con l'intermediazione di Alperia SpA, questa stessa società e Terna SpA hanno concordato l'interramento dei cavi dell'elettrodotto 1.

Per i cavi dell'elettrodotto 2 questo accordo non è ancora stato raggiunto.

Considerato che

- a) l'elettrodotto 2 va spostato nel tunnel di Monte Benedetto, che i lavori per la realizzazione di questo tunnel inizieranno a breve e che a detta degli uffici provinciali competenti a tunnel ultimato non sarà più possibile mettervi l'elettrodotto,*
- b) in entrambi i casi, quindi per entrambe le linee, l'interramento dei cavi comporta la chiusura della trafficatissima Via delle Palade - anche se interrando contemporaneamente le due li-*

nee la chiusura della Via delle Palade si renderebbe necessaria una sola volta, mentre altrimenti andrebbe chiusa per ben due volte,

- c) il Comune di Marlengo e la Comunità comprensoriale Burgraviato sono ancora in attesa di ricevere informazioni più precise sull'esecuzione tecnica ovvero la fattibilità e i costi dell'interramento della seconda linea elettrica ad alta tensione ovvero dell'elettrodotto sovracomunale Riffiano-Caines-Tirolo-Merano-Lagundo-Marlengo da parte di Terna SpA,

Il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
delibera

di sollecitare la Giunta provinciale

a contattare quanto prima la società Terna SpA - direttamente o tramite la società Alperia SpA, di cui la Provincia è proprietaria - al fine di concordare l'interramento nel tunnel di Monte Benedetto della linea elettrica ad alta tensione 2 ed eventualmente dell'elettrodotto sovracomunale, in modo analogo alla linea ad alta tensione 1 nella Via delle Palade.

Seit Jahren versucht die Gemeinde Marling, die Abschnitte der übergemeindlichen Starkstromleitung 1 (die den Strom aus dem Passeiertal über Marling Richtung Bozen leitet) sowie der übergemeindlichen Starkstromleitung 2 (die den Strom aus dem Vinschgau über Marling Richtung Bozen leitet), die über das Marlinger Gemeindegebiet verlaufen, unterirdisch verlegen zu lassen.

Jüngst scheint es dabei zu einem ersten erfolgreichen Abschluss mit der Terna SpA, der Eigentümerin der beiden Starkstromleitungen, gekommen zu sein: Auf Vermittlung der Alperia AG wurde zwischen Alperia AG und Terna SpA vereinbart, die Starkstromleitung 1 unterirdisch zu verlegen.

Für die Starkstromleitung 2 fehlt hingegen noch eine entsprechende Vereinbarung.

Bedenkt man, dass

- a) die Starkstromleitung 2 in den Küchelbergtunnel verlegt werden soll, dessen Baubeginn unmittelbar bevorsteht und eine Verlegung nach Fertigstellung des Küchelbergtunnels, nach Auskunft der zuständigen Landesämter, nicht mehr möglich sein wird,
- b) die Verlegung der Starkstromleitung 1 und der Starkstromleitung 2 jeweils eine Sperrung der stark befahrenen Gampenstraße notwendig macht, wobei durch eine gleichzeitige Verlegung von Starkstromleitung 1 und Starkstromleitung 2 die Sperrung der Gampenstraße nur einmal erfolgen müsste - andernfalls müsste die Gampenstraße gleich zweimal gesperrt werden,
- c) die Gemeinde Marling und die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt noch immer auf genauere Informationen über die technische Durchführung bzw. Machbarkeit und der Kosten der unterirdischen Verlegung der zweiten Hochspannungsleitung in Marling bzw. der übergemeindlichen Leitung Riffian-Kuens-Tirol-Meran-Algund-Marling seitens der Terna SpA. Warten,

beschließt

der Südtiroler Landtag

die Landesregierung aufzufordern,

sich direkt oder über die landeseigene Gesellschaft Alperia AG sobald als möglich mit der Terna SpA in Verbindung zu setzen, um die unterirdische Verlegung der Starkstromleitung 2 und eventuell der übergemeindlichen Leitung, analog zur Verlegung der Starkstromleitung 1 in der Gampenstraße, in den Küchelbergtunnel zu vereinbaren.

La parola al consigliere Tinkhauser, prego.

TINKHAUSER (Die Freiheitlichen): "Verlegung der übergemeindlichen Starkstromleitung 2 im Eigentum der Terna SpA in den Küchelbergtunnel. Seit Jahren versucht die Gemeinde Marling, die Abschnitte der übergemeindlichen Starkstromleitung 1 (die den Strom aus dem Passeiertal über Marling Richtung Bozen leitet) sowie der übergemeindlichen Starkstromleitung 2 (die den Strom aus dem Vinschgau über Marling Richtung Bozen leitet), die über das Marlinger Gemeindegebiet verlaufen, unterirdisch verlegen zu lassen.

Jüngst scheint es dabei zu einem ersten erfolgreichen Abschluss mit der Terna SpA, der Eigentümerin der beiden Starkstromleitungen, gekommen zu sein: Auf Vermittlung der Alperia AG wurde zwischen Alperia AG und Terna SpA vereinbart, die Starkstromleitung 1 unterirdisch zu verlegen.

Für die Starkstromleitung 2 fehlt hingegen noch eine entsprechende Vereinbarung.

Bedenkt man, dass

a) die Starkstromleitung 2 in den Küchelbergtunnel verlegt werden soll, dessen Baubeginn unmittelbar bevorsteht und eine Verlegung nach Fertigstellung des Küchelbergtunnels, nach Auskunft der zuständigen Landesämter, nicht mehr möglich sein wird,

b) die Verlegung der Starkstromleitung 1 und der Starkstromleitung 2 jeweils eine Sperrung der stark befahrenen Gampenstraße notwendig macht, wobei durch eine gleichzeitige Verlegung von Starkstromleitung 1 und Starkstromleitung 2 die Sperrung der Gampenstraße nur einmal erfolgen müsste - andernfalls müsste die Gampenstraße gleich zweimal gesperrt werden,

c) die Gemeinde Marling und die Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt noch immer auf genauere Informationen über die technische Durchführung bzw. Machbarkeit und der Kosten der unterirdischen Verlegung der zweiten Hochspannungsleitung in Marling bzw. der übergemeindlichen Leitung Riffian-Kuens-Tirol-Meran-Algund-Marling seitens der Terna SpA. warten,

beschließt der Südtiroler Landtag die Landesregierung aufzufordern,

sich direkt oder über die landeseigene Gesellschaft Alperia AG sobald als möglich mit der Terna SpA in Verbindung zu setzen, um die unterirdische Verlegung der Starkstromleitung 2 und eventuell der übergemeindlichen Leitung, analog zur Verlegung der Starkstromleitung 1 in der Gampenstraße, in den Küchelbergtunnel zu vereinbaren."

Der Landesrat kennt die Thematik. Danke!

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Freileitungen stören das Landschaftsbild, verbrauchen Grund, stören die landwirtschaftliche Arbeit und sind zusätzlich noch ein Gesundheitsrisiko. Die neue Südtiroler Stromverteilungsgesellschaft Edyna, die aus dem Zusammenschluss der SELNET und der Etschwerke Netz AG hervorgeht und zirka 8.700 Kilometer Stromleitung besitzt, sollte das Netz des italienischen Stromnetzbetreibers Terna übernehmen, um ganz unbürokratisch und selbständig solche Arbeiten zu planen und durchzuführen. Die Kosten sind sehr hoch, was die unterirdische Verlegung dieser Stromnetze anbelangt. Deshalb sollte man versuchen, die Umweltgelder von Stromproduzenten oder auch der Autobahn zu verwenden, um diese Freileitungen in kritischen Zonen unterirdisch zu verlegen.

Wir sehen auch die aktuelle Situation in Vahrn. Deshalb werde ich diesem Antrag zustimmen.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo Verde - Grupa Vërda): Auch von unserer Seite eine Zustimmung zu diesem Antrag, der interessant ist.

Die Frage, warum man nur an eine Verlegung gedacht hat, kann der Landesrat oder der Landeshauptmann sicher noch näher erläutern, aber es würde sicher Sinn machen, wie vom Kollegen Tinkhauser angesprochen, eine gemeinsame Verlegung anzustreben, weil damit eine logistische Erleichterung gewährleistet ist. Auch eine vielleicht kostenmäßige Reduzierung wäre durchaus im Sinne des Ganzen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich eine Frage stellen, Landesrat Theiner, die wir bereits im Rahmen der "Aktuellen Fragestunde" gestellt haben. Wir haben ähnliche Verlegungsprozeduren im Bereich der Gemeinde Brixen. Der Landeshauptmann selber war Ende Februar in Brixen und hat damals diese Verlegung anerkannt, weil die Verlegung der Starkstromleitungen quer über Milland nach Süden dadurch ermöglicht wird, dass der Strombedarf des BBT gedeckt werden soll und damit eine Verlegung nach Norden hin ange-dacht ist. In diesem Zusammenhang sollte - Landesrat Theiner oder der Landeshauptmann - ein Vertrag zwischen Terna, RFI, Land Südtirol und BBT-Gesellschaft bis Ende April unterzeichnet werden. Ich wollte im Zusammenhang mit dieser Verlegung fragen, weil sich das analog so anbietet, ob die Vereinbarung im Bereich Brixen bereits unterzeichnet wurde. Das steht natürlich nicht im strikten Zusammenhang mit dem Antrag der Kollegen der Freiheitlichen, des Kollegen Tinkhauser, aber uns würde doch interessieren, ob es hier Fortschritte gegeben hat. Das wäre aus Brixner Sicht, auch aus der Sicht des Kollegen Blaas sicher auch von Interesse.

PÖDER (BürgerUnion - Südtirol - Ladinien): Mich würde interessieren, wie viel das letztlich dann auch kosten würde. Das ist, denke ich, eine Finanzierungsmöglichkeit in dem Bereich, die durchaus machbar ist.

Wir haben eine Starkstromleitung von Lana, also vom Werk, das unterhalb der Hochdruckleitung Völlan liegt, bis zur MEMC, die damals wurde verlegt. Die MEMC hat dies und auch andere Dinge finanziert, weil man zusätzlichen Strom brauchte. Es wurde dieses Evonik Werk errichtet, das nie in Betrieb gegangen ist, das da steht. Als die Leitung verlegt war, ist dann die MEMC in Flöten gegangen und wurde verkauft. Die Geschichte ist bekannt. So teuer ist das gar nicht. Ich weiß jetzt nicht mehr, wie viel diese Verlegung gekostet hat, aber die Summe, die ich gehört habe, die damals allerdings die MEMC finanziert hat, ist nicht eine Summe, die, sagen wir mal so, exorbitant ist. Ich weiß, dass diese Thematik schon lange im Gespräch ist. Ich wundere mich, warum das immer noch nicht durchgeführt wurde oder warum das nicht gleichzeitig im Zusammenhang mit der ersten Bauphase getätigt wurde. Wann kann das gemacht werden und woran hakt es, wenn es hakt?

Dieser Antrag ist absolut vernünftig und ich denke sehr wohl, dass das sobald wie möglich gemacht werden kann.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Es ist, glaube ich, richtig, hier wieder nachzuhaken. Der Kollege Tinkhauser hat diesen Beschlussantrag eingebracht.

Die Problematik im Falle Brixen/Milland ist sehr ähnlich gelagert. Auch da dauert es schon eine ganze Weile. Während es früher immer eine Sache des Geldes war, ist es mittlerweile, glaube ich, auch ein bisschen eine Sache des Willens. Manchmal ist man nicht so darauf aus, eine Lösung auch finden zu wollen. Im Falle von Brixen sind es mehrere Beteiligte wie auch die Eisenbahn und dergleichen. Es ist, glaube ich, durchaus sinnvoll, dieses Projekt voranzutreiben.

Ich gebe auch den Abbau der Strommasten wie im Falle von Tschötsch oberhalb von Brixen, wo jahrelang kein Draht mehr auf den Masten ist, zu bedenken, denn es wird nicht abgebaut, also die Landschaftverschandelung hält trotzdem weiter an und das schon seit einigen Jahren. Mittlerweile hat der Rost die Überhand genommen.

Auch im Falle von Brixen wäre es, glaube ich, durchaus sinnvoll gewesen, mit dem sogenannten MOO, dem Ausgleich zwischen Alperia als Nachfolgegesellschaft der SEL und den Stadtwerken Brixen diese Gelder zu verwenden, um die Misere, die in Brixen/Milland herrscht - die Hochspannungsleitungen überfliegen doch beträchtliches Wohngebiet und es sind viele, viele Einwohner davon betroffen - zu beheben. Damit wäre auch geholfen. Ich bin mir sicher, dass eine Lösung zu finden ist. Ich hoffe, dass Sie, Herr Landesrat, noch den nötigen Schwung haben und dies auch endlich zum Abschluss bringen.

PRESIDENTE: Prima di passare la parola all'assessore Theiner möchte ich die 3. Klasse A und die 3. Klasse B der Mittelschule St. Pankraz mit Herrn Prof. Gruber begrüßen. Herzlich willkommen im Landtag.

La parola all'assessore Theiner, prego.

THEINER (Landesrat für Umwelt und Energie - SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Wir haben uns schon öfters über Hochspannungsleitungen unterhalten. Sie wissen, dass die Zuständigkeit ganz eindeutig bei der Terna liegt. Wir können nicht einfach sagen, jetzt setzen wir uns an die Stelle der Terna. So einfach läuft dies nicht. Die Terna hat ganz einfach die Konzessionen hierfür. Ich kann schon eines vermerken, obwohl wir das nie verkündet haben. Im Unterschied zu früheren Zeiten haben wir mittlerweile mit der Terna ein sehr gutes Einvernehmen gefunden. Das Verhältnis war vorher total zerrüttet, um es einmal vorsichtig auszudrücken. Wir haben dann eine Vereinbarung abgeschlossen, wo im Interesse der Bevölkerung eine Zusammenarbeit zwischen der Landesverwaltung und Terna nicht nur angesprochen, sondern auch durchgeführt wird. Wir haben regelmäßige gemeinsame Tische, wo die Problematiken auf den Tisch kommen. Ich kann Ihnen eines versichern. Immer dann, wenn wir mit anderen Regionen und Provinzen im Energiesektor uns an einen Tisch setzen, bekommen wir immer die Frage gestellt, wie wir das mit Terna machen würden. Von viel größeren Regionen hören wir das laufend, wenn es darum geht, Projekte umzusetzen, dass Hochspannungsleitungen oder teilweise für neue Leitungen die Kabel unterirdisch verlegt werden. Das ist in vielen, vielen Regionen ein reines Wunschdenken, an dem wir hier konkret arbeiten. Das möchte ich nur einmal ganz generell nochmals in Erinnerung rufen.

Konkret zu Marling. Hier hat es von Seiten der Gemeindeverwaltung viele Vorschläge gegeben. Man ist an uns herangetreten, dass man, um diese Wohnbauzone von dieser Hochspannungsleitung zu befreien, mit Terna Gespräche aufnehmen möchte. Es war nicht Alperia in dem Fall, sondern die Landesverwaltung, die hier die Vermittlung gemacht hat. Zurzeit befinden wir uns in folgender Phase. Auch dort wird die Hochspannungsleitung teilweise auch unterirdisch verlegt. Die Finanzierung ist gesichert, die Vereinbarung unterzeichnet, sodass Terna am Ausführungsprojekt bereits arbeitet und alles seinen Lauf nimmt. Das ist abgeschlossen, was die Vorbereitungen anbelangt. Somit ist im Bereich der Hochspannungsleitung im Gebiet Passeier, Burggrafenamt, Marling und Umgebung bereits eine zukunftsweisende Lösung gefunden worden.

Jetzt kommen wir zum Küchelbergtunnel. Auch das ist aufgeworfen worden sowohl von Seiten des Landes als auch von verschiedenen Burggräfler Gemeinden, die gesagt haben, dass dies doch eine neue Vision sein könnte, wo man viele Probleme lösen könnte. Auch dieser Verlegung in den Küchelbergtunnel haben wir das Wort geredet. Derzeit finden die technischen Überprüfungen zwischen Terna und den Landesämtern statt, wie die Realisierung erfolgen soll. Der Kostenvoranschlag wird derzeit von Terna erstellt, ist aber noch nicht übermittelt worden, weil noch die Ergebnisse der obgenannten technischen Absprachen einfließen müssen. Dann wird die Vereinbarung zwischen Terna, Landesverwaltung, den Gemeinden bzw. der Bezirksgemeinschaft unterzeichnet werden, sodass einer Realisierung aus heutiger Sicht sicherlich nichts mehr im Wege steht, also das ist schon unterzeichnet. Beim anderen stehen wir davor. Dass es im Küchelbergtunnel verlegt wird, das steht für uns außer Frage. Hier sind noch einige technische Aspekte zu klären. Sobald wir diese geklärt haben, wird uns Terna unmittelbar einen Kostenvoranschlag übermitteln. Dann wird auch diese Vereinbarung unterzeichnet werden.

Was den Fall Brixen anbelangt - die Kollegen Heiss und Blaas haben dies unter anderem angeführt - findet die Unterzeichnung am 18. Juni statt. Die Kollegen aus dem Eisacktal werden das bestätigen. Wenn man die heutige Situation mit der zukünftigen vergleicht, dann ist dies eine gigantische Verbesserung, wenn man die Belastungen sieht, mit denen sich heute die Bevölkerung auseinandersetzen muss. Da hat sich auch diese Zusammenarbeit sehr wohl ausgezahlt, denn diese trägt sehr wohl Früchte.

Lieber Kollege Tinkhauser, Du verfolgst dies auch. Wir sind diesbezüglich fast die ganze Amtszeit im Gespräch. Wir sind hier wirklich, um jetzt nicht eine faule Ausrede zu verwenden, auf gutem Wege. Im einen Fall ist die Vereinbarung bereits unterzeichnet und im anderen liegt es jetzt an uns, diese technischen Vorgaben zu leisten. Terna hat sich uns gegenüber verpflichtet, unmittelbar den Kostenvoranschlag zu übermitteln. Wir werden diese Vereinbarung sicherlich noch in dieser Amtszeit unterzeichnen.

Deshalb glauben wir, dass wir diesen Beschlussantrag nicht mehr genehmigen müssen, weil wir diesbezüglich schon sehr, sehr weit sind.

TINKHAUSER (Die Freiheitlichen): Vielen Dank, Herr Landesrat, für die Antwort. Ich möchte diesen Beschlussantrag nicht mehr zur Abstimmung bringen, aber ich bitte Sie, mir eine Kopie Ihrer Unterlagen auszuhändigen. Dann kann man sie der Verwaltung schicken. Danke!

PRESIDENTE: Prendo atto della richiesta del consigliere Tinkhauser di non voler porre in votazione la mozione n. 889/18.

Punto 10) all'ordine del giorno: **"Mozione n. 890/18 del 14/3/2018, presentata dal consigliere Urzì, riguardante: Riconoscimento e sostegno del "familiare assistente" (caregiver)."**

Punkt 10 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 890/18 vom 14.3.2018, eingebracht vom Abgeordneten Urzì, betreffend: Anerkennung und Unterstützung des "Pflegenden Angehörigen" (Caregiver)."**

Preso atto che con il termine inglese caregiver familiare si designa colui che volontariamente e gratuitamente si prende cura in ambito domestico di una persona cara in condizioni di non autosufficienza a causa di severe disabilità. Le prestazioni sono rese a titolo gratuito e volontario, in funzione di legami affettivi;

considerato che prendersi cura di un proprio familiare è una scelta d'amore che deve essere valorizzata e sostenuta dallo Stato. Il familiare assistente deve farsi carico dell'organizzazione delle cure e dell'assistenza; può trovarsi, dunque, in una condizione di sofferenza e di disagio

riconducibili ad affaticamento fisico e psicologico, solitudine, consapevolezza di non potersi ammalare, per le conseguenze che la sua assenza potrebbe provocare, il sommarsi dei compiti assistenziali a quelli familiari e lavorativi, possibili problemi economici, frustrazione;

osservato che queste persone vivono in una condizione di abnegazione quasi totale, che compromette i loro diritti umani fondamentali: quelli alla salute, al riposo, alla vita sociale e alla realizzazione personale e che l'impegno costante del familiare assistente prolungato nel tempo può mettere a dura prova l'equilibrio psicofisico del prestatore di cure ma anche dell'intero nucleo familiare in cui è inserito.

Dato atto che il Premio Nobel 2009 per la medicina, Elizabeth Blackburn, ha dimostrato che i familiari assistenti hanno una aspettativa di vita fino a 17 anni inferiore alla media della popolazione.

Osservato che, drammaticamente, secondo quanto emerso dalle ricerche condotte su questo delicato tema, i familiari assistenti, logorati da un carico assistenziale senza pari, sono stati costretti nel 66 per cento a lasciare del tutto il lavoro e nel 10 per cento dei casi a chiedere il part-time o il telelavoro;

preso atto che le legislazioni di molti Paesi europei prevedono specifiche tutele per i familiari assistenti, tra le quali supporti di vacanza assistenziali, benefici economici e contributi previdenziali, come avviene in Francia, Spagna e Gran Bretagna, ma anche in Polonia, Romania, Bulgaria e Grecia;

considerato la forte attenzione sollecitata presso il nostro Consiglio dal Coordinamento Nazionale Famiglie Disabili, che si occupa a vario titolo della tutela delle persone con disabilità e delle loro famiglie ed è presente sul nostro territorio ormai da molti anni con una propria rappresentanza.

Tutto questo premesso e considerato,

*Il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
impegna*

la Giunta provinciale

ad attivarsi presso il Parlamento ed il Governo affinché sia definito il pieno ed uniforme riconoscimento, la tutela ed il sostegno, anche sotto il profilo della previdenza sociale, della figura e del ruolo del familiare assistente (caregiver familiare) nella sua accezione internazionalmente riconosciuta.

Mit dem englischen Begriff Family Caregiver werden jene Personen bezeichnet, die sich zuhause freiwillig und kostenlos eines lieben Menschen annehmen, der wegen einer schweren Beeinträchtigung pflegebedürftig ist. Die Leistungen werden aufgrund der emotionalen Bindung kostenlos und freiwillig erbracht.

In Anbetracht dessen, dass die Pflege eines Familienmitglieds aus Liebe erfolgt, sollte diese vom Staat aufgewertet und unterstützt werden. Der pflegende Angehörige muss sich um die Organisation von Pflege und Betreuung kümmern, weshalb er unter Umständen in eine schwierige und belastende Lage geraten kann. Grund dafür sind die physische und psychische Erschöpfung, die eigene Vereinsamung, das Bewusstsein, dass man nicht erkranken darf, weil dies womöglich mit Folgen verbunden wäre und die Tatsache, dass die verschiedenen Pflegeaufgaben zu den familiären und beruflichen Verpflichtungen, zusammen mit möglichen wirtschaftlichen Problemen und der eigenen Überforderung, hinzukommen.

Es wurde beobachtet, dass diese Menschen in einem Zustand der fast völligen Selbstaufgabe leben, der ihre grundlegenden Menschenrechte beschneidet: das Recht auf Gesundheit, auf Erholung, auf Teilnahme am Sozialleben und auf Selbstverwirklichung. Das stetige Engagement der pflegenden Angehörigen kann mit der Zeit deren psycho-physisches Gleichgewicht und auch jenes der gesamten Familie beeinträchtigen.

Elizabeth Blackburn, der 2009 der Nobelpreis für Medizin verliehen wurde, hat bewiesen, dass die pflegenden Angehörigen im Vergleich zur durchschnittlichen Bevölkerung eine um 17 Jahre geringere Lebenserwartung haben.

Die Forschungen zu diesem sensiblen Thema haben ergeben, dass die pflegenden Angehörigen aufgrund dieser unvergleichbaren hohen Belastung gezwungen waren, in 66 Prozent der

Fälle ihre Arbeit zu kündigen und in 10 Prozent der Fälle, Teilzeit oder Telearbeit zu beantragen.

Die einschlägigen Bestimmungen in vielen europäischen Ländern wie Frankreich, Spanien, Großbritannien, Polen, Rumänien, Bulgarien und Griechenland bieten spezifische Schutzmaßnahmen für die pflegenden Angehörigen wie die Unterstützung der Urlaubsbetreuung, wirtschaftliche Vorteile und Sozialversicherungsbeiträge.

Die nationale Koordinierungsstelle der Familien von Behinderten, die sich für den Schutz der Menschen mit Beeinträchtigung und dessen Familien einsetzt und bereits seit vielen Jahren in unserem Land mit einer eigenen Vertretung tätig ist, hat den Südtiroler Landtag aufgefordert, diesem Thema mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

Dies alles vorausgeschickt und berücksichtigt,

verpflichtet

der Südtiroler Landtag

die Landesregierung,

sich beim Parlament und der Regierung einzusetzen, damit die pflegenden Angehörigen (Family Caregiver) und deren Rolle, so wie sie international definiert sind, auch in Bezug auf ihre soziale Absicherung, vollständig und einheitlich anerkannt, geschützt und unterstützt werden.

La parola al consigliere Urzi, prego.

URZI (L'Alto Adige nel cuore): Grazie presidente. Normalmente non leggo i documenti, ma in questo caso credo che possa essere utile, per rendere chiaro l'obiettivo di questa mozione, riprendere alcuni passaggi precisi del documento sul quale poi si chiede il voto del Consiglio e inizierei proprio dalla parte impegnativa perché il tema è importante, coinvolge una sensibilità molto diffusa sul nostro territorio, coinvolge praticamente quasi ogni famiglia della nostra provincia e quindi si chiede un impegno alla Giunta provinciale ad attivarsi presso il Parlamento e il Governo, affinché sia definito il pieno e uniforme riconoscimento, la tutela ed il sostegno, anche sotto il profilo della previdenza sociale, della figura e del ruolo del familiare assistente (*caregiver* familiare) nella sua accezione internazionalmente riconosciuta.

Il familiare assistente è sostanzialmente quella figura che all'interno del nucleo familiare si fa carico dell'assistenza continuativa di una persona in difficoltà, e a livello internazionale e non solo locale e italiano si è affermata sostanzialmente una linea che tende a riconoscere un ruolo sociale a questa figura, garantendole - in alcuni casi questo è stato esplicitamente previsto e c'è un importante dibattito anche a livello parlamentare - gli strumenti opportuni per poter far fronte a questo ruolo.

Con il termine inglese di *caregiver* familiare si designa infatti colui che volontariamente - e questa è la definizione - e gratuitamente si prende cura in ambito domestico di una persona cara in condizioni di non autosufficienza a causa di severe disabilità. È del tutto evidente che si sta parlando di un familiare prossimo e queste prestazioni sono rese a puro titolo gratuito e anche volontario, però c'è chi, per banalizzare, se lo può permettere e chi invece no. Se nell'ambito di una struttura familiare c'è la garanzia di un'adeguata tutela economica, per un familiare che assiste un proprio congiunto al quale è legato c'è la possibilità di poter rinunciare a un'entrata economica, se invece questa garanzia sociale ed economica non esiste, evidentemente l'assistenza domiciliare continuativa viene a rappresentare un enorme sacrificio, al limite della sopravvivenza.

Prendersi cura di un proprio familiare è sempre una scelta d'amore, però noi riteniamo che questa debba essere anche valorizzata, incentivata e sostenuta dalle istituzioni, e la prima delle istituzioni è lo Stato, ecco perché questa mozione è rivolta alla Provincia autonoma di Bolzano affinché si faccia interprete di quest'esigenza con il Parlamento - benché il Parlamento sia nelle condizioni che conosciamo - e con il Governo - benché il Governo sia quello che abbiamo - ma questo è un ragionamento in termini di prospettiva.

Il familiare assistente si fa carico generalmente di tutta l'organizzazione delle cure e dell'assistenza e quindi può trovarsi in quella situazione di sofferenza che è legata anche a un disagio fisico e psicologico, considerata la severità di questo tipo di impegno, a cui si accompagna spesso anche un sentimento di solitudine e di abbandono, e consideriamo come sorga quel senso di frustrazione quando tutti questi impegni nell'assistenza domiciliare familiare si sommano a degli impegni di natura professionale e civile per mantenere un contatto e un rapporto con il resto della società.

Considerato che spesso si sa quando si entra nel ruolo dell'assistente familiare ma non si sa quando se ne uscirà, c'è bisogno di prendersi carico di chi si prende carico dei propri familiari. Ovviamente esistono già gli strumenti di assistenza sociale come l'assegno di invalidità e di accompagnamento o le sovvenzioni utili a far fronte a determinate esigenze, la possibilità di accedere a un alloggio sociale quando questo sia disponibile - purtroppo non in tutti i casi questo è avvenuto, o per lo meno con la rapidità che noi solleciteremo - ma nessuno strumento giuridico, se non quello del riconoscimento della figura del *caregiver*, potrebbe dare sollievo alla figura personale dell'impiegato. Qui non si sta parlando necessariamente di quanti soldi assegnare mensilmente per un impegno, si sta parlando di garantire una dignità degli assistenti familiari che sono logorati da un carico assistenziale senza pari. Nel 66% dei casi sono stati costretti a lasciare del tutto il lavoro, nel 10% a chiedere il *part time* o il telelavoro, e il premio Nobel 2009 per la medicina, Elizabeth H. Blackburn, ha dimostrato che i familiari assistenti hanno un'aspettativa di vita fino a 17 anni inferiore rispetto alla media della popolazione.

Cosa aspettiamo a farci carico di questa realtà, che spesso è nascosta, spesso è presente in tante delle nostre famiglie, ma si tende a considerare un normale accadimento nel percorso della vita?

Sicuramente il dovere all'assistenza familiare è innanzitutto un dovere morale, poi etico e poi evidentemente legato agli affetti, ma l'istituzione pubblica ha il dovere di farsene carico, infatti la legislazione di molti Paesi europei prevede già specifiche tutele per i familiari assistenti, per esempio supporti di vacanza assistenziali, benefici economici e contributi previdenziali, questo è l'aspetto più importante, quindi non pensando esclusivamente alla sopravvivenza quotidiana, ma alla prospettiva di chi ha dedicato degli anni all'assistenza dei propri familiari e poi si trova nell'età della pensione a dover affrontare il buio. Ecco che la legislazione di alcuni Paesi ha previsto questo tipo di intervento in maniera molto netta e precisa, questo è accaduto già in Francia, in Spagna, in Gran Bretagna, in Polonia, in Romania, in Bulgaria e anche in Grecia. C'è una forte attenzione a livello trasversale rispetto a quest'esigenza, sollecitata peraltro al Consiglio dal coordinamento nazionale delle famiglie disabili, e nei giorni scorsi è stato discusso il tema nell'ambito del Consiglio comunale di Bolzano, dove c'è stata un'adesione importante a questo tipo di progetto e di volontà, sia pur con un ragionamento impostato in termini diversi; qui lo si pone nei termini corretti nel senso di indirizzare alla Provincia autonoma di Bolzano un impegno preciso ad assumersi a sua volta il carico, in presenza di un Parlamento nella pienezza delle proprie funzioni legislative e di fronte a un Governo che prossimamente avremo, di approvare una normativa a livello nazionale che preveda la tutela della figura dell'assistente familiare in senso pieno anche dal punto di vista previdenziale.

PÖDER (BürgerUnion - Südtirol - Ladinien): Ich denke auch, dass es wichtig ist, dass man in diese Richtung - es geht, glaube ich, um die Rentenabsicherung - "previdenza sociale" - tatsächlich etwas unternimmt.

Nur eine kleine Anmerkung, ohne den ÜbersetzerInnen zu nahe zu treten. Ich habe bereits mit ihnen geredet. In Deutsch ist die Übersetzung "soziale Absicherung" wahrscheinlich nicht ganz das, was im Italienischen gemeint ist. Wenn der Kollege im Italienischen "previdenza sociale" schreibt, dann ist das in Deutsch wahrscheinlich nicht die "soziale Absicherung", sondern das wäre die Sozialvorsorge.

Ich bin absolut dafür. Das ist ein Problem auch in anderen Bereichen. Beim freiwilligen Sozialdienst usw. haben wir auch die Vorsorgeproblematik, diese Rentenabsicherungsproblematik. Ich denke, dass das in jeder Hinsicht und auch im Bereich der Pfl egetätigkeit, speziell in der Familie, unterstützenswert ist. Auch wenn Kollege Urzì gemeint hat, dass dies in einer Familie selbstverständlich sein sollte, ist es trotzdem mit großen Belastungen, auch Entbehrungen und Zusatzkosten verbunden. Das darf auch nicht vergessen werden. Wenn gerade die Familie die öffentliche Hand entlastet dadurch, dass jemand in der Familie gepflegt wird, dann ist dies immer noch die bessere Pflege. Wenn die Voraussetzungen stimmen - das muss man auch sagen, denn es gibt auch Pflegefälle, die man nicht einfach so im eigenen Haus oder in der eigenen Wohnung pflegen kann -, dann ist das sicherlich eine gute Pflege und mit Sicherheit auch eine Entlastung für die öffentliche Hand. Das sollte die öffentliche Hand auch anerkennen dadurch, dass die Vorsorgemaßnahmen in diesem Bereich, nämlich die Rentenvorsorge entsprechend existiert.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Ich bin mit Andreas Pöder auch in diesem Fall nicht ganz einverstanden, weil ich nicht glaube, dass per se das "Zuhause-gepflegt-werden" immer das Beste ist. Das glaube ich, was die alten Menschen, die Kinderbetreuung betrifft. Nicht in jedem Fall ist es das Beste. Es gibt Situationen, wo Menschen völlig überfordert sind. Wir sprechen gerade in diesen Tagen

auch über die soziale Landwirtschaft und haben auch dort das Thema aufgeworfen. Die Überforderung ist ein wesentliches Thema.

Ich glaube aber, dass gerade dieser Antrag auch in diese Richtung arbeitet. Deshalb werden wir diesen schon unterstützen, weil der Kollege Urzi ein Thema aufgreift, das uns immer wieder bewusst sein muss. Fakt ist, ob es gut ist oder nicht, darüber will ich kein Urteil abgeben, dass viele Menschen zu Hause betreut werden und dass sie von ihren Familienangehörigen betreut werden. Wenn das in einer Familie passiert, dann ändert das die Gepflogenheiten, den Alltag der Familien mit einem zu pflegenden Angehörigen von A bis Z. Es ist wirklich sehr oft, dass Familien dann in einem Alltag hängen, den sie nicht mehr richtig steuern können und aus dem sie auch nicht herauskommen.

Deshalb ist für mich das wichtigste Wort in diesem Antrag das Wort "auch", la parola "anche" sotto il profilo della previdenza sociale, weil ich glaube, dass es in diesem Wort "auch" noch sehr viele Möglichkeiten gibt. Neben der Absicherung brauchen pflegende Familien sehr viel andere permanente Unterstützung. Hier gibt es noch viel zu tun. Die Angehörigenvereine, die Patientenvereine weisen immer wieder darauf hin - die Landesrätin weiß dies bestens, weil sie bei den Versammlungen sehr oft anwesend ist -, was sie für eine Belastung aushalten, wenn sie in ihrer Familie Menschen zu pflegen haben und wie viel Unterstützung noch gebraucht wird. Das geht bis hin zur Möglichkeit, Urlaub aufzunehmen aus diesen Pflegesituationen, die zu pflegende Person eine zeitlang auch irgendwo anders gut aufgehoben zu wissen, vielleicht nicht für immer, sondern für einige Zeit, damit man selbst einmal aus diesem Alltag hinaus kann. Die Verfassung garantiert uns auch dieses Recht auf Erholung. Das ist in der Arbeitswelt nicht immer so, aber das ist noch sehr viel weniger gesichert in Situationen, in denen man familiäre Pflege übernimmt.

Deshalb glaube ich, dass es hier ein ganzes Paket an Unterstützungsmaßnahmen braucht. Eines davon ist sicher auch jenes, dass man zumindest eine Vorsorge hat, wenn man jemanden eine zeitlang pflegt. Wir wissen, dass es momentan die Möglichkeit zumindest im öffentlichen Dienst gibt, eine gewisse Freistellung zu haben, dass man einige Stunden hereinholen kann, aber das ist immer nur oder meistens nur ein Tropfen auf dem heißen Stein. Alles andere, was noch dazukommt, kommt dieser schwierigen Situation auf jeden Fall zugute. Vielen Dank!

ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Der Hauspflegedienst ist in Südtirol rein von den Diensten selbst her bereits sehr gut entwickelt. Es werden sehr viele Angebote bereits durchgeführt, wie das Essen auf Rädern oder auch die Körperpflege, sogar Bewegungstherapien werden angeboten. Dies steht alles schon im Dienst, die von den Sprengeln angeboten werden.

Es ändert aber nichts an der Tatsache, dass die Familienangehörigen bzw. auch andere Betreuer und Betreuerinnen, die eine Person zu Hause betreuen, einer großen physischen und psychischen Belastung ausgesetzt sind. Es kommt immer auf den individuellen Fall an, wie schwerwiegend dieser ist. Muss eine Person tagsüber betreut werden? Ist die Person körperlich eingeschränkt oder geht es auch darum, dass man nicht mehr ruhig schlafen kann als Betreuer und mit einem Auge noch wach sein muss und selbst keinen durchgehenden erholsamen Schlaf hat, um wieder Kraft aufzutanken, die man für die Pflege dieser Person braucht? Gerade in diesem Punkt hat Kollege Urzi sehr recht, dass diese schwierige Arbeit endlich anerkannt wird.

Vom Land ist es so vorgesehen, dass es ein Pflegegeld gibt. Dies kann sicher die Person entgegennehmen bzw. für die Person verwendet werden, die die Pflege durchführt. Dennoch ist diese Person nicht rentenabgesichert. Gerade wenn es sich um Familienangehörige handelt, ist dies eine große Lücke in unserem System. Die Personen müssen den eigenen Beruf aufgeben, um diese Pflege des Familienangehörigen aufzunehmen und sind selbst im Grunde genommen in einem sozialen Abstieg gelandet, indem sie diese Fürsorge für einen Familienangehörigen übernehmen.

Bei uns rennen Sie mit diesem Antrag offene Türen ein. Wir unterstützen diesen Antrag mit Wohlwollen.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Ich fange bei der letzten Wortmeldung von Kollegin Atz Tammerle an, die darauf hingewiesen hat, dass wir im Bereich der Pflege und im Bereich auch der Sanitätsassistenten und der Hauspflegedienste wirklich sehr umfassende Dienstleistungen anbieten.

Wir können, denke ich, mit Sicherheit sagen, dass diesbezüglich der Staat sehr weit hinterherhinkt. Der Staat hat aber in der Zwischenzeit auch im Bereich des Sozialen, im Bereich der Pflege die Diskussion

stark aufgenommen, die sicherlich auch von vielen Regionen und Provinzen motiviert wird, die bereits sehr vieles in Gang gesetzt haben.

Jetzt ist es so, dass im Bereich des Sozialen die einen oder anderen Maßnahmen durchaus als Mindeststandards auf staatlicher Ebene wichtig waren, dass sie festgelegt worden sind, weil es auch Regionen, weil es auch Situationen gibt, wo auch Mindeststandards auf ganz niedrigem Niveau nicht vorgesehen waren.

Wir haben in Südtirol - und das können wir sagen - von der Grundsicherung bis hin zur Pflege eine völlig andere Situation. Wir sind in unseren Leistungen, auch was zum Beispiel die Zivilinvalidenleistungen anbelangt, in der Regel mindestens 50, in der Regel 100 Prozent drüber über dem, was der Staat an Mindeststandards vorsieht. Wir haben bisher im Bereich des Sozialen - das hat auch mit unserer primären Gesetzgebungszuständigkeit zu tun - alles gestaltet, nur berücksichtigend die grundlegenden Ausrichtungen wie Verfassung und dergleichen mehr. Ansonsten haben wir autonom selbständig alles geregelt.

Jetzt kommt der Staat daher und sieht in bestimmten Bereichen auch Maßnahmen vor. Es ist oft eine ganz große Schwierigkeit, die wir in dieser Abstimmung haben. Auf jeden Fall wird es dann so sein. Wenn irgendjemand eine staatliche Maßnahme in Anspruch nimmt und unsere bekommt, dann macht der Staat irgendwann die Rückforderung. Und das sind, denke ich, sehr ungute Geschichten, vor allem deshalb, weil wir in allen Bereichen so weit drüber sind. Wir haben also keine Notwendigkeit nach Maßnahmen des Staates, die für andere Regionen, für andere Situationen möglicherweise notwendig und richtig sind.

Ein Zweites. Wir haben, was die Pflegesicherung anbelangt, auch die Diskussion gehabt, ob das Geld der pflegende Angehörige oder der Mensch, der gepflegt wird, bekommen soll. Im Respekt der Würde und der Anerkennung der Würde dieser zu pflegenden Personen hat man sich damals entschieden - Landesrat Theiner war hier ganz klar in seiner Ausrichtung -, dass es für die Würde des zu Pflegenden wichtig ist, dass dieser das Pflegegeld bekommt und er dann die Möglichkeit hat, dieses an diejenige oder denjenigen weiterzugeben, die/der die Pflege macht. Hier sind wir weit über dem, was auf staatlicher Ebene vorgesehen ist. Wenn der Staat anfängt, in diese Bereiche einzugreifen, dann haben wir das Problem der Zuständigkeit. Ich glaube schon, dass wir Wert darauf legen, dass wir in diesem Bereich die primäre Zuständigkeit behalten und nicht, dass irgendjemand anderer hineinpfeuscht, vor allem deshalb, wenn solche Maßnahmen in Anspruch genommen werden, die, wie gesagt, wieder zurückgezahlt werden müssen. Dann haben wir das Problem, das wir zwischendurch auch beim Pflegegeld hatten, wo es geheißen hat, dass dies den Leuten nicht zustehen würde und dass sie eine Rückzahlung machen müssten, weil sie sich sonst auf die Doppelfinanzierung von Seiten des INPS und von Seiten des Landes beziehen würden und das nicht gehen könne. Dann haben wir diese Problematiken, die wir nicht haben wollen.

Ich nehme Bezug auf die Ausführungen der Kollegin Foppa, die gesagt hat, im Beschlussantrag scheint ihr das Wort "auch" unter dem Vorsorgeaspekt besonders wichtig zu sein. Da bin ich schon der Meinung, dass es eine Aufgabe des Staates gibt, nämlich zu schauen, dass diese Menschen dann auch über das Gesetz Nr. 104 hinaus rentenmäßig abgesichert sind. Da sehe ich schon die Zuständigkeit des Staates. Das wäre dann eine klare Trennung. Wir könnten vielleicht auf das verzichten, was wir jetzt schon in der rentenmäßigen Unterstützung bis zu 9.000 Euro vorsehen, wenn jemand in der zweiten Pflegestufe jemanden pflegt mit 100prozentiger Invalidität, selbstverständlich für die dritte und vierte auch. Das sehen wir schon vor, denn diesen Beitrag geben wir, aber da haben wir nicht die primäre Zuständigkeit zu sagen, das überweisen wir auf das Rentenkonto. Das können wir nicht machen. Insofern wäre diesbezüglich tatsächlich der Staat gefragt.

Ich würde vorschlagen, wenn das die Zustimmung des Einbringers und auch meiner Fraktion, wenn ich das so sagen darf, und vielleicht auch der anderen Fraktionen findet, dass wir einen Begehrensantrag gemeinsam machen, wo wir vor allem auf diesen Punkt Bezug nehmen. Dann haben wir eine klare Trennung der Zuständigkeiten. Wir bestehen selbstverständlich auf das, was unsere autonome Zuständigkeit in diesem Bereich ist und unterstreichen das noch einmal. Gleichzeitig sagen wir, da wäre die Zuständigkeit des Staates gefragt. Das wäre durchaus auch in unserem Sinne, dass sich der Staat, was die rentenmäßige Absicherung anbelangt, aktiviert.

URZÌ (L'Alto Adige nel cuore): L'assessora si riferiva a un voto, ma questa è una mozione, quindi non so se si riferiva alla necessità di scrivere un voto. Io proporrei di sospendere la discussione su questa mozione e fare un emendamento che riesca a sintetizzare alcuni principi che sono stati raccolti nel corso del dibattito. Per questo sospendo la trattazione.

PRESIDENTE: Prendo atto e sospendo la trattazione della mozione n. 890/18.

Punto 8) all'ordine del giorno: "**Mozione n. 877/18 del 22/1/2018, presentata dai consiglieri Zimmerhofer, Knoll e Atz Tammerle, riguardante: Incentivare la riqualificazione elettrica dei veicoli.**" (continuazione)

Punkt 8 der Tagesordnung: "**Beschlussantrag Nr. 877/18 vom 22.1.2018, eingebracht von den Abgeordneten Zimmerhofer, Knoll und Atz Tammerle, betreffend die Förderung der Umrüstung auf Elektro-Autos.**" (Fortsetzung)

La trattazione della mozione è iniziata nella seduta di ieri.

Il consigliere Zimmerhofer ha presentato un **emendamento** alla parte dispositiva della mozione: La parte dispositiva è così sostituita:

"a verificare con le associazioni di categoria le possibilità di riqualificazione elettrica dei veicoli e le relative ripercussioni, nonché la possibilità di un'incentivazione mirata in tal senso."

Der beschließende Teil erhält folgende Fassung:

"mit den zuständigen Berufskategorien die Möglichkeit eines Umbaus auf Elektro-Auto und dessen Auswirkungen zu überprüfen, sowie die Möglichkeiten einer gezielten Förderung zu erörtern."

La parola al consigliere Zimmerhofer, prego.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Danke, Herr Präsident. Mit Zustimmung des Landesrates ist der beschließende Teil folgendermaßen abgeändert worden: "mit den zuständigen Berufskategorien die Möglichkeit eines Umbaus auf Elektro-Auto und dessen Auswirkungen zu überprüfen, sowie die Möglichkeiten einer gezielten Förderung zu erörtern." Deshalb bitte ich um Zustimmung zu diesem Antrag. Danke!

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Verkehrsnetz und Mobilität - SVP): Dieser Vorschlag, der vom Kollegen Zimmerhofer gemacht worden ist, wurde auch besprochen. Wir möchten deswegen ersuchen, den Änderungsantrag zu genehmigen und die Prämissen nicht zu genehmigen.

PRESIDENTE: E' stata richiesta la votazione per parti separate delle premesse e della parte dispositiva.

Metto in votazione la mozione n. 877/18 come emendata per parti separate.

Apro la votazione sulle premesse: respinte con 7 voti favorevoli, 14 voti contrari e 5 astensioni.

Apro la votazione sulla parte dispositiva emendata: approvata con 25 voti favorevoli e 2 astensioni.

Punto 11) all'ordine del giorno: "**Mozione n. 899/18 del 5/4/2018, presentata dal consigliere Köllensperger, riguardante: Parificazione dei criteri per la concessione di vantaggi economici per attività e investimenti culturali e artistici.**"

Punkt 11 der Tagesordnung: "**Beschlussantrag Nr. 899/18 vom 5.4.2018, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger, betreffend: Vereinheitlichung der Richtlinien für die Gewährung von Förderungen für Tätigkeiten und Investitionen im kulturellen und künstlerischen Bereich.**"

Gli uffici provinciali alla cultura tedesca, italiana e ladina erogano annualmente vantaggi economici ad enti privati, pubblici e persone singole (associazioni, cooperative, comitati, fondazioni, ecc.) che non perseguono, di norma, fini di lucro, per lo svolgimento di attività culturali o artistiche ed investimenti (acquisto di attrezzature funzionali alle attività culturali, ristrutturazione e ri-modernamento di strutture culturali) a vantaggio di tutta la popolazione dell'Alto Adige.

Sempre più si apprezza la pluralità dell'offerta culturale fruita da concittadini di tutti i gruppi linguistici così come dai cittadini comunitari e non che si trovano nel nostro territorio per motivi di studio o lavoro.

Con delibera n. 886/2016 (cultura tedesca), delibera n.1127/2016 (cultura ladina) e delibera n.1236/2016 (cultura italiana) sono stati stabiliti nuovi criteri ed è stata semplificata la procedura di concessione dei contributi, adeguandola alle direttive europee. Per esempio viene prevista la possibilità di finanziamenti pluriennali, l'uso della posta elettronica certificata per la domanda di contributo, ecc.

Il confronto tra i sopraccitati criteri di assegnazione dei contributi alla cultura tedesca, ladina e italiana evidenzia un trattamento diversificato dei richiedenti elargitori di offerte culturali.

In un territorio come l'Alto Adige dove convivono più culture è importante proteggere e promuovere la diversità delle espressioni culturali, favorendo le condizioni nelle quali le culture possano prosperare e interagire reciprocamente in una dinamica di scambio libera e produttiva.

A tal fine si sottolinea quindi la necessità di porre tutti gli erogatori e i fruitori dell'offerta culturale locale nelle stesse condizioni per un equo sviluppo delle attività culturali e artistiche per tutti e tre i gruppi linguistici.

Ciò premesso,

Il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
impegna

la Giunta provinciale

a rendere omogenei i criteri per la concessione di vantaggi economici per attività e investimenti culturali e artistici sostenuti dai tre assessorati competenti.

Die Landesämter für deutsche, italienische und ladinische Kultur gewähren jährlich Förderungen an Einzelpersonen sowie an öffentliche und private Körperschaften (Vereine, Genossenschaften, Komitees, Stiftungen usw.), die in der Regel keinen Gewinnzweck verfolgen, für kulturelle und künstlerische Aktivitäten sowie für Investitionen (Ankauf von Ausstattung für ihre kulturellen Aktivitäten, Sanierung und Modernisierung von Kultureinrichtungen), die der gesamten Südtiroler Bevölkerung zugute kommen.

Das vielfältige Kulturangebot findet bei den Mitbürgerinnen und Mitbürgern aller Sprachgruppen, aber auch bei den Ausländerinnen und Ausländern aus der EU und aus der ganzen Welt, die hier in Südtirol studieren oder arbeiten, immer größeren Zuspruch.

Mit den Beschlüssen Nr. 886/2016 (deutsche Kultur), Nr. 1127/2016 (ladinische Kultur) und Nr. 1236/2016 (italienische Kultur) wurden in Anlehnung an die EU-Richtlinien neue, vereinfachte Kriterien für die Gewährung von Förderungen festgelegt. Vorgesehen sind etwa die Möglichkeit mehrjähriger Finanzierungen, die Einreichung des Beitragsgesuchs über zertifizierte elektronische Post u. a. m.

Ein Vergleich der oben genannten Richtlinien zur Gewährung von Förderungen für die deutsche, die ladinische und die italienische Kultur zeigt, dass eine Ungleichbehandlung der antragstellenden Kulturanbieter besteht.

In einem Gebiet wie Südtirol, wo verschiedene Kulturen zusammenleben, ist es wichtig, die Vielfalt an kulturellen Ausdrucksformen zu fördern und ein Umfeld zu schaffen, in welchem sich die verschiedenen Kulturen voll entfalten und in einem dynamischen, freien und produktiven Austausch miteinander interagieren können.

In diesem Sinne halten wir es für wichtig und notwendig, allen Kulturanbietern und allen Nutzerinnen und Nutzern von Kulturangeboten auf lokaler Ebene gleiche Bedingungen für eine ausgewogene Entfaltung der kulturellen und künstlerischen Aktivitäten aller drei Sprachgruppen zu gewährleisten.

Dies vorausgeschickt

verpflichtet
der Südtiroler Landtag

die Landesregierung,

die Richtlinien für die Gewährung von Förderungen für Tätigkeiten und Investitionen im kulturellen und künstlerischen Bereich durch die drei zuständigen Ressorts zu vereinheitlichen.

La parola al consigliere Köllensperger, prego.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Questo è un tema che è tornato di attualità. È una mozione che chiede di parificare i criteri per la concessione di contributi alle associazioni culturali.

Gli uffici provinciali alla cultura tedesca, italiana e ladina erogano annualmente, come si sa, contributi a enti privati, pubblici e persone singole riunite sotto forma di associazioni, cooperative, fondazioni, ecc. che di solito non hanno fini di lucro, per lo svolgimento di attività culturali o artistiche e investimenti come l'acquisto di attrezzature per poter espletare queste attività culturali a vantaggio di tutta la popolazione dell'Alto Adige. È evidente che dietro c'è un interesse pubblico ed è anche vero che è apprezzata la pluralità dell'offerta culturale fruita dai cittadini di tutti i gruppi linguistici presenti sul nostro territorio.

Nel 2016 sono state emanate tre distinte delibere per stabilire nuovi criteri di concessione dei contributi e allo stesso tempo - cosa positiva - è stata semplificata la procedura di concessione degli stessi, adeguandosi a delle direttive europee. Fin qui tutto bene, quello che però salta all'occhio è che il confronto fra i criteri di assegnazione dei contributi sia ben diversificato a seconda del richiedente il contributo.

La concessione di soldi pubblici, quindi, per obiettivi e attività del tutto analoghe si basa su criteri distinti, mentre è corretto ed è giusto proteggere e promuovere diversità delle espressioni culturali, favorendo le condizioni affinché queste culture possano prosperare e interagire reciprocamente e comunque si denota anche la necessità di porre nelle stesse condizioni tutti i fruitori dell'offerta culturale e quelli che ricevono le elargizioni di contributi per l'attività culturale. Per ottenere ciò serve ovviamente rendere omogenei i criteri per la concessione di detti contributi ed è questo che la mozione chiede.

Per una pura coincidenza il tema è tornato d'attualità: chi ha letto l'Alto Adige oggi si sarà accorto del titolo "Contributi negati - la Provincia sconfitta". Queste diversità di trattamento nella concessione dei contributi ha avuto, come si poteva anche temere, un ricorso giudiziario che si è concluso con l'accoglimento da parte del TAR dell'istanza cautelare - in questo caso dell'associazione "La comune" ma poco importa, perché per quanto mi riguarda si tratta di una questione di principio e non di una questione che riguarda un singolo circolo culturale - che rimarca chiaramente che per il diniego che ha subito questa associazione sono stati utilizzati criteri discriminatori o comunque diversi da quelli utilizzati per la concessione di analoghi contributi ad altre associazioni.

Questo è dovuto al fatto che le tre delibere, distinte per gruppo linguistico, mentre hanno un criterio in comune che vale per tutti i gruppi, cioè il principio per cui le somme da erogare ovvero già erogate devono essere provate con l'allegazione del programma di attività di spesa e poi delle fatture attestanti la destinazione delle somme, che è sacrosanto, hanno criteri notevolmente diversi soprattutto per quello che riguarda la parte italiana, perché sono richiesti dei criteri in più, che elenco velocemente:

- dimostrare la solidità finanziaria, che ha pure un suo senso, non discuto, faccio solo notare la diversità tra uno e l'altro;
- aderire a un codice etico;
- dimostrare di godere di una non meglio definita "ampia fiducia", termine talmente aleatorio che, come scrive anche il giornale di oggi, nasce un po' il sospetto - magari non giustificato, ma nasce - che si possa utilizzare per facilitare un controllo politico degli aiuti economici;
- dare garanzie di trasparenza e correttezza, che pure mi sembra sacrosanto ma andrebbe reso omogeneo anche con le altre parti;
- per poter aspirare ai contributi bisogna aver già conseguito un contributo minimo di 25.000 euro nell'anno precedente, dimostrare di non avere posizioni debitorie e allegare bilanci e anche altri atti contabili, e pure questo a livello di controllo mi sembra giustificabile, ma non viene richiesto alle associazioni tedesche né a quelle ladine;
- mentre ai fini dell'ammissione ai finanziamenti, ha certamente senso che l'amministrazione valuti *ex ante* l'attendibilità e la sostenibilità del programma culturale da sovvenzionare e poi la corretta attestazione delle spese sostenute, ci chiediamo però, perché tali criteri di assegnazione debbano essere così diversi.

L'esempio che si possa fare in maniera diversa lo abbiamo appena avuto con il *Minority SafePack*, dove la campagna a sostegno delle minoranze in Europa è stata sostenuta da tutti i gruppi linguistici e relativi enti; la Provincia stessa ha fatto i manifesti in tutte e tre le lingue, proprio per sostenere le minoranze linguistiche e culturali in tutta Europa.

Si sottolinea quindi la necessità, secondo lo scrivente del Movimento 5 stelle, di porre gli erogatori fruitori dell'offerta culturale locale nelle stesse condizioni, questa evidentemente è un'impostazione condivisa anche dai giudici del Tribunale amministrativo, che nell'udienza di ieri, di cui apprendiamo dai giornali oggi, hanno emesso l'Ordinanza cautelare n. 33 con la quale il TAR ordina alla Provincia di Bolzano di riesaminare entro 20 giorni l'istanza di diniego di un contribuente a un'associazione, in questo caso "La comune", rivedendo nel ricorso il *fumus boni iuris*, cioè quello che era stato riportato come motivo del ricorso è fondato e da questo anche l'istanza cautelare propulsiva, che nel ricorso più precisamente uno dei punti salienti era quello che "i criteri per la concessione dei vantaggi economici vengono deliberati dalla Giunta provinciale entro 6 mesi dall'approvazione della presente legge" - art. 9 della legge provinciale 9/2015 - che farebbe intendere abbastanza chiaramente che l'atto regolamentare debba prevedere criteri identici per i richiedenti i finanziamenti e trattare allo stesso modo i soggetti richiedenti i medesimi finanziamenti per medesime attività culturali sul territorio provinciale, quindi già il TAR ha detto la sua e quindi penso sia ancora più doveroso prendere in considerazione questa mozione e agire affinché venga rimosso questo vizio nella concessione dei contributi.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Wir werden diesem Antrag zustimmen. Er läuft in die Richtung, in die wir seit eh und je arbeiten.

Ich erinnere aber daran, dass wir hier vor zwei Jahren das Kultugesetz besprochen haben und dieses auch beschlossen wurde. Wir hatten damals vorgeschlagen - das ist auch eine alte grüne Forderung -, die drei Kulturreisorte zusammenzulegen. Wir haben es dann sehr vermisst, dass die Diskussion darüber in der Landesregierung nicht stattgefunden hatte und dass man keinen Schritt in diese Richtung macht. Es ist aus unserer Sicht unverständlich, dass immer noch drei getrennte Kulturabteilungen im Lande sind.

Ich glaube, dass diese Forderung nach einheitlichen Kriterien sprachübergreifend getroffen werden sollte und durchaus Unterschiedlichkeiten zugelassen werden sollten. Es leuchtet nicht ein, dass ein italienischer Kulturverein - es wäre auch an der Zeit, dass es irgendwann einmal nicht mehr italienische und deutsche Kulturvereine gibt - anders gefördert ist, wenn es ein italienischer Kulturverein ist. Da sollten vielleicht ganz andere Kriterien, die der aktuellen Realität auch angemessen sind, angewandt werden. Vielleicht gibt es einen Unterschied. Wir sprachen vorhin von einem Gefälle zwischen Stadt und Land oder zwischen Situationen, in denen der eigene Bereich eine starke Minderheitenposition einnimmt oder ganz marginal ist. Da kann es sehr viele Unterschiedlichkeiten geben, die vordergründiger wären als die Sprachgruppe. Von daher wären wir immer noch dafür, dass es eine Kulturabteilung geben sollte. Diese sollte dann gemeinsam das Thema der Kultur und der Kunstförderung im Land angehen. Damit wäre uns, glaube ich, wirklich geholfen. Die Förderung ist ein Teil dieses sehr viel größeren Aspektes.

Deswegen kann man den Antrag aus unserer Sicht unterstützen, ohne jetzt auf den Einzelfall eingehen zu wollen.

URZÌ (L'Alto Adige nel cuore): Io non so se avrei fatto esattamente lo stesso intervento se non ci fosse stato quel pronunciamento da parte del TAR, di cui ha fatto cenno anche il collega Köllensperger, che è un pronunciamento che evidentemente non si può ignorare dal punto di vista dell'indirizzo chiaro che detta. È un pronunciamento non di merito definitivo, ma è un pronunciamento in termini di autotutela della Provincia, nel senso che si dice "decideremo sul contenzioso che si è aperto," - in questo caso fra un'associazione importante, che opera nell'ambito della provincia di Bolzano e la Provincia - "però è indubitabile che si sia venuta a creare una situazione paradossale che deve essere risolta. Provincia, risolvi questa situazione nel valutare il contributo straordinario 2017 alla luce di quello che ti sto dicendo", dice il TAR "ti sto dicendo, Provincia, che tu non puoi fare un criterio per un'associazione di lingua italiana e un criterio diverso ...".

L'assessore Tommasini, che mi sta interrompendo in questo momento, dice che vuole fare delle precisazioni, perché il TAR ha detto un'altra cosa, e noi staremo a seguire evidentemente anche il punto di vista della Provincia di Bolzano.

Non avrei fatto questo intervento se non ci fosse stato un chiaro indirizzo in questo senso, che costituisce un fatto nuovo. Questo Consiglio provinciale non può essere trattenuto sulla discussione in merito a singole situazioni, si tratta di dettare regole che valgono per tutti, e quando si parla di regole che valgono per tutti, ecco il principio che viene evocato dalla mozione, valgono per tutti non solo nell'ambito di un gruppo linguistico, ma per tutti nell'ambito dei tre gruppi linguistici. Qui si sta dicendo che forse ciò che apparirebbe alquanto banale e scontato: se c'è una regola per la concessione di un contributo pubblico a un'organizza-

ziona che fa impresa culturale e che opera nel mondo italiano e scrive in italiano, la medesima regola dovrebbe essere applicata anche per l'associazione che fa impresa culturale rivolta al gruppo tedesco e che scrive e parla in tedesco o in ladino. Questo è lo spirito fondamentale, nel tempo si sono evidentemente create delle situazioni di eccessiva discrezionalità di regolamentazione del riconoscimento dei contributi da parte delle singole realtà dei singoli assessorati dei tre gruppi linguistici.

Io non arrivo a esprimere un giudizio finale, perché il giudizio attiene a un organo diverso rispetto a quello di un legislativo, attiene a un tribunale, verificheremo cosa ne emergerà, però mi pare che gli indirizzi del TAR vadano esattamente nei termini della mozione presentata, che quindi voterò con favore.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Wenn ich hier höre, dass manche Kolleginnen darüber nachdenken, ob man nicht deutsche und italienische Kulturvereine auflösen sollte, dann frage ich mich manchmal wirklich, wo die Grünen ihre Luft ansaugen, also ganz ehrlich. Wir sind hier in einem Land, wo wir zum Unterschied von vielen anderen Minderheitenregionen das Glück haben, dass wir eigenständige Kulturvereine pflegen können, dass wir diese haben und diese die Basis unserer Gesellschaft sind. Anstatt dies wertzuschätzen, wird hier darüber philosophiert, ob wir das überhaupt noch brauchen, ob man nicht alles in einen Topf mischen - Multikulti - und einen großen Mischmasch machen könnte. Das ist so fernab jeder Realität und jedes Kulturbewusstseins - das sage ich ganz bewusst - im minderheitenpolitischen Sinne, dass es sich eigentlich erübrigt, sich darüber auszulassen.

Was in diesem Antrag gefordert wird, kann von uns absolut nicht unterstützt werden, weil ich glaube, dass es für die einzelnen Kulturabteilungen und auch für die Kulturschaffenden in unserem Land eine Bereicherung und nicht eine Einschränkung darstellt, dass die einzelnen Sprachgruppen auch aufgrund ihrer unterschiedlichen Bedürfnisse, die sie haben, eigene Richtlinien anwenden können. Das heißt, dass ich beispielsweise kleine Kulturvereine in den ladinischen Tälern nicht mit großen Kulturvereinen in den Städten gleichsetzen kann. Wenn wir als Förderungskriterien nur allein die Mitgliederzahl hernehmen würden, dann kann ich nicht für beide Vereine gleiche Kriterien im Bereich der Mitgliederzahl festlegen oder aufgrund von kulturellen Veranstaltungen, die es organisieren oder was auch immer. Hier braucht es einfach unterschiedliche Kriterien, damit auch jede Sprachgruppe ihre kulturelle Vielfalt gleich leben kann.

In Südtirol ist es auch eine Tatsache, dass die kulturelle Landschaft nicht überall gleich ist. Deswegen soll diese auch nicht gleich behandelt werden. Wir haben in den Dörfern und vielleicht im deutschen und ladinischen Kulturbereich sehr viel im Vereinsleben strukturiert. Das gibt es in dieser Vielfalt im italienischen Bereich nicht. Das ist nicht eine Wertschätzung, dass die eine Kultur mehr oder weniger kann oder tut, sondern einfach eine Tatsache. Das sollte, denke ich, von den Kulturabteilungen auch berücksichtigt werden. Deswegen stellen diese unterschiedlichen Richtlinien nicht eine Einschränkung, sondern im Grunde genommen überhaupt erst die Basis dar, dass diese Kulturvereine eigenständig arbeiten und in diesem Sinne auch wertvolle Kulturarbeit in unserem Lande leisten können, unabhängig von der Sprachgruppe. Darauf sollte man aufbauen und genau das fördern und nicht durch irgendein Wahndenken, die deutschen und ladinischen Kulturvereine abzuschaffen, im Grunde genommen wirklich die Kultur in unserem Land zerstören.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo Verde - Grupa Vërda): Danke, Kollege Knoll, für Deine stets pointierten Ausführungen. Wenn es darum geht, wo wir Grünen die Luft ansaugen, so müssten wir vielleicht auf den nächsten Beschlussantrag warten, der sich mit der Dieselproblematik. Das wäre in jedem Fall zielführender.

Der Beschlussantrag vom Kollegen Köllensperger ist in jeder Hinsicht sinnvoll. Jeder, der einmal versucht hat, mehrsprachige Projekte bei zwei Ressorts abzuwickeln, stellt mit Erstaunen fest, wie unterschiedlich die Abwicklungen sind. Etwa wenn wir die Zeitschriftgeschichte und der Region bei beiden Assessoraten finanziert bekamen, war das immer schwierig oder wenn ich versucht habe, das Stadtbuch Brixen über zwei Assessorate zu finanzieren. Das ist immer ein unterschiedlicher Eiertanz, also so ungefähr wie bei Monopoli zwei unterschiedliche Parcours.

Ich glaube schon, dass es hier Vereinheitlichung bräuchte, die auch durchaus rationalisiert und rationaler gestaltet werden könnte. Das ist ein absolut vernünftiger Antrag des Kollegen Köllensperger, dem Kollegin Foppa bereits zugestimmt hat.

Was den Einwand des Kollegen Knoll betrifft dahingehend, dass eine Zusammenfügung ein absolutes No-Go wäre, um es auf gut Deutsch zu sagen, so erinnere ich daran, dass der seinerzeitige Assessor Anton Zelger folgenden Leitspruch lebte: "Je klarer wir trennen, desto besser verstehen wir uns". Bis 1975 - Kol-

lege Schiefer das ungeteilte Unterland - hat das Ressort alle Kulturagenden verwaltet, also es gab keinerlei Schwierigkeiten. Ich glaube, dass man schon daran denken muss, diese Trennung zumindest ein wenig in Frage zu stellen, denn das tue sogar ich als wirklich sehr moderater Grüner. Ich halte es wirklich für absolut notwendig, in diesem Zusammenhang daran zu denken, wie man eine gemeinsame Kulturpolitik auch machen könnte. Das wäre durchaus zielführend.

Ich glaube nicht, Kollege Achammer, dass die jeweiligen Identitäten sich vermischen würden, wenn man an eine gemeinsame Kulturverwaltung denken könnte. Auch in anderen Bereichen gibt es diese gemeinsame Verwaltung. Auch der soziale Wohnbau wird nicht getrennt nach jeweiligen Zuständigen verwaltet. Die Identität der deutschen und ladinischen Sprachgruppe ist qua Pariser Abkommen natürlich ein zentraler Aspekt, aber ich denke doch, dass die Zusammenschau der drei kulturellen Bereiche in einer gemeinsamen Verwaltung sehr viel mehr Nutzen stiften müsste als dass er Schaden anrichten würde.

Abschließend noch ein persönlicher Kommentar. Wir hatten gestern am späten Nachmittag in Brixen ein vierstündiges Kulturgespräch mit 50 Kulturinteressierten unter der Egide der Stadtverwaltung beider Kulturreferenten. Wir haben auch über die Frage diskutiert, wie schädlich es etwa für eine Stadt wie Brixen ist, dass dort das Kulturleben, die Kulturpolitik zwischen den Sprachgruppen so getrennt ist. Ich glaube schon, dass dies ein Anliegen ist, das immer wieder in den Blick gezogen werden könnte. Ich glaube, dass diese Zusammenlegung eine langsame Verbindung und Annäherung in einem langsamen Prozess auch der Verwaltungen Sinn machen würde. In diesem Sinne danke schön.

TOMMASINI (Assessore alla scuola, formazione professionale e cultura italiana, edilizia e cooperative, opere edili e patrimonio - Partito Democratico - Demokratische Partei): Grazie presidente, cari colleghi, poi divideremo con l'assessore Achammer la risposta. Qui ci sono almeno due piani, io capisco che siamo in un periodo intenso, il periodo preelettorale, però dovremmo cercare di dare un senso logico alle posizioni che prendiamo, nel senso che sono entrambe legittime, ma hanno delle differenze. Vengo al primo ragionamento e poi vado sulla polemica sulla singola associazione e su cosa è successo ieri.

In questi ultimi anni abbiamo lavorato sempre di più perché ci fosse una stretta collaborazione fra i gruppi linguistici e fra le politiche culturali. La nuova legge culturale è una legge che sicuramente fa un passo nella direzione di una programmazione, una progettazione, una realizzazione delle politiche culturali sempre maggiore e sempre più comune fra tutti i gruppi linguistici. La Consulta culturale è una consulta unica e questo è positivo, e poi si divide, però è anche vero che ci sono delle differenze perché siamo una terra in cui la "Vielfalt", le differenze sono considerate in termini positivi e non sono solo guardate fra gruppi linguistici, lingua e cultura, che peraltro non sono solo italiano, tedesco e ladino, perché c'è sempre un pluralismo culturale dei nuovi cittadini, ma anche fra chi abita in ambienti rurali e chi abita in ambienti più urbani e ha diverse possibilità di accedere a servizi culturali e formativi.

È chiaro che nelle politiche culturali, i cui contributi non sono più erogati dagli assessori, ma direttamente dagli uffici in base a delle istruttorie, ci possono essere delle differenze di pianificazione e di esigenze a seconda di questi criteri, che non sono solo nella concessione del singolo contributo, ma sono per esempio nel pianificare la rete delle biblioteche, la rete degli interventi. Ci sono delle differenze, per esempio, nella finanzia abilità sulla formazione continua, su quante persone ai corsi o meno, perché naturalmente promuovere un corso in lingua italiana a Bolzano è diverso che promuovere un corso in lingua italiana a Dobbiaco o San Candido, questa è la realtà. Se il collega Achammer dice che ci vogliono X criteri per fare un'iniziativa culturale in un posto, è chiaro che la Cultura in lingua italiana non la potrebbe fare con l'identico criterio, ma allora non è che si perderebbe una ricchezza solo per i cittadini di madrelingua italiana o tedesca, si perderebbe una ricchezza per tutti, perché o noi abbiamo una presenza di tutte le culture sul territorio provinciale e allora è una ricchezza per tutti, o se non ce l'abbiamo perché rendiamo pere e mele uguali per tutti, rischiamo di perdere una parte di questa ricchezza. La struttura organizzativa, la tradizione, pensiamo alle bande nei paesi di musica in lingua tedesca, è diversa dal mondo italiano; andremo verso una maggiore integrazione, è sicuramente possibile, però ci sono differenze culturali, le vogliamo unificare per decreto? Complicato. Ha senso? Non lo so, vi invito a una riflessione, la legge è comune, la Consulta è comune, si deve lavorare sempre di più insieme, però che mantenere la possibilità di intervento in alcuni settori per esigenze specifiche, per garantire la presenza di questa progettualità e realizzazione culturale su tutto il territorio, credo che a volte abbia bisogno anche di criteri che sono legati alle esigenze dei diversi sistemi culturali e linguistici che noi vogliamo far sì che esistano sul territorio, per tutti, perché avere lingue, culture e iniziative formative

culturali in lingua italiana, tedesca, ladina e anche nuove lingue degli abitanti di questa terra è una ricchezza per tutti.

Io manterrei quindi la possibilità di avere criteri anche differenziati laddove ce n'è bisogno, poi discutiamo nel merito di questi criteri. Per il 99% sono criteri comuni, ci possono essere piccole differenziazioni che consentono di finanziare, sostenere e promuovere cultura in lingua italiana, tedesca, ladina, per tutti in territori che altrimenti con criteri omogenei non si riuscirebbe a fare, questa è la ragione per cui è opportuno mantenere questo pluralismo culturale e questo rispetto reciproco.

Ci si è agganciati a un caso specifico, quello de "La comune" e da quello che io ho capito dai media, è stato fatto un ricorso da parte dell'ufficio, non dall'assessore; la sospensiva riguarda le motivazioni della delibera di rigetto del ricorso, che adesso valuteremo - quindi valuteremo se c'è stato un errore formale, sostanziale rispetto a quel tipo di procedimento. Diversa è la questione sollevata, se ci sia una discriminazione nei criteri, di cui mi pare che il TAR si sia riservato di fare un'udienza il 10 ottobre, quindi starei molto attento a dire che il TAR ha deciso in una direzione o nell'altra, ha dato una sospensiva rispetto a una delibera di rigetto, valuteremo la questione da qui a ottobre, però rendere omogeneo e tutto uguale potrebbe essere uno svantaggio per la pluralità linguistica e culturale di questa terra, quindi riflettiamoci bene.

ACHAMMER (Landesrat für deutsche Bildung und Kultur, Integration - SVP): Ich werde jetzt notwendigerweise versuchen, mich kürzer zu halten.

Ich frage jetzt nach, was es überhaupt heißt - deswegen schmunzle ich ein bisschen über den Antrag -, Richtlinien vereinheitlichen. Wenn wir andere Förderinstrumente hätten, dann würde ich nichts dazu sagen. Wir haben aber laut Landeskultugesetz dieselben Förderinstrumente. Aber ich sage es noch einmal. Kultur ist keine mathematische Disziplin, wo man sagen kann, es gibt zehn Kriterien und daraus errechnet sich der Beitrag. Mir wird sogar gesagt, dass zwischen dem einen und anderen Antrag der deutschen Kulturabteilung Unterschiede bestehen würden. Diese kommen auch zu Ihnen als Abgeordnete und sagen, diese hätten uns ungleich behandelt. Welche Richtlinien möchten Sie vereinheitlichen? Der Kulturbeirat hat immer eine Ermessensentscheidung. Das wird immer eine Ermessensentscheidung sein. Das Technische ist eines, aber dieses wird nicht unterschiedlich abgewickelt, aber die Entscheidung darüber, wie ich die eine oder andere Initiative fördere, ist immer eine Ermessensentscheidung.

Kollege Heiss, Sie haben das zelgerische Prinzip "je besser wir trennen, desto besser verstehen wir uns" genannt. Ich füge nicht dem etwas hinzu, aber etwas anderes. Ich möchte eines mit voller Überzeugung sagen. Es gibt nichts Ungerechteres als Ungleiches gleich zu behandeln. Das hat Silvius Magnago gesagt und dazu stehen wir mit voller Überzeugung. Wir haben ein Landeskultugesetz gemacht. Wenn Sie sich an die Diskussion im Landtag zurück erinnern, dann wurde mir Verwässerung vorgeworfen, dass man zu viel zusammenarbeiten würde etwa mit einem gemeinsamen Landeskulturbeirat. Wir haben auch damals schon gesagt, gleiche Kriterien als Grundlage bei den Förderinstrumenten, aber es muss sprachgruppenspezifische Unterschiede wohl bitteschön geben dürfen, weil die Situationen unterschiedlich sind und unterschiedlich zu berücksichtigen sind. Wenn wir so tun würden, als würde alles gleich sein, dann wäre das ein Riesentrugschluss. Unterschiedliche Situationen müssen auch unterschiedlich bewertet werden können.

Gleichzeitig haben wir gesagt, Zusammenarbeit ja, aber bitte auch unterschiedliche Gegebenheiten respektieren. Dazu stehen wir mit voller Überzeugung. Man würde, glaube ich, nicht einmal wissen, wenn man dem zustimmen würde, was man damit tut. Was heißt Richtlinien vereinheitlichen? Kultur ist keine mathematische Disziplin, sondern ein Ermessensspielraum zwischen verschiedensten Anträgen sogar innerhalb der Kulturabteilung. Deswegen ist das, was wir getan haben, das Richtige und die Grundlage dafür mit voller Überzeugung das Richtige. Deswegen werden wir diesem Antrag sicher nicht zustimmen.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Verkehrsnetz und Mobilität - SVP): Kollege Heiss hat gesagt, wie schädlich Kulturpolitik bei dieser Trennung ist. Dies aufgrund des Gespräches, das Sie gestern gehabt haben. Kann man sagen, dass Kultur schädlich ist? Ich glaube nicht. Ich bin der Meinung, dass die eigene Kultur nicht nur eine Aufwertung ist. Die eigene Kultur dahingehend, dass man sich identifiziert, dass man die Identität bewahrt usw., kommt die Kultur immer an erster Stelle und dann erst die Schule. Ich muss das einfach sagen. Wenn die ladinische Schule nicht diese Autonomie hätte bzw. wenn wir nicht eine ladinische Schule hätten, dann würden die Ladiner als Minderheit innerhalb einer Generation untergehen.

Deswegen ist das neue Landeskultugesetz, glaube ich, ganz in Ordnung und es ist die gemeinsame normative Basis, unabhängig von den Sprachgruppen im Allgemeinen, für die Förderung von kulturellen Tätigkeiten und Investitionen. Ich gebe zu, dass das Geld auch seine Wichtigkeit hat, aber vorher kommt die Möglichkeit, die wir haben, die Kultur nicht nur mit Geld zu verbinden, um Gottes Willen, aber weil wir das haben, das spüren, das leben. Das ist unsere Zukunft. Deswegen ist es, glaube ich, richtig so wie wir es machen. Wir haben eine optimale Zusammenarbeit in jeder Hinsicht, wo man nicht fragt, von wo Du kommst, welcher Sprachgruppe Du angehörst usw., aber man versucht zusammenzuarbeiten. Man versucht zusammen auch die Zukunft anzugehen. Dass jeder diese Autonomie hat, was die Kultur anbelangt, ist von mir aus etwas, was auch für unsere Zukunft unerlässlich ist.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Es geht hier natürlich nicht darum, so wie es auch im Antrag explizit drinnen steht, die kulturelle Landschaft zu homogenisieren. Es ist klar, dass es darum nicht geht. Über diesen Reichtum aus der Diversität und der Vielfalt, den wir in Südtirol haben, der vielleicht darunter leidet, dass wir zu viel Trennkost betreiben, können wir reden. Aber dass es diesen Reichtum geben muss, dass dieser Reichtum gefördert werden muss und nicht gleichgemacht, liegt auf der Hand und das ist auch absolut nicht die Absicht dieses Antrages.

Hier geht es um die Kriterien, mit denen öffentliche Gelder zugewiesen werden. Die Kriterien sind, ob ich ein Programm und die Rechnungen vorlegen muss oder ob ich das nicht machen muss, nicht was im Programm drinnen steht. Das ist eine Ermessensentscheidung. Es geht auch nicht um die Berechnung des Beitrages. Es geht darum, ob ich als italienischer Kulturverein, wenn ich auf Italienisch diesen Antrag stelle, diese "ampia fiducia" haben muss und auf der deutschen Seite nicht. Diese Kriterien sind in den drei Beschlüssen der Landesregierung leider anders. Auch das Verwaltungsgericht sieht das so. Wenn ich das Urteil lese, das sich auf den Punkt 3 bezieht, dann geht es dort genau um die "falsa applicazione della legge provinciale n. 9 del 2015". Genau hier stellt das Verwaltungsgericht Folgendes fest: "*Il terzo motivo non è privo di elementi di fumus boni iuris*", also sagt er das schon. Hier haben wir genau in dieser Hinsicht ein Problem. Es geht also nicht darum, dass hier gleichgemacht wird, sondern darum, dass man für gleiche analoge Aktivitäten unterschiedlichen Inhaltes, aber mit der gleichen Ausrichtung, mit dem gleichen öffentlichen Interesse Kriterien hat, mit denen man auf vergleichbare Weise zu diesen öffentlichen Geldern hinkommen kann. Darum geht es und nicht um die Inhalte, um die Art und um was genau, was im Programm drinnen steht und was die Kulturvereine mit diesen Geldern machen. Der Zugang dazu sollte gleichgeschaltet werden mit gleichen Kriterien. Und das ist, glaube ich, das, was das Gericht letztendlich so gesehen hat. Hier geht es um die Ablehnung eines Beitrages an einen Kulturverein, der genau aus einem der Kriterien abgelehnt wurde, die es zum Beispiel auf der deutschen Seite nicht gegeben hätte.

In diesem Sinne kann man, glaube ich, diesem Antrag zustimmen. Es geht nicht um kulturelle Gleichmacherei, sondern um gleiche Kriterien beim Zugang zu öffentlichen Geldern.

PRESIDENTE: Metto in votazione la mozione n. 877/18. Apro la votazione: respinta con 5 voti favorevoli, 21 voti contrari e 1 astensione.

Punto 13) all'ordine del giorno: **"Mozione n. 905/18 del 18/4/2018, presentata dalla consigliera Artioli, riguardante: Valutazione fattibilità contratto "lavoro agile" in provincia di Bolzano."**

Punkt 13 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 905/18 vom 18.4.2018, eingebracht von der Abgeordneten Artioli, betreffend: Die Machbarkeit von Smart-Working-Arbeitsverträgen in Südtirol prüfen."**

La Provincia si è detta interessata agli sviluppi del nuovo contratto di lavoro "agile". I dettagli di tale contratto si possono riscontrare nei riferimenti alla legge quadro nazionale del 2017. Considerato che la creazione di "hub" provinciali garantirebbe una riduzione del traffico prodotto dai pendolari, riducendo anche i costi a carico di quest'ultimi e garantendo una migliore conciliazione tra la sfera personale, compresa la famiglia e il lavoro. Considerato che oltre ai dipendenti pubblici anche i privati potrebbero usufruire dell'uso di HUB periferici condivisi. Premesso che non vi è ancora una legge provinciale in tal senso.

Tutto ciò premesso,

*il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
invita*

la Giunta provinciale:

a valutare uno studio di fattibilità sull'eventuale applicazione di un contratto di lavoro "agile" in Provincia di Bolzano.

Das Land hat sein Interesse an den neulich eingeführten Arbeitsverträgen nach dem Modell des Smart Working bekundet. Details zu besagten Verträgen können dem staatlichen Rahmengesetz von 2017 entnommen werden. Durch die Schaffung von sogenannten Hubs auf Landesebene könnte der Pendlerverkehr reduziert werden; gleichzeitig würden dadurch auch die Kosten zu Lasten der Pendler eingedämmt und eine bessere Vereinbarkeit von Privatem, Familie und Beruf gewährleistet werden. Neben den öffentlich Bediensteten könnten auch Privatpersonen periphere Hubs gemeinsam nutzen. Bisher wurde zu diesem Sachverhalt noch kein Landesgesetz verabschiedet.

Dies vorausgeschickt,

*fordert
der Südtiroler Landtag*

die Landesregierung auf,

die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie über die eventuelle Umsetzung von Arbeitsverträgen nach dem Modell des Smart Working in Südtirol in Erwägung zu ziehen.

La parola alla consigliera Artioli, prego.

ARTIOLI (Team Autonomie): La Provincia si è detta interessata agli sviluppi del nuovo contratto di lavoro "agile". I dettagli di tale contratto si possono riscontrare nei riferimenti alla legge quadro nazionale del 2017. Considerato che la creazione di "HUB" provinciali garantirebbe una riduzione del traffico prodotto dai pendolari, riducendo anche i costi a carico di quest'ultimi e garantendo una migliore conciliazione tra la sfera personale, compresa la famiglia e il lavoro. Considerato che oltre ai dipendenti pubblici anche i privati potrebbero usufruire dell'uso di HUB periferici condivisi. Premesso che non vi è ancora una legge provinciale in tal senso si chiede alla Giunta provinciale di valutare uno studio di fattibilità sull'eventuale applicazione di un contratto di lavoro "agile" in Provincia di Bolzano per capire se ne vale la pena, perché sappiamo benissimo che per noi donne, e anche per degli uomini, può essere sicuramente interessante poter lavorare da casa e poter avere questo sviluppo di contratto "agile".

Prima di dire sì o no, facciamo uno studio, in fin dei conti la normativa a livello nazionale è stata fatta, non dico che dobbiamo copiare tutto quello che Roma ci propina, perché copiamo le cose sbagliate, tipo le vaccinazioni, però almeno studiare se nella nostra provincia si può applicare e che vantaggi ci porta non sarebbe negativo.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Es ist selbstverständlich so, dass diese neue Form des Smart Workings eine Arbeitsform ist, die auch wir als durchaus interessant empfinden. Deshalb wird auch im Omnibusgesetz die Möglichkeit vorgesehen, dass diese Arbeitsform im Bereich des öffentlichen Dienstes eingeführt wird.

Was den privaten Bereich anbelangt, sind die Regelungen der Staatsgesetze ausschlaggebend. Die Vertragsverhandlungspartner werden dies auf Kollektivvertragsebene einführen und dafür sorgen, dass diese Form auch in die Kollektivverträge des privaten Bereiches aufgenommen wird. Wir haben nicht die Kompetenz, irgendetwas zu machen, aber wir haben es beispielgebend in der Landesverwaltung vorgesehen. Insofern ergibt sich dieser Beschlussantrag, weil wir bereits gehandelt haben.

ARTIOLI (Team Autonomie): Mi fa piacere che dall'ultima interrogazione sia stato introdotto questo nella legge omnibus, a questo punto ritiro la mozione e se Lei ha delle informazioni anche sul settore privato, aiutiamoli, non che iniziamo sempre col settore pubblico e poi ci sentiamo dire dal settore privato che loro sono svantaggiati, perciò cerchiamo di intrecciare le due cose, insieme ai sindacati chiaramente.

PRESIDENTE: La mozione n. 905/18 è ritirata.

Punto 14) all'ordine del giorno: **"Mozione n. 906/18 del 19/4/2018, presentata dai consiglieri Knoll, Atz Tammerle e Zimmerhofer, riguardante: Interventi di soccorso transfrontalieri nella regione europea del Tirolo."**

Punkt 14 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 906/18 vom 19.4.2018, eingebracht von den Abgeordneten Knoll, Atz Tammerle und Zimmerhofer, betreffend: Grenzüberschreitende Rettungseinsätze in der Europaregion Tirol."**

Quando una persona è in pericolo di vita, ogni secondo è prezioso. Quanto più breve è il tempo che intercorre tra la chiamata d'emergenza e l'arrivo dei soccorsi, tanto maggiori sono le possibilità di sopravvivenza.

È di fondamentale importanza che la centrale operativa e i soccorritori agiscano in modo coordinato e concertato, così da garantire che la persona infortunata sia soccorsa al più presto.

Nelle regioni di confine la questione è ancor più delicata, dato che spesso occorre innanzitutto chiarire chi è competente a intervenire sul luogo dell'incidente e, di conseguenza, quale squadra di soccorso deve partire. La situazione diventa problematica quando, in caso di interventi nei pressi del confine, non viene utilizzata automaticamente la squadra di soccorso che potrebbe raggiungere il luogo dell'incidente nel tempo più breve, ma quella che si presume essere la "propria" squadra di soccorso. Così facendo si perde tempo prezioso, tempo che può fare la differenza tra la vita e la morte.

Questo è particolarmente evidente nel caso delle valanghe. Una curva della sopravvivenza dopo un seppellimento totale fornisce il quadro seguente (secondo Durrer, Jaconet, Wiget):

Fase della sopravvivenza: 15 minuti dopo la caduta della valanga è ancora vivo più del 90% delle persone completamente sepolte (il 10% circa muore al momento dell'incidente per i gravi traumi subiti, e un restante 15% successivamente per le conseguenze dei traumi).

Fase dell'asfissia: secondo le statistiche dopo 15-30 minuti la percentuale di sopravvivenza si abbassa drasticamente al 30%. Le persone sepolte che non hanno a disposizione una sacca d'aria muoiono rapidamente per soffocamento (le vie respiratorie sono ostruite dalla neve o dal vomito, oppure il torace è compresso).

Fase della latenza: tra i 35 e i 90 minuti la mortalità è relativamente bassa. Sopravvive circa un quarto delle persone sepolte che possono contare su una sacca d'aria chiusa.

Fase tardiva: dopo 90 minuti le probabilità di sopravvivenza diminuiscono nuovamente a causa della carenza di ossigeno e dell'ipotermia (= restante 5% delle cause di morte).

Dopo più di due ore di seppellimento sopravvive solo il 7% circa delle persone, ma soltanto se la sacca d'aria cui attingono è collegata all'esterno.

Da anni si sta cercando a livello europeo di migliorare la cooperazione transnazionale nel campo dei soccorsi, ma in fin dei conti dipende soprattutto dalla volontà delle regioni di confine renderla effettivamente possibile.

Il 21 gennaio 2016 è stato sottoscritto a Znojmo un accordo quadro tra Austria e Repubblica Ceca, con cui la cooperazione transfrontaliera tra i servizi di soccorso viene disciplinata tramite accordi di collaborazione a livello regionale. L'accordo quadro definisce il contesto giuridico per una collaborazione transfrontaliera tra i servizi di soccorso allo scopo di garantire il loro impiego ottimale nelle zone di frontiera. Vi partecipano i Länder dell'Alta e Bassa Austria nonché il circondario Boemia meridionale, il circondario Vysočina e il circondario Moravia meridionale. I responsabili degli esecutivi di queste regioni vengono autorizzati a stipulare accordi di cooperazione che disciplinano le condizioni e le modalità della collaborazione transfrontaliera dei servizi di soccorso, in particolare nei seguenti ambiti:

1. *organizzazione del servizio di soccorso nel quadro della cooperazione transfrontaliera;*
2. *svolgimento del servizio di soccorso di una parte contraente sul territorio dell'altra parte contraente;*
3. *intervento dei mezzi di soccorso di una parte contraente sul territorio dell'altra parte contraente;*

4. *definizione della struttura sanitaria idonea; sempre che lo stato di salute della persona infortunata lo consenta, quest'ultima se al momento dell'intervento di soccorso è residente nel territorio di una parte contraente viene di norma trasportata in tale territorio;*
5. *modalità di trasporto della persona infortunata in una struttura sanitaria e modalità di ricovero in tale struttura, in modo che la persona sia assistita al meglio senza inutili ritardi;*
6. *criteri per la valutazione e il controllo della qualità e sicurezza del servizio di soccorso nonché modalità di documentazione, rilevazione statistica e valutazione della collaborazione transfrontaliera ai sensi del suddetto accordo quadro;*
7. *rendicontazione e rimborsi in materia di collaborazione transfrontaliera ai sensi dell'articolo 11 del presente accordo quadro;*
8. *portata dell'assicurazione sulla responsabilità civile;*
9. *modalità di comunicazione tra le centrali operative di soccorso delle parti contraenti, tra le centrali operative e i soccorsi nonché tra i rispettivi soccorritori;*
10. *regole e protocolli da seguire in caso di morte di un paziente durante l'intervento dei soccorsi.*

Lo scopo di queste regole è fare in modo che, in caso di emergenze nelle zone di confine, siano impiegate le squadre di soccorso in grado di arrivare sul posto nel più breve tempo possibile.

Tra il Land Tirolo e la Provincia di Bolzano ci sono già degli accordi -in particolare per quanto riguarda il trasporto dei pazienti in strutture sanitarie dei rispettivi luoghi di provenienza -che però non prevedono l'intervento transfrontaliero senza restrizioni dei soccorsi. Ne consegue che, in caso di incidente, non parte la squadra di soccorso più vicina ma quella del territorio in cui è avvenuto l'incidente.

Gli stretti legami all'interno della regione europea del Tirolo così come le particolari problematiche dovute alla forte vocazione turistica della nostra provincia rendono necessaria una collaborazione ottimale tra i soccorsi.

Per questi motivi, i sottoscritti invitano

*il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
a deliberare*

quanto segue:

1. *Il Consiglio provinciale si dichiara favorevole a una stretta collaborazione tra le centrali operative e all'impiego transfrontaliero dei servizi di soccorso nella regione europea del Tirolo, in modo da garantire che vengano allertate automaticamente le squadre di soccorso in grado di raggiungere il paziente nel più breve tempo possibile.*
2. *Si incarica la Giunta provinciale di stipulare al tal fine appositi accordi con il Land Tirolo e la Provincia di Trento.*

Wenn es um die Rettung von Menschenleben geht, zählt jede Sekunde. Je kürzer die Zeit zwischen dem Absetzen des Notrufes bis zum Eintreffen der Rettungskräfte ist, desto größer sind die Überlebenschancen für Patienten.

Ein koordiniertes und aufeinander abgestimmtes Vorgehen der Leitstelle und der Einsatzkräfte ist daher von größter Wichtigkeit, damit garantiert werden kann, dass die Rettungskräfte schnellstmöglich beim Patienten einlangen.

Insbesondere in Grenzregionen stellt dies eine zusätzliche Herausforderung dar, da oftmals erst abgeklärt werden muss, in wessen Zuständigkeit der Einsatzort fällt und welches Rettungsteam folglich eingesetzt wird. Problematisch wird es, wenn bei Einsätzen in Grenznähe nicht automatisch das Rettungsteam eingesetzt wird, das am schnellsten am Unfallort sein könnte, sondern zunächst das vermeintlich "eigene" Rettungsteam - kostbare Zeit geht dadurch verloren, Zeit, die über Leben und Tod entscheidet.

Besonders deutlich wird dies bei Lawinenabgängen. Eine Überlebenskurve nach einer Ganzverschüttung ergibt folgendes Bild (nach Durrer, Jaconet, Wiget):

Überlebensphase: 15 Minuten nach dem Lawinenabgang leben nach einer Ganzverschüttung noch über 90 Prozent der Opfer (ca. 10 Prozent sterben sofort an tödlichen Verletzungen, weitere 15 Prozent etwas später an Verletzungsfolgen).

Erstickungsphase: Nach 15 bis 35 Minuten kommt es in der Statistik durch Ersticken zu einem tödlichen Knick mit Absinken der Überlebenschancen auf 30 Prozent. Dabei sterben alle Verschütteten ohne Atemhöhle an raschem Ersticken (Verlegung der Atemwege durch Lawenschnee oder Erbrochenem sowie Kompression des Brustkorbes).

Latenzphase: Zwischen 35 und 90 Minuten besteht zunächst eine relativ geringe Sterblichkeit. Es überleben ca. ein Viertel der Verschütteten, wenn sie eine geschlossene Atemhöhle haben.

Spätphase: Nach 90 Minuten erneutes Absinkender Überlebenschancen durch Sauerstoffmangel und Unterkühlung (= die restlichen 5 Prozent der Todesursachen).

Nach mehr als zwei Stunden Verschüttungszeit überleben nur noch ca. 7 Prozent, aber auch nur dann, wenn eine offene Atemhöhle mit Verbindung nach außen besteht.

Seit Jahren ist man auf europäischer Ebene darum bemüht, die transnationale Zusammenarbeit der Rettungskräfte zu verbessern. Letztlich hängt diese aber vor allem von der Bereitschaft der Grenzregionen selbst ab, eine echte Zusammenarbeit zuzulassen.

Am 21. Jänner 2016 wurde in Znojmo ein Rahmenabkommen zwischen der Republik Österreich und der Tschechischen Republik unterzeichnet, mit welchem die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rettungsdienst durch Kooperationsvereinbarungen auf regionaler Ebene geregelt wird. Das Rahmenabkommen definiert den rechtlichen Rahmen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rettungsdienst mit dem Ziel, im "Grenzgebiet" eine bestmögliche rettungsdienstliche Versorgung zu gewährleisten. Der Geltungsbereich erstreckt sich dabei auf die Länder Oberösterreich und Niederösterreich sowie den Südböhmischen Kreis, den Kreis Hochland und den Südmährischen Kreis. Die Landeshauptleute sowie die Hauptmänner dieser Regionen werden ermächtigt, Kooperationsvereinbarungen zu schließen. Diese Kooperationsvereinbarungen regeln die Bedingungen und Verfahrensweisen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Rettungsdienst insbesondere in folgenden Bereichen:

- 1. Organisation des Rettungsdienstes im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit;*
- 2. Durchführung des Einsatzes der Einsatzkräfte einer Vertragspartei auf dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei;*
- 3. Einsatz der Rettungsfahrzeuge einer Vertragspartei auf dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei;*
- 4. Festlegung der geeigneten medizinischen Versorgungseinrichtung. Sofern es der Gesundheitszustand des Patienten erlaubt, wird dieser, der zum Zeitpunkt des Einsatzes der Einsatzkräfte seinen Wohnsitz im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei hat, in der Regel in das Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei transportiert;*
- 5. Verfahrensweisen während des Transports des Patienten zu einer medizinischen Versorgungseinrichtung und bei seiner Aufnahme in der medizinischen Versorgungseinrichtung, so dass eine lückenlose medizinische Versorgung des Patienten ohne unnötige zeitliche Verzögerungen gewährleistet werden kann;*
- 6. Kriterien zur Bewertung und Kontrolle der Qualität und der Sicherheit des Rettungsdienstes sowie Verfahrensweisen zur Dokumentation, statistischen Erfassung und Auswertung von grenzüberschreitender Zusammenarbeit im Sinne dieses Rahmenabkommens;*
- 7. Abrechnung und Vergütung von grenzüberschreitender Zusammenarbeit nach Artikel 11 dieses Rahmenabkommens;*
- 8. Umfang der Haftpflichtversicherung;*
- 9. Verfahren der Kommunikation zwischen den zuständigen Rettungsleitstellen der Vertragsparteien, zwischen den Rettungsleitstellen und den Einsatzkräften und zwischen den Einsatzkräften untereinander;*
- 10. Regeln und Vorgehensweisen, falls es während eines Einsatzes der Einsatzkräfte zum Tod eines Patienten kommt.*

Ziel all dieser Regelungen ist es, dafür Sorge zu tragen, dass bei Notfällen in Grenzgebieten jene Rettungskräfte eingesetzt werden, die am schnellsten beim Patienten eintreffen können.

Zwischen dem Bundesland Tirol und Süd-Tirol bestehen zwar bereits Vereinbarungen - insbesondere was den Transport der Patienten in medizinische Einrichtungen aus dem Herkunftslandesteil derselben anbelangt - diese Übereinkommen sehen aber keinen uneingeschränkten

grenzüberschreitenden Rettungseinsatz vor. Das heißt, nicht das schnellste Rettungsteam eilt automatisch zum Einsatzort, sondern nach wie vor zunächst das Einsatzteam aus dem eigenen Landesteil.

Die engen Verflechtungen innerhalb der Europaregion Tirol, aber auch die besonderen Herausforderungen als touristisch stark frequentiertes Land bedingen eine bestmögliche Zusammenarbeit der Rettungskräfte.

Aus diesem Grunde stellen die Gefertigten den Antrag:

Der Südtiroler Landtag
wolle beschließen:

1. Der Südtiroler Landtag spricht sich für eine intensive Zusammenarbeit der Leitstellen sowie für grenzenlose Rettungseinsätze in der Europaregion Tirol aus, welche sicherstellen, dass automatisch jene Rettungskräfte eingesetzt werden, die am schnellsten bei den Patienten eintreffen können.
2. Die Landesregierung wird beauftragt, zu diesem Zwecke mit dem Bundesland Tirol und der Provinz Trient entsprechende Vereinbarungen zu treffen.

La parola al consigliere Knoll, prego.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): "Grenzüberschreitende Rettungseinsätze in der Europaregion Tirol. Wenn es um die Rettung von Menschenleben geht, zählt jede Sekunde. Je kürzer die Zeit zwischen dem Absetzen des Notrufes bis zum Eintreffen der Rettungskräfte ist, desto größer sind die Überlebenschancen für Patienten.

Ein koordiniertes und aufeinander abgestimmtes Vorgehen der Leitstelle und der Einsatzkräfte ist daher von größter Wichtigkeit, damit garantiert werden kann, dass die Rettungskräfte schnellstmöglich beim Patienten einlangen.

Insbesondere in Grenzregionen stellt dies eine zusätzliche Herausforderung dar, da oftmals erst abgeklärt werden muss, in wessen Zuständigkeit der Einsatzort fällt und welches Rettungsteam folglich eingesetzt wird. Problematisch wird es, wenn bei Einsätzen in Grenznähe nicht automatisch das Rettungsteam eingesetzt wird, das am schnellsten am Unfallort sein könnte, sondern zunächst das vermeintlich "eigene" Rettungsteam - kostbare Zeit geht dadurch verloren, Zeit, die über Leben und Tod entscheidet.

Besonders deutlich wird dies bei Lawinenabgängen. Eine Überlebenskurve nach einer Ganzverschüttung ergibt folgendes Bild (nach Durrer, Jaconet, Wiget):

Überlebensphase: 15 Minuten nach dem Lawinenabgang leben nach einer Ganzverschüttung noch über 90 Prozent der Opfer (ca. 10 Prozent sterben sofort an tödlichen Verletzungen, weitere 15 Prozent etwas später an Verletzungsfolgen).

Erstickungsphase: Nach 15 bis 35 Minuten kommt es in der Statistik durch Ersticken zu einem tödlichen Knick mit Absinken der Überlebenswahrscheinlichkeit auf 30 Prozent. Dabei sterben alle Verschütteten ohne Atemhöhle an raschem Ersticken (Verlegung der Atemwege durch Lawinenschnee oder Erbrochenem sowie Kompression des Brustkorbes).

Latenzphase: Zwischen 35 und 90 Minuten besteht zunächst eine relativ geringe Sterblichkeit. Es überleben ca. ein Viertel der Verschütteten, wenn sie eine geschlossene Atemhöhle haben.

Spätphase: Nach 90 Minuten erneutes Absinkender Überlebenswahrscheinlichkeit durch Sauerstoffmangel und Unterkühlung (= die restlichen 5 Prozent der Todesursachen).

Nach mehr als zwei Stunden Verschüttungszeit überleben nur noch ca. 7 Prozent, aber auch nur dann, wenn eine offene Atemhöhle mit Verbindung nach außen besteht.

Seit Jahren ist man auf europäischer Ebene darum bemüht, die transnationale Zusammenarbeit der Rettungskräfte zu verbessern. Letztlich hängt diese aber vor allem von der Bereitschaft der Grenzregionen selbst ab, eine echte Zusammenarbeit zuzulassen.

Am 21. Jänner 2016 wurde in Znam ein Rahmenabkommen zwischen der Republik Österreich und der Tschechischen Republik unterzeichnet, mit welchem die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rettungsdienst durch Kooperationsvereinbarungen auf regionaler Ebene geregelt wird. Das Rahmenabkommen definiert den rechtlichen Rahmen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rettungsdienst mit dem Ziel, im "Grenzgebiet" eine bestmögliche rettungsdienstliche Versorgung zu gewährleisten. Der Geltungsbereich erstreckt sich dabei auf die Länder Oberösterreich und Niederösterreich sowie den Süd-

böhmischen Kreis, den Kreis Hochland und den Südmährischen Kreis. Die Landeshauptleute sowie die Hauptmänner dieser Regionen werden ermächtigt, Kooperationsvereinbarungen zu schließen. Diese Kooperationsvereinbarungen regeln die Bedingungen und Verfahrensweisen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Rettungsdienst insbesondere in folgenden Bereichen:

1. Organisation des Rettungsdienstes im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit;
2. Durchführung des Einsatzes der Einsatzkräfte einer Vertragspartei auf dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei;
3. Einsatz der Rettungsfahrzeuge einer Vertragspartei auf dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei;
4. Festlegung der geeigneten medizinischen Versorgungseinrichtung. Sofern es der Gesundheitszustand des Patienten erlaubt, wird dieser, der zum Zeitpunkt des Einsatzes der Einsatzkräfte seinen Wohnsitz im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei hat, in der Regel in das Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei transportiert;
5. Verfahrensweisen während des Transports des Patienten zu einer medizinischen Versorgungseinrichtung und bei seiner Aufnahme in der medizinischen Versorgungseinrichtung, so dass eine lückenlose medizinische Versorgung des Patienten ohne unnötige zeitliche Verzögerungen gewährleistet werden kann;
6. Kriterien zur Bewertung und Kontrolle der Qualität und der Sicherheit des Rettungsdienstes sowie Verfahrensweisen zur Dokumentation, statistischen Erfassung und Auswertung von grenzüberschreitender Zusammenarbeit im Sinne dieses Rahmenabkommens;
7. Abrechnung und Vergütung von grenzüberschreitender Zusammenarbeit nach Artikel 11 dieses Rahmenabkommens;
8. Umfang der Haftpflichtversicherung;
9. Verfahren der Kommunikation zwischen den zuständigen Rettungsleitstellen der Vertragsparteien, zwischen den Rettungsleitstellen und den Einsatzkräften und zwischen den Einsatzkräften untereinander;
10. Regeln und Vorgehensweisen, falls es während eines Einsatzes der Einsatzkräfte zum Tod eines Patienten kommt.

Ziel all dieser Regelungen ist es, dafür Sorge zu tragen, dass bei Notfällen in Grenzgebieten jene Rettungskräfte eingesetzt werden, die am schnellsten beim Patienten eintreffen können.

Zwischen dem Bundesland Tirol und Süd-Tirol bestehen zwar bereits Vereinbarungen - insbesondere was den Transport der Patienten in medizinische Einrichtungen aus dem Herkunftslandesteil derselben anbelangt - diese Übereinkommen sehen aber keinen uneingeschränkten grenzüberschreitenden Rettungseinsatz vor. Das heißt, nicht das schnellste Rettungsteam eilt automatisch zum Einsatzort, sondern nach wie vor zunächst das Einsatzteam aus dem eigenen Landesteil.

Die engen Verflechtungen innerhalb der Europaregion Tirol, aber auch die besonderen Herausforderungen als touristisch stark frequentiertes Land bedingen eine bestmögliche Zusammenarbeit der Rettungskräfte.

Aus diesem Grunde stellen die Gefertigten den Antrag:

Der Südtiroler Landtag wolle beschließen:

1. Der Südtiroler Landtag spricht sich für eine intensive Zusammenarbeit der Leitstellen sowie für grenzenlose Rettungseinsätze in der Europaregion Tirol aus, welche sicherstellen, dass automatisch jene Rettungskräfte eingesetzt werden, die am schnellsten bei den Patienten eintreffen können.
2. Die Landesregierung wird beauftragt, zu diesem Zwecke mit dem Bundesland Tirol und der Provinz Trient entsprechende Vereinbarungen zu treffen."

Der Beschlussantrag spricht, glaube ich, für sich. Es sind hier einige Beispiele von einzelnen Gebieten in Europa genannt, wo eine solche Zusammenarbeit der Rettungskräfte manchmal besser, in anderen Regionen leider noch immer schlechter funktioniert, aber ich glaube, dass gerade der Einsatz von Rettungskräften ein gutes Beispiel dafür ist, wie eine Zusammenarbeit in der Europäischen Union und auch zwischen den Grenzgebieten in der Europäischen Union funktionieren sollte, das heißt, dass zunächst nicht das eigene Rettungsteam eingesetzt wird, auch wenn das manches Mal vielleicht einen längeren Anfahrtsweg hat, sondern dass gerade auf medizinischer Ebene, wo im wahrsten Sinne des Wortes jede Minute, jede Sekunde eines Einsatzes zählt, das Rettungsteam eingesetzt wird, das am schnellsten zum Einsatzort eilen kann. Hier braucht es natürlich nicht nur den politischen Willen, sondern auch die entsprechenden Rahmenbedingungen, die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die versicherungstechnischen Rahmenbedingungen und

auch die Absicherung der Patienten. Das heißt, dass es sehr oft auch unterschiedliche Gesetzgebungen und auch die entsprechende finanzielle Bezahlung dieser Rettungseinsätze braucht, die erfolgen.

Kurzum. Was wir mit diesem Beschlussantrag beabsichtigen, ist, dass innerhalb der Europaregion Tirol die Rahmenbedingungen soweit vereinheitlicht werden und dass die Zusammenarbeit der Rettungsleitstellen in diesem Sinne soweit verbessert und vereinheitlicht wird, dass es wirklich zu einer bestmöglichen medizinischen Versorgung kommt. Das ist kein Misstrauen gegenüber der eigenen oder anderen Einsatzkräfte, sondern das ist, glaube ich, eine Notwendigkeit. Wir haben in diesem Winter bereits mehrfach Fälle gehabt, wo es gerade im Grenzgebiet zu Einsätzen nach Lawinenabgängen gekommen ist, gerade erst wieder vor vierzehn Tagen. Das war, glaube ich, am Großen Möesler im Zillertal. Diese Gruppe kam aus Südtirol, ist aber auf die Nordtiroler Seite des Zillertaler Alpenhauptkammes gewandert. Wenn hier ein Notruf abgesetzt wird, dann wird er zunächst einmal über das Netz abgesetzt. Das heißt, wenn man sich schon im österreichischen Netz befindet, dann wird man zunächst an die österreichische Leitstelle weitergeleitet. Dann muss diese erst einmal eruieren, wo sich die Unfallstelle überhaupt befindet, bevor sie eigenständig tätig werden kann. Wenn das dann auf Südtiroler Seite sein sollte, dann muss die Leitstelle in Südtirol informiert werden. Diese muss dann wieder Rücksprache halten. Das ist alles sehr aufwendig und damit geht viel Zeit verloren. Ich glaube, dass es sinnvoll wäre, wenn wir es schaffen würden, diese Zusammenarbeit insofern zu verstärken, dass sobald ein Notruf eingeht, die anderen Leitstellen auch informiert werden, aber in dieser Zeit bereits ein Rettungsteam, unabhängig ob das auf der Straße, in der Luft oder wo auch immer ist, zum Einsatzort geschickt wird, damit die Hilfe so schnell als möglich beim Patienten einlangt.

MAIR (Die Freiheitlichen): Ich habe diesen Antrag mit einem Südtiroler besprochen, der auf dem Rettungshubschrauber arbeitet, weil man auch selbst großes Interesse hat, von diesen Leuten auch zu erfahren, wie die Dinge in der Praxis bereits funktionieren. Natürlich sagt er, wenn es braucht, so wie letztes Mal im Ahrntal, dann wird das bereits schon gemacht. Da waren alle drei Rettungshubschrauber auf Südtiroler Seite besetzt und in Innsbruck hat die Leitstelle sofort den nächsten gesendet.

Sie haben auch das Beispiel der letzten Woche beim Großen Möesler gebracht, wo drei Südtiroler unter eine Lawine gekommen waren. Das war auf österreichischer Seite. Da hat man gesagt, Österreich würde zum Einsatzort fliegen, aber die Südtiroler sollten sich auf alle Fälle bereit halten. In der Praxis würde vieles, das sagt man mir zumindest, schon so funktionieren.

Sie haben einen interessanten Vorschlag gemacht, und zwar, dass es darüber hinaus besser wäre, wenn man anstelle von Hunderten von Bergrettern einige Wenige so ausbilden würde, die dann wirklich permanent in den verschiedenen lokalen Rettungszentren auch mitarbeiten würden, was eine Versorgung des Verletzten ohne Umwege ermöglichen würde und man zum Beispiel von der Bozner Einsatzzentrale aus zur Lawine fliegen könnte, um dann so schnell wie möglich das Zielkrankenhaus auch anzusteuern anstatt nach dem Abflug von Bozen aus zweimal zwischenzuladen, um Hunde und Bergretter mitzunehmen, zum Einsatzort zu fliegen, die Bergretter wieder ins Tal und dann den Verunglückten erst ins Krankenhaus zu bringen. Das würde Zeit und Geld bei Einsätzen sparen.

Um auch eine grenznahe Versorgung wie zum Beispiel im Obervinschgau oder im hinteren Passeiertal zu gewährleisten, ist die Neupositionierung der diversen Basen unumgänglich. Im Moment ist die Aufteilung der vorhandenen Rettungshubschrauber nicht ideal, da sie alle drei ziemlich nah beieinander sind. Der Pelikan 2 befindet sich in Brixen, der Pelikan 1 in Bozen und dazwischen ist der Hubschrauber des Aiut Alpin, der saisonal einsatzbereit ist.

Sie sagen auch, dass die medizinische Versorgung nur durch ein geschultes Team von Sanitätern gewährleistet werden kann, während die Bergretter für das Sichern, Graben und Suchen zuständig sind. Durch Bergführer oder Bergretter als permanente Mitarbeiter an den Einsatzstellen wird der Einsatz auch für die Sanitäter erleichtert und vor allem auch sehr viel sicherer.

Im Trentino gibt es angeblich bereits so ein Projekt, so eine Zusammenarbeit. Man sagt, dass grenzübergreifend diese Dinge in der Praxis schon funktionieren, aber wenn es dieses Projekt gibt, dann muss es auf alle Fälle gesetzlich geregelt und abgesichert werden. Das sollte laut Einschätzung nicht von einem privaten Verein gemacht werden.

STOCKER M. (Landesrätin für Wohlfahrt - SVP): Die Ausführung von Kollegin Mair war recht interessant und gibt natürlich sehr vieles wieder, was innerhalb der verschiedenen Berufsbilder auch präsent ist, die in der Bergrettung tätig sind.

Es ist sicher auch so, dass es die eine oder andere Überlegung gibt, dass es auch in den verschiedenen Ländern unterschiedliche Modelle gibt, wie man das Ganze organisiert, ob man jetzt hauptberufliche Bergretter in der Zentrale hat oder ob man auf das zurückgreift, was bei uns, glaube ich, sich sehr bewährt hat und was auch immer wieder eine Stärkung des Ehrenamtlichen ist, dass wir versuchen, dies bestmöglich mit einbeziehen auch in diese Rettungskette. Natürlich kann es unterschiedliche Meinungen auch von den unterschiedlichen Berufsbildern geben, die unterschiedlich eingeschätzt werden.

Bisher hat sich, glaube ich, dieses Miteinander - mit kleinen kritischen Momenten - von Krankenpflegern, von Sanitätsmitarbeitern, von Ärzten und von Bergrettern sehr bewährt. Es ist so, dass in einem Ablaufprotokoll ganz genau geregelt ist, wie das mit den Bergrettungskräften zu Laufen hat, welcher Bergretter auf der Strecke dahin zum Einsatzort mitgenommen wird. Ich lege schon Wert darauf, dass wir diese Resource gut nutzen, wenn man der Meinung ist, dass man in der Ausbildung noch etwas zusätzlich machen kann; das ist überhaupt keine Frage. Ich glaube, dass wir gut daran tun, diese guten Fachmensen, die wir im Bereich der Bergrettung haben, weiterhin so zu nutzen und einzusetzen, und zwar so wie wir es bisher bei allen Verbesserungsüberlegungen hatten, die selbstverständlich eingebracht werden sollen und können.

Das, was auch von Ulli Mair unterstrichen worden ist, gibt dem, glaube ich, recht, was wir über Jahre versuchen zu verbessern. Es ist dieses Miteinander zwischen der Leitstelle in Innsbruck und unserer Notrufzentrale, wo wir das Einvernehmensprotokoll unterschrieben haben und wo wirklich versucht wird, dies in bester Abstimmung zu nutzen. Wenn Bedarf ist, dann hat man sich gegenseitig nicht nur verständigt, sich nicht nur gegenseitig abgesprochen, sondern selbstverständlich auch gegenseitig abgesprochen, welche Hilfsmittel es braucht, wer bereit sein muss, wer am Einsatzort ist. Das hat bisher sehr gut geklappt.

Ich möchte an dieser Stelle noch einmal auf Medienmeldungen zurückkommen, die es zwischendurch zu einzelnen Fällen gegeben hat. Da ist es, glaube ich, gut, wenn wir uns politisch zurücknehmen und das gelten lassen, was die Fachleute, die vor Ort sind und die die Verantwortung für den jeweiligen Einsatz haben, dazu zu sagen haben und dass wir uns nicht immer wieder auch einbringen und meinen wir müssten es besser wissen.

Wir haben also dieses Einvernehmensprotokoll. Die Abstimmung zwischen den zwei Stellen läuft sehr gut. Ich glaube auch, dass wir nach einem Jahr noch einmal schauen können, was bis jetzt wunderbar geklappt hat, was weniger gut geklappt hat und wo wir zufrieden sind, dass wir dann noch das eine und andere nachbessern können. Wichtig ist mir, dass man im Unterschied zu dem, was im beschließenden Teil steht, nicht nur sagt, dass derjenige im Einsatz sein muss, der am schnellsten dort ist, sondern vor allem derjenige vor Ort sein muss, der die beste Versorgung und die sicherste Versorgung gewährleisten kann. Das ist, glaube ich, unsere Aufgabe. Und auch das werden wir nach einem Jahr überprüfen, was noch ein bisschen dauert, was die Unterschriftsleistung, die wir gemacht haben, mit beinhaltet und wo wir uns in der Absprache durchaus sehr gut treffen und das auch bisher sehr gut geklappt hat. In diesem Sinne sehe ich keine Veranlassung, hier etwas Weiteres zu beschließen. Wir haben bereits dieses Abkommen unterschrieben. Wir haben die Vereinbarungen getroffen. Es läuft sehr gut im Miteinander und in der Absprache untereinander. Wenn wir nach einem Jahr sehen, dass wir im einen und anderen Fall noch Verbesserungspotential haben, dann werden wir das vornehmen.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Es passt ganz gut, wenn wir heute Nachmittag die Europadebatte haben, aber in der Landesregierung ist man innerhalb dieses Europas offensichtlich nicht gewillt, eine engere Zusammenarbeit der Landesrettungskräfte anzustreben.

Frau Landesrätin, wir beide haben uns selbst darüber unterhalten. Sie haben mir wörtlich gesagt, dass es kein Abkommen gibt, das vorsieht, dass automatisch jenes Rettungsteam zum Unfallort eilt, das am schnellsten ist. Es gibt ein Übereinkommen, das vorsieht, dass die Patienten in das andere Krankenhaus transportiert werden, aus dem sie kommen - das kann auch das andere Rettungsteam machen, das haben Sie mir gesagt -, aber es gibt keinen Automatismus, der gewährleistet, dass das Rettungsteam zum Unfallort eilt, das am schnellsten ist. Das, was Sie sagen, klingt zwar ganz schön, nämlich dass die Ausrüstung passen muss, nur hat das mit der Realität nichts zu tun.

Wenn in der Notrufzentrale - nein, Herr Kompatscher, man muss sich das Argument zumindest einmal anhören, bevor man schon wieder nickt - ein Notruf einlangt und es heißt, Autounfall auf der Straße, mehrere Verletzte - die meisten Notrufe gehen nicht von einem Arzt ein, der genau schildert, welches die Art von Verletzungen sind -, dann muss die Notrufzentrale erst einmal abschätzen, um was für eine Art von Unfall es sich handelt und schickt dann die Einsatzkräfte dorthin. Wenn dann nicht geschaut wird, welches Einsatz-

team am schnellsten dort wäre, sondern zuerst geschaut wird, welches Einsatzteam aus dem eigenen Landesteil am schnellsten dort wäre, dann kann es vielleicht passieren, dass in Gossensaß ein Unfall passiert ist, aber im ganzen Wipptal im Moment kein Rettungswagen zur Verfügung steht. Dann kommt jener von Brixen und nicht jener, der gerade in Matrei oder in Gries am Brenner stationiert ist. Das ist leider die Realität.

Und genau das möchten wir mit diesem Beschlussantrag bekämpfen. Das heißt, dass ein Automatismus in der Zusammenarbeit der Leitstellen vorherrscht, damit durchaus auch das, was die Landesrätin sagt, sichergestellt wird, dass hier beispielsweise diese Abläufe harmonisiert werden sollen, dass bei Lawinenabgängen beispielsweise das Equipment, also die Ausstattung entsprechend auch gleichgeschaltet werden soll, damit es auch nicht zu Unterschieden kommt. Diesbezüglich bin ich absolut Ihrer Meinung. Aber für mich zählt zunächst, dass diese Kompetenzstreitereien aufhören, dass man erst einmal eruieren muss, wer überhaupt zuständig ist oder wie es zum Beispiel vor einigen Jahren bei der Bergrettung in Pfitsch war, dass man erst einmal klären musste, wer die Toten überhaupt antransportieren durfte, weil sie sozusagen auf österreichischer Seite abgestürzt, aber auf Südtiroler Seite gelandet sind. Das ist ein solcher bürokratischer Wahnsinn, der Zeit kostet, Zeit, die die Patienten in Notsituationen nicht haben.

Wenn es in anderen Regionen funktioniert, wenn in anderen Regionen derartige Rahmenabkommen getroffen werden können, dann frage ich mich, warum wir uns dies als Land Südtirol nicht als Ziel setzen können dahingehend, dass innerhalb der Europaregion Tirol zusammen mit dem Bundesland Tirol und dem Trentino - das soll nicht einseitig sein, sondern für beide Seiten gelten, das heißt nicht nur für Südtirol, sondern auch für Einsatzkräfte in Nordtirol gleichermaßen wie für die Einsatzkräfte im Trentino - das Rettungsteam eingesetzt wird, das am schnellsten zum Unfallort kommt. Das ist ein Europa wie wir es uns vorstellen. Das ist eine Zusammenarbeit in der Europaregion Tirol und nicht schöne Sonntagsreden am Buffet und wenn es dann darauf ankommt, dann ist man nicht einmal bereit, eine Zusammenarbeit zu suchen.

Deswegen ersuche ich, Herr Landtagspräsident, um eine namentliche Abstimmung, weil diejenigen, die immer schön von der Europaregion Tirol reden, unter Beweis stellen sollen, dass sie im Landtag auch so handeln.

PRESIDENTE: Metto in votazione la mozione n. 906/18 per appello nominale, come richiesto dal consigliere Knoll. Apro la votazione:

*(Votazione per appello nominale con procedimento elettronico -
Namentliche Abstimmung mit elektronischer Abstimmung)*

La mozione è respinta con 9 voti favorevoli e 15 voti contrari e 5 astensioni. Presenti 33 consiglieri, votanti 29, non votanti 4 (Artioli, Mussner, Nogglar, Widmann).

Hanno votato sì i consiglieri Atz Tammerle, Knoll, Mair, Oberhofer, Pöder, Stocker S., Tinkhauser, Zimmerhofer, Zingerle.

Hanno votato no i consiglieri Achammer, Amhof, Bizzo, Blaas, Hochgruber Kuenzer, Kompatscher, Renzler, Schiefer, Schuler, Stirner, Stocker M., Theiner, Tommasini, Tschurtschenthaler, von Dellemann.

Si sono astenuti i consiglieri Dello Sbarba, Foppa, Heiss, Köllensperger, Urzi.

La votazione deve essere annullata per presunti problemi tecnici segnalati dall'assessore Mussner.

Ripetiamo la votazione. Metto in votazione la mozione n. 906/18 per appello nominale, come richiesto dal consigliere Knoll. Apro la votazione:

*(Votazione per appello nominale con procedimento elettronico -
Namentliche Abstimmung mit elektronischer Abstimmung)*

La mozione è respinta con 4 voti favorevoli, 23 voti contrari e 5 astensioni. Presenti 33 consiglieri, votanti 32, non votante 1 (Widmann).

Hanno votato sì i consiglieri Atz Tammerle, Knoll, Pöder, Zimmerhofer.

Hanno votato no i consiglieri Achammer, Amhof, Artioli, Bizzo, Blaas, Hochgruber Kuenzer, Kompatscher, Mair, Mussner, Nogglar, Oberhofer, Renzler, Schiefer, Schuler, Stirner, Stocker M., Stocker S., Theiner, Tinkhauser, Tommasini, Tschurtschenthaler, von Dellemann, Zingerle.

Si sono astenuti i consiglieri Dello Sbarba, Foppa, Heiss, Köllensperger, Urzi.

Punto 12) all'ordine del giorno: **"Mozione n. 900/18 del 10/4/2018, presentata dal consigliere Pöder, riguardante: No al divieto di circolazione per i veicoli diesel."**

Punkt 12 der Tagesordnung: **"Beschlussantrag Nr. 900/18 vom 10.4.2018, eingebracht vom Abgeordneten Pöder, betreffend: Nein zum Dieselfahrverbot."**

Dopo la decisione del tribunale amministrativo federale di Lipsia, adottata il 27 febbraio di quest'anno, di dare alle città e ai comuni della Germania la facoltà di introdurre divieti di circolazione per veicoli diesel in nome di una maggiore tutela della qualità dell'aria, la Giunta provinciale non ha perso tempo e ha immediatamente annunciato che anche nella nostra provincia verrà introdotta una misura di questo tipo.

Oltre a togliere ai cittadini la facoltà di decidere, annunciando questo divieto la politica sconfessa se stessa, in quanto per anni ha agevolato l'acquisto di veicoli diesel. Poco tempo fa persino la Giunta provinciale ha comprato 124 autobus diesel.

Soprattutto i lavoratori dipendenti, gli artigiani e coloro che lavorano nel settore dei servizi, oltre a subire una perdita di valore, saranno costretti ad affrontare spese impreviste per l'acquisto di un nuovo mezzo, visto che per raggiungere il posto di lavoro non potranno più usare quello che hanno. Il divieto contribuirà inoltre a tenere i turisti lontani dalle nostre località, e i negozi in centro subiranno ulteriori pesanti svantaggi in termini di concorrenza rispetto ai centri commerciali in periferia.

Il divieto di circolazione per i veicoli diesel è una misura presa d'impulso, peraltro oggetto di accese discussioni in ambito scientifico, che comporta un onere eccessivo per artigiani, fornitori di servizi, commercianti, operatori turistici e lavoratori dipendenti.

Ciò premesso,

*Il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
delibera*

quanto segue:

Il Consiglio provinciale si dichiara contrario all'introduzione in provincia di Bolzano di un divieto di circolazione per i veicoli diesel, e incarica la Giunta provinciale di sospendere tutti i preparativi e i provvedimenti necessari in tal senso ovvero di revocare quanto prima tutto ciò che è già stato fatto a tal fine.

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig am 27. Februar dieses Jahres entschieden hat, dass bundesdeutsche Städte und Gemeinden Fahrverbote für Diesel-Autos unter dem Deckmantel der Luftreinhaltung verhängen dürfen, hat die Südtiroler Landesregierung dieses Urteil umgehend zum Anlass genommen, diese Maßnahmen auch für Südtirol anzukündigen.

Neben einer kalten Enteignung der Bürger stellt dieses angekündigte Verbot einen Wortbruch der Politik dar. Jahrelang wurden Anschaffungen von Dieselfahrzeugen durch die Politik gefördert. Sogar die Südtiroler Landesregierung hat unlängst 124 Dieselbusse angekauft.

Zusätzlich zum erlittenen Wertverlust kommen nun gerade auf Arbeitnehmer, Handwerker und Dienstleister unvorhergesehene Anschaffungskosten für neue Autos zu, nachdem sie ihre Arbeitsplätze wohl nicht mehr erreichen dürfen. Auch Touristen werden aus den Urlaubsdestinationen ferngehalten, Geschäfte in Ortszentren erleiden einen weiteren eklatanten Wettbewerbsnachteil gegenüber Einkaufszentren in der Peripherie.

Das Dieselfahrverbot ist wenig durchdacht, wissenschaftlich höchst umstritten und für Handwerker, Dienstleister, Kaufleute, Touristiker und Arbeitnehmer eine unzumutbare Belastung.

Dies vorausgeschickt,

*fasst
der Südtiroler Landtag*

folgenden Beschluss:

Der Südtiroler Landtag spricht sich gegen den Erlass von Dieselfahrverboten in Südtirol aus und beauftragt die Landesregierung, sämtliche dafür notwendigen Vorbereitungen und Maßnahmen einzustellen bzw. soweit bereits erfolgt, umgehend zurückzunehmen.

Emendamento alla parte dispositiva, presentato dal consigliere Pöder: La parte dispositiva è così sostituita: "Il Consiglio provinciale si dichiara contrario all'introduzione in provincia di Bolzano di ulteriori divieti di circolazione per i veicoli diesel."

Der beschließende Teil erhält folgende Fassung: "Der Südtiroler Landtag spricht sich gegen den Erlass von weiteren Dieselfahrverboten in Südtirol aus."

La parola al consigliere Pöder, prego.

PÖDER (BürgerUnion - Südtirol - Ladinien): Das ist eine ziemlich hysterische Debatte, die in Europa im Zusammenhang mit den Dieselfahrverboten zugange ist. Das ist fast so hysterisch wie die Wolfsdebatte, aber im Zusammenhang mit dieser Dieselfahrthematik stecken natürlich ganz andere Interessen auch dahinter. Wir haben uns hier schon öfters darüber unterhalten. Ich will auch nicht weiter darauf eingehen, dass auch ein neues Elektroauto hinsichtlich der Ökobilanz, der Gesamtbilanz nicht unbedingt so schnell sich rechnet und amortisiert, wenn man so will, denn die Herstellung eines neuen Elektroautos verbraucht Energie, hat mit CO₂-Entwicklung usw. zu tun.

Ich will mit diesem Antrag erreichen - das ist das Einzige, was ich will -, dass der Landtag sich gegen weitere generelle Dieselfahrverbote ausspricht. Hier sind schon generelle Dieselfahrverbote gemeint. Wir wissen, dass es 2011 schon einmal einen Beschlussantrag der Landesregierung gegeben hat, Kollege Theiner, als Sie noch nicht dafür verantwortlich waren und auch als Landesrat Mussner noch nicht für den Mobilitätsbereich verantwortlich war, mit dem sehr weitreichende Dieselfahrverbote zumindest in Aussicht gestellt wurden, beschlossen wurden. Erlassen müssen dies letztlich die Gemeinden in ihren Gebieten. Das hat damals dazu geführt, dass tatsächlich einige Fahrverbote erlassen wurden, die zum Schluss allerdings wieder gekippt wurden oder wie auch immer.

Mit diesem Antrag möchte ich nur erreichen, dass keine weiteren - man kann auch das Wort "generellen" einfügen - Dieselfahrverbote erlassen werden. Warum? Weil ich glaube, dass eine solche Maßnahme eine kalte Enteignung all jener wäre, die ein Dieselfahrzeug besitzen. 180.000 Dieselfahrzeuge dürften 100.000 Besitzer oder Eigentümer sein. Das wäre einmal eine kalte Enteignung. Das ist einfach so, nachdem man 20 Jahre lang erklärt hat, dass wir alle Dieselfahrzeuge kaufen sollen, weil dies das sauberere Auto ist als der Benziner und irgendjemandem eingefallen ist, den Diesel zu verbieten, warum auch immer.

Ich will den Aspekt der Stickoxydmissionen nicht kleinreden. Es gibt sicherlich manche Zonen wie vielleicht in Bozen, in denen es durchaus prekär ist. Das will man nicht kleinreden. Wenn man irgendwo wohnt, wo das keine Problematik ist, dann tut man sich auch leichter zu fragen, warum man das verbieten soll. Ein generelles Verbot halte ich für nicht zielführend. Ich glaube nicht einmal, dass es einen weiteren Beschluss bräuchte, um zusätzliche punktuelle Verbote zu erlassen. Wenn Bozen in der Romstraße oder wo auch immer der Meinung ist, dort punktuell eine Maßnahme zu treffen, dann kann dies Bozen, denke ich, tun, ohne dass die Landesregierung irgendwo eingreift. Das kann sein, aber es kann auch anders sein.

Ich gehe einmal davon aus, dass die Feinstaubbelastung, meiner Meinung nach, soweit ich das verstehe, nachdem ich mich doch eingelese haben, nicht das Problem der Diesel ist, sondern wir haben ganz andere Problematiken. Wir haben den Bremsabrieb usw. Wir wissen auch, dass es ganz andere Ausstoße gibt. Es geht um die Stickoxydmissionen und das ist sicherlich eine Problematik, die nicht unterschätzt werden darf.

Aber einfach so einmal eine kalte Enteignung von 100.000 Dieselfahrzeugeigentümern halte ich für grünen Populismus reiner grüner populistischer Natur. Ich denke ganz einfach, dass man hier nicht bedenkt, dass, wenn wir alle plötzlich von heute auf morgen auf Elektroautos umsteigen, wir alle plötzlich mit Atomstrom fahren, das wollen wir auch nicht, denn von heute auf morgen wird es nicht möglich sein, so viel Energie, so viel Strom aus erneuerbaren Quellen herbeizuschaffen. Wir haben dann auch die Problematik, was wir mit den Dieselfahrzeugen machen. Diese fahren dann irgendwo weiter, vielleicht in Russland, in Polen oder irgendwo anders, wo sie weiter zirkulieren dürfen. Manches unserer Autos ist ja schon in Polen, aber es ist sicherlich eine Problematik, dass wir neue Elektroautos hätten und die Erzeugung, die Produktion der Elektroautos wieder eine enorme Zusatzbelastung an Energieverbrauch bedeuten würde. Das muss eine

Entwicklung sein, die eintreten wird. Das muss eine Entwicklung sein, die allerdings nicht zu schnell, vielleicht auch nicht zu langsam vonstatten gehen darf, weil es vom ökologischen Gesichtspunkt her einfach nicht zielführend ist - vom ökonomischen Gesichtspunkt her für die Autohersteller wahrscheinlich schon -, dass ich heute jedes Dieselauto nach zwei oder drei Jahren schon wieder auswechsle und mir ein Elektroauto kaufe usw.

Die Hersteller sind, denke ich, in einer Win-win-Situation. Diese sagen, wir haben jetzt so lange in die Forschung von Dieseldieseltechnologie investiert, das sind Milliarden über Milliarden, und wollen so lange wie möglich noch Dieselautos verkaufen, um diese Investitionen wieder hereinzubekommen. Wenn wir allerdings im gleichen Atemzug noch die Elektroautos in den Verkauf mit reinschieben können, dann passt das auch, weil wir da auch wieder hunderte von Millionen und Milliarden Entwicklungskosten investieren. Die Autohersteller sind mehr oder weniger in einer Win-win-Situation.

Ich habe auch mitbekommen - und das auch von Seiten durchaus ökologisch orientierter Fachzeitschriften -, dass ein Dieselauto, ein ganz normales Personenkraftzeug mit nicht sehr großem Aufwand auf die AdBlue Technik umrüstbar ist - bei den Lkws ist es ohnehin fast Standard -, das mit einer Art Zusatzkatalysator etwas kostet. In Deutschland wird darüber diskutiert, wer die Kosten tragen sollte. Der Bund will dort die Kosten nicht tragen. Dieser sagt, dass die Autohersteller diese Kosten tragen sollen. Ich denke auch, dass die Autohersteller diese Kosten zumindest in einem bestimmten Bereich tragen sollten, um ein Dieselfahrzeug - wir reden hier von ganz normalen Personenkraftwagen - umzurüsten. Dann tendiert der gefährliche Ausstoß gegen Null. Da werden, glaube ich, 97 oder 98 Prozent des noch vorhandenen Ausstoßes durch das Vorbrennen über diesen Harnstoff herausgefiltert, der als AdBlue verkauft wird. Das alles soll und kann dazu führen, dass die gekauften Dieselautos eine bestimmte Zeit noch weiter benutzt werden können. Dann wird man ohnehin irgendwann einmal die Entwicklung hin zum Elektroauto fördern. Das ist eine phantastische Entwicklung, das ist eine interessante Entwicklung, das gebe ich zu, aber jetzt herzugehen und zu sagen, Verbote genereller Natur, ist nicht zielführend.

Ich habe den Antrag so weit zusammengekürzt, dass es folgendermaßen heißt: "Der Landtag spricht sich gegen den Erlass von weiteren Dieselfahrverboten in Südtirol aus." Man kann auch noch das Wort "generellen" hineinschreiben, wenn man das will. Dann wäre es noch klarer. Die Gemeinde Bozen kann das, glaube ich, punktuell ohnehin machen, wenn wirklich ein Notstand herrscht. Das andere, diese generellen Diskussionen schaffen nur Unsicherheit. Das sollten wir, denke ich, schon auch in einer gewissen Verantwortung gegenüber jenen 100.000 Dieselfahrzeugeigentümern erklären, dass wir sagen, Ihr werdet nicht von heute auf morgen kalt enteignet.

URZÌ (L'Alto Adige nel cuore): Io voterò convintamente a favore di questa mozione. Il dibattito che si è innescato ha del paradossale e dell'isterico, nel senso che quando di fronte a una situazione si reagisce con un'impulsività che è stata mostrata in questi frangenti, ignorando o facendo finta di non percepire la delicatezza del tema che viene affrontato per pura demagogia, evidentemente c'è la necessità di reagire.

Quindi io convintamente voto a favore di questa mozione e soprattutto convintamente affermo che i provvedimenti ventilati che dovrebbero intervenire in termini di restrizione sulla possibilità di poter utilizzare veicoli diesel EURO 3 nell'ambito di alcune realtà comunali, in particolare il Comune capoluogo di Bolzano, sono provvedimenti classisti che colpiscono soprattutto coloro che si trovano in maggiore difficoltà economica. È evidente che un veicolo classe EURO 3 diesel è un veicolo - io mi soffermo su questo particolare - che ha qualche anno e non viene sostituito perché il proprietario non ha i mezzi, le possibilità e le risorse per poterlo sostituire. È evidente che mezzi di natura commerciale come quelli utilizzati da artigiani e operatori economici, non vengono comprati per essere dismessi in 6 o 8 mesi, come possono probabilmente alcuni fortunati, ma vengono tenuti in servizio per numerosi anni perché evidentemente l'investimento per l'acquisto di un nuovo mezzo è un investimento importante per un'azienda e non è così scontato che possa essere quindi sopportato in maniera allegra. Quindi l'aver ventilato ipotesi di intervento drastiche in materia di restrizione della possibilità al transito per veicoli EURO 3 è un'impresa che evidentemente costituisce uno schiaffo e una mortificazione nei confronti di chi non ha la possibilità economica di potersi comprare un EURO 6 o un Mercedes o una Bmw ultimo modello.

Credo che questo tipo di intervento abbia il dovere di essere col vento a favore della tutela della salute pubblica, dell'ambiente e quindi intervento di moderazione e debba essere calcolato sulla base di criteri che sono più ampi rispetto a quelli sui quali si sono operate alcune scelte o si sono ventilate alcune soluzioni.

Quindi auspico che l'indirizzo sia chiaro in termini di sospensione di questo tipo di minaccia nei confronti dei possessori di veicoli diesel EURO 3, in particolare nel Comune di Bolzano.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo Verde - Grupa Vërda): Jetzt sind wir endlich beim famosen Luft-einsaugartikel, den Kollege Knoll vorhin angekündigt hat. Ich denke, dass dieser Aufschrei gegen diese drohenden Verbote, dieses "an-die-Wand-Malen" einer kalten Enteignung bei weitem über die Wirklichkeit hinausschießt. Hier geht es um eine wirklich sehr überschaubare Maßnahme, die auch mit sehr viel angezogener Handbremse, um im automobilistischen Bereich zu bleiben, eingeführt werden soll.

Zunächst denke ich, dass es wirklich wichtigere Fronten gibt, an denen man die Luftverschmutzung bekämpfen muss. Dazu gehört in erster Linie die Autobahn, die eine Form der Dreckschleuder der Emissionsquelle ist, die unerträglich ist und die von dieser Maßnahme in keiner Weise betroffen wäre.

Die Maßnahmen, die vorgeschlagen sind, entsprechen seitens des zuständigen Assessorates, des Amtes für Luft und Lärm von Landesrat Theiner den europäischen Normen. Sie sind nicht gewissermaßen aus Willkür, aus Jux und Tollerei der Landesregierung erfolgt, sondern europäischen Normen folgend, die etwa in Deutschland dazu geführt haben, dass dort nicht nur die Diesel der Schadstoffklassen Euro 1 bis 3, sondern auch jene von Euro 4 betroffen sind und das sind weitaus mehr.

Diese kalte Enteignung, wie sie Kollege Pöder nennt, würde in Südtirol die Klassen Euro 1 bis Euro 3 betreffen. Das sind im Großen und Ganzen - Landesrat Theiner wird das noch bestätigen - ein bisschen mehr als 50.000 Fahrzeuge, während die Klassen Euro 4 mit 56.000 und Euro 5 mit 58.000 davon vorerst nicht betroffen wären, sondern erst in späteren Jahren. Außerdem wären nur bestimmte Städte und vielleicht auch nur bestimmte Straßen davon betroffen. Zudem würden wahrscheinlich auch die Fahrzeuge der Handwerker weitestgehende Erleichterungen erfahren. Das Ganze ist eher eine Form von Wellness-Therapie, um der Luftverschmutzung beizukommen. Ich sehe wirklich nicht die große kalte Enteignung, die hier angedroht wird. Das ist kein Thema.

Allerdings muss man hinzufügen, dass es eine Maßnahme ist, die nicht sonderlich viel verbessern wird. Da muss man realistisch sein, wie es Kollege Knoll vorhin angedeutet hat. Der Feinstaub ist nach wie vor weitaus bedrohlicher und in seiner besonders feinen Konsistenz eigentlich kaum messbar. Das ist eigentlich der springende Punkt. Wir hatten Feinstaubalarm noch vor zehn Jahren. Dieser bezog sich auf grobe Partikel. Diese sind nicht mehr in der Luft, dafür aber die kleinen, wobei diese offenbar nicht gemessen werden.

Insgesamt ist diese Maßnahme relativ moderat. Sie wird bestimmte Autokategorien treffen, die auch nachrüsten können. Die AdBlue Technik hilft; das ist richtig, Kollege Pöder. Das kostet ungefähr 2.000 bis 2.500 Euro, dämpft auf 40 bis 70 Prozent herunter. Ich denke schon, dass diese Maßnahme probeweise mit sehr vielen Einschränkungen und Ausnahmen durchaus vertretbar ist und der europäischen Norm entspricht. Wir Grünen werden uns mit Entschiedenheit dafür aussprechen, diesen Antrag nicht anzunehmen.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Im Sinne einer Reduzierung des Feinstaubes würde ich den Kollegen Heiss bitten, nicht allzu oft mit gezogener Handbremse zu fahren, denn der Bremsenabrieb produziert einen sehr großen Anteil an der Feinstaubbelastung, Scherz beiseite.

Ich möchte den Kollegen Pöder fragen, ob es möglich wäre, im beschließenden Teil des Änderungsantrages vor dem Wort "Dieselfahrverboten" das Wort "Pkw" einzufügen, weil ich glaube, dass das zwei unterschiedliche Ebenen sind. Vom Kollegen Heiss wurde schon richtig auf die Problematik der Brennerautobahn und - das sehe ich auch - auf die Problematik der öffentlichen Busse hingewiesen. Ich sehe es schon als ein Problem an, dass die öffentliche Verwaltung Dieselbusse ankauft. Ich glaube, dass zukünftig beispielsweise auch ein Verbot für Dieselbusse in Städten erlassen werden könnte. Das würde ich für sinnvoll erachten. Deswegen diese Unterscheidung zwischen Pkws, Bussen und Lkws.

Was hier gemeint ist oder was die Ausführungen des Kollegen Pöder betrifft, sind im Grunde genommen die Pkws, die im Wert verlustig würden, wenn von heute auf morgen ein Fahrverbot eintreffen würde. Wir haben die Problematik auf der Brennerautobahn. Wir haben beispielsweise an der Messstelle in Schrammbach eine 107prozentige Überschreitung der Stickstoffdioxidwerte bei einem Grenzwert von 30 bis 35 Mikrogramm, der zulässig wäre. Die WHO empfiehlt sogar nur 20 Mikrogramm. Hier besteht schon Handlungsbedarf. Da sage ich auch, dass es nur mehr Kosmetik ist, wenn wir dann in den Städten vielleicht irgendwo in einem kleinen Bereich im Zentrum ein Dieselfahrverbot erlassen, über die Autobahn aber die Diesel Lkws fahren, dass es nur so donnert. In solchen Bereichen wäre es, glaube ich, schon sinnvoll, die

Möglichkeit eines Dieselfahrverbotes beispielsweise für Lkws und für Busse bei so starken Schadstoffbelastungen zu erlassen, was dann nicht möglich wäre, wenn wir generell einfach sagen, wir wollen keine Dieselfahrverbote in Südtirol haben. Deswegen würde ich den Vorschlag machen, wenn der Kollege Pöder einverstanden ist, dass man diese Unterscheidung machen kann, indem das Wort "Pkw" eingefügt wird.

Ein Wort noch zu den Feinstaubbelastungen, weil man es vielleicht ein bisschen im globaleren Kontext sehen muss. Wir waren letztes Jahr mit dem Landtag in Kiel Schleswig-Holstein. Dort hat man uns von der immensen Feinstaubbelastung in Kiel berichtet. Wir haben uns gefragt, wo diese herkomme, weil keine direkte Autobahn oder irgendetwas vorbeiführt. Da war es die Schifffahrt, weil Kreuzfahrtschiffe mit Schweröl sozusagen angefeuert werden, dessen Öl sogar noch aufgeheizt werden muss und extra nur draußen, sobald sie nicht mehr in Sichtweite des Landes sind, diese Schweröltanks anheizen, weil eine so große Rauchwolke rausgeht, dass das imageschädigend wäre. Die Problematik ist sehr, sehr viel weitreichender.

Wir sollten hier in Südtirol, glaube ich, mit gutem Beispiel vorangehen, und zwar dort, wo wir es können. Hier kann gerade der öffentliche Personenverkehr eine maßgebliche Rolle spielen, indem beispielsweise weitestgehend auf Dieselbusse usw. verzichtet wird, weil wir dieses Märchen, dass Diesel sauberer ist, nicht glauben. Dies ist effizienter und ökonomischer auf lange Sicht, aber deswegen nicht sauberer.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Die Inkongruenz zwischen dem Ankauf seitens des Landes von 250 Dieselnbussen für die SAD fällt auf. Wenn man dann gleichzeitig über Dieserverbote redet, dann passt das irgendwo nicht zusammen.

Wir haben die Verbote schon bei den Klassen Euro 2, 3, 4 usw. gesehen. Das ist immer ein Gefallen an die Autoindustrie. Diese hat sich aus diesem Grund an diesen Verboten immer sehr gefreut.

Das, was man wirklich machen muss, bevor man von Verboten spricht und bevor man Verbote angeht, ist, dass man einmal das Transit- und Verkehrsproblem löst, angefangen bei der Brennerautobahn. Da arbeitet die Landesregierung dran. Das ist das große Problem des Umwegverkehrs, der Diesel in Österreich zu billig ist, unsere Maut zu billig ist. Das alles haben wir schon oft besprochen. An denen weiß ich, dass die Landesregierung arbeitet. Das ist ein sinnvoller Ansatz.

Es hat, so gesehen, nicht viel Sinn, Dieserverbote auszusprechen, wenn dann auch die Benzin Pkws weiterfahren. Wenn man sieht, dass in jedem Auto nur ein Insasse sitzt, dann ist auch klar, dass dies nicht die Lösung ist. Lösungen kann es geben, wie es andere Städte wie Zürich schon vormachen auch mit einer City-Maut, Parkplätze müssen in die Peripherie verlegt werden, der öffentliche Personennahverkehr gestärkt werden. In Zukunft würde es wahrscheinlich Überlegungen wie eine Carbon Tax geben, wo man mit dem Verursacherprinzip, unabhängig vom Treibstoff, die Umweltbelastung besteuern kann. Ein Verbot ist so gesehen die "ultima ratio". Es gibt Städte, die dies bereits gemacht haben, aber auf eine ganz präzise Art, wie zum Beispiel Paris, Mexico City, Athen, Madrid, die mir jetzt spontan einfallen. Diese haben bereits Verbote ausgesprochen, aber auf das Jahr 2024/2025. Somit wird das Risiko einer, wie es Kollege Pöder gesagt hat, kalten Enteignung minimiert. Die Autos, die heute zirkulieren, haben noch einmals 8 oder 9 Jahre Zeit. Man stellt aber den Herstellern die Rute ins Fenster. Es wird nämlich unattraktiv, weiterhin Dieselfahrzeuge zu produzieren. Das ist durchaus eine sinnvolle Maßnahme.

Ich glaube also zusammenfassend, dass die Gesundheit Vorrang hat. Dieserverbote sind die letzte "ratio". Das macht man nur, wenn man alles andere schon versucht hat. Wir wissen, dass Dieselemissionen und der Feinstaub - das haben wir schon gesagt - schädlich sind. Auch diese verursachen indirekt Kosten für die Allgemeinheit, belasten unsere Gesundheit und daher unsere Gesundheitssysteme. Dieserverbote also als "ultima ratio". Davor haben wir viele Hebel, an denen wir anzusetzen haben, bevor wir die Verbotschiene beschreiten. Aber als "ultima ratio" kann man ein Dieserverbot nicht ausschließen, wenn wir die Gesundheitsbelastung nicht anderweitig in den Griff bekommen können.

SCHULER (Landesrat für Land- und Forstwirtschaft, Zivilschutz und Gemeinden - SVP): Nur eine Verständnisfrage nach der Wortmeldung des Kollegen Köllensperger. Wie wir wissen, wurde hier in letzter Zeit und immer wieder das Thema Pestizide aufgeworfen. Auch bei nur geringsten Rückständen, die, wie wir alle wissen, nach menschlichem Ermessen von den gesundheitlichen Bedenken weit entfernt sind. Das sehen Sie aus einer bestimmten Sicht. Wenn es jetzt um das Dieserverbot geht, wo wir wissen, dass die Grenzwerte mehrfach überschritten werden, sehen Sie die Dinge anders. Das verstehe ich nicht ganz. Deswegen ersuche ich um Erläuterung.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Was die Verkehrsbelastungen anbelangt, werden Sie sich daran erinnern, dass wir bereits Anfang 2014 über Maßnahmen zur Verkehrsentslastung der Brennerautobahn gesprochen haben. Meine Anträge waren jene, den Verkehr der SAD-Busse aus Rentsch zu verlegen und eine City-Maut einzuführen. Ich habe mich mit diesem Thema natürlich befasst.

Ich gebe Ihnen recht - da kann ich durchaus Ihrer Ausführung folgen -, wenn Sie sagen, dass man alles in eine Korrelation setzen sollte. Wie schlimm ist die Pestizid-Belastung? Wie schlimm ist die Belastung durch Dieselabgase? Da kann ich mit Ihnen mitreden. Aber dass Sie mir hier wenig Kohärenz vorwerfen, kann man so nicht stehen lassen, da ich mich gerade mit dem Thema der Verkehrsbelastung und Umweltbelastung durch den Verkehr in den Städten sehr oft und intensiv auseinandergesetzt habe, wahrscheinlich sogar mehr als mit dem Pestizid-Thema selbst.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Ich glaube, dass dies nicht sehr sinnvoll ist. Ich wundere mich jetzt über den Landesrat, in dem Fall über den Abgeordneten Schuler, der hier auf einmal eine Problematik gegen die andere aufrechnet. Ich spreche jetzt auch als Unterländerin. Wir kennen beide Problematiken. Diese betreffen uns beide. Sowohl die Pestizidbelastung als auch die Verkehrsbelastung wird von den Menschen wahrgenommen. Ein Dieserverbot wird ganz sicher nicht die Problematik der Spritzmittel lösen. Deshalb stehen die beiden Problematiken nebeneinander. In bestimmten Gegenden Südtirols merkt man beide ganz besonders, in manchen nur eine.

Ich erinnere daran, dass bei der Brennerautobahn - der Dachverband hat es vorgerechnet - zwischen 60 und 70 Menschen im Jahr von einem frühzeitigen Tod betroffen sein könnten, wenn man die Berechnungen der europäischen Umweltagentur auf Südtirol herunterrechnet. Deshalb ist dies ein erstklassiges Problem in unserem Land, das mit sehr vielen verschiedenen Maßnahmen angegangen werden muss. Ich glaube, dass hier schon gesagt wurde, welche Maßnahmen mit einem Dieserverbot irgendwo nicht deckungsgleich sind, sondern jene, die vielleicht zuerst in Angriff genommen werden müssten. Wir haben das hier in diesem Landtagssaal schon oft gesagt. Wir bitten auf jeden Fall dringend darum, dieses Thema in Angriff zu nehmen.

Seit Jahren - wir haben das auch nachgeschaut - wird immer wieder aufgezeigt, wie sich die Stickoxidwerte entwickeln. Wir gehen nicht in die richtige Richtung. Wir sehen, dass bisher die Maßnahmen nicht in die richtige Richtung zielen. Es ist völlig inkohärent, wenn wir einerseits von der dritten, von der flexiblen oder von der dynamischen Autobahnspur sprechen und uns gleichzeitig mit Dieserverboten auseinandersetzen. Vielleicht müsste man sich eine Verkehrsrichtung auch aussuchen, in die man zielt. Und diese muss ganz eindeutig in Richtung Gesundheit der Menschen und nicht eines weiteren Ausbaus der Verkehrsbelastung gehen.

SCHIEFER (SVP): Werte Kolleginnen und Kollegen! Nachdem dieses Thema Pestizide, Spritzmittel gegen Diesel ausgespielt wird und angeklungen ist, muss ich schon sagen, dass im Prinzip der Schaden, der im Unterland vor allem durch die Autobahn und durch die verschiedenen Straßen durch den Dieselausstoß angerichtet wird, im Allgemeinen nicht nur größer ist, sondern viel mehr empfunden wird als die Schäden und Belastungen durch die Pflanzenschutzmittel.

Zudem möchte ich schon daran erinnern - Du, Brigitte, weißt das auch als Unterländerin -, wie sehr sich die Landwirtschaft im Laufe der letzten Jahre und Jahrzehnte bemüht hat, die Situation gerade in diesem Punkt wesentlich zu verbessern, und zwar durch weniger Einsätze und durch eine ganz aufmerksame Betreuung durch den Beratungsring. Ich glaube schon sagen zu können, dass durch die Spritzmittel und durch die ganzen "Pestizide", die heute noch verwendet werden, die Gefahren bei weitem viel geringer sind als in der Vergangenheit. Diese Verbesserung muss man jeder Hinsicht anerkennen sei es bei Agros, also noch bei der traditionellen Art und Weise, umso mehr bei Bio und den biodynamischen Kulturen. Somit würde ich das nicht unbedingt als Vergleich nehmen.

Diesel ist ein Problem, das wissen wir, überhaupt die Fahrzeuge sind ein Problem auf der Autobahn und auf allen Straßen. Wir alle tragen selber dazu bei. Wir haben schon öfters darüber gesprochen. Man kann gerade angesichts dieser Tatsachen nicht gegen ein generelles allgemeines Dieserverbot sein. Man muss, glaube ich, einfach auch abwägen, worum es geht. Wo die Situation am schlimmsten ist, wird man die Möglichkeit immer noch offen lassen müssen zu intervenieren. In diesem Fall sind ohnehin die Gemeinden gefordert. Somit kann man den Gemeinden nicht ganz den Riegel verschieben. Wir sollten versuchen, das

Thema Pestizide, Pflanzenschutzmittel usw. nicht mit einem anderen viel größeren Thema, das die ganze Route zwischen Brenner und Salurn betrifft, zu vermischen, und zwar die Ausstöße vom Diesel. Danke!

ARTIOLI (Team Autonomie): Io sono assolutamente favorevole a questo emendamento e trovo che sia ridicolo dire che dobbiamo ulteriormente vietare la circolazione dei veicoli diesel, perciò io voterò assolutamente a favore e ringrazio il consigliere Pöder che ha fatto questa mozione.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Die Fraktion der Freiheitlichen wird diesen Beschlussantrag aus einem einfachen Grund mittragen. Als Gemeinderat in Brixen habe ich miterlebt, wie die Gemeinde Brixen damals mit dem Bürgermeister auch in Hinsicht und in Zusammenarbeit mit der Grünen Bürgerliste Brixen Aktionen setzen wollte. Man hat dann schnell ein Verbot eingeführt. Als ich nach einem Jahr oder mehr nachgefragt habe dahingehend, was es gebracht hätte, vor allem aber wie viele Sanktionen verhängt wurden - es gibt immer Leute, die sich um dieses Verbot scheren -, war die Antwort eigentlich sehr einseitig. Man habe nur ermahnt und nicht gestraft, also war es von der Handhabung dieses Gesetzes her schon ein Nonsens. Ein Gesetz ist immer nur so gut, so gut man es auch kontrollieren und umsetzen kann und auch die Sanktionen damit verhängt. Ansonsten ist dieses Gesetz nur für jene, die sich leicht einschüchtern und abschrecken lassen.

Es ist auch so, dass es dann immer wieder Ausnahmegenehmigungen gibt. Die Landwirtschaft, die auf Dieselfahrzeuge nicht verzichten kann, auch alte Busse, die dann als Touristenbusse kommen. Hier würde es wirklich ein Problem schaffen. Wenn auf der Autobahn dieses Verbot sowieso nicht greifen kann, dann mussten Leute aus der Peripherie, wie zum Beispiel aus Afers, durch Brixen fahren und plötzlich einen weiteren Umweg machen. Die Lüsner mussten eine ganz eigene Route nehmen, die noch mehr Umwegverkehr und Staus produziert hat. Ich glaube nicht, dass das im Sinne des Umweltschutzes ist.

Eine andere Sache, Herr Landesrat - hier habe ich schon öfters interveniert -, wäre, dass man die Verursacher dieser Misere, also die Konzerne, die den Käufer und sämtliche Agenturen, die öffentliche Hand und alle über den Ausstoß dieser schädlichen Stickstoffoxide getäuscht haben, zur Rechenschaft zieht. Wenn laut Industrie Dinge verkauft wurden, die so nicht entsprechen, das heißt, dass die Grenzwerte bis zum 17fachen des Ausstoßes überschritten werden, weil man einfach getrickst hat, dann muss man diese Leute zur Rechenschaft ziehen und nicht den Käufer, der einer Täuschung unterlegen ist, der im guten Glauben ein Fahrzeug gekauft hat, das damals einem besonderen Standard entsprochen hat, ihn dabei belassen hat, ihm das Geld genommen hat und er plötzlich alleine da steht. Die Industrie hat keine Nachrüstungen gemacht, sondern lediglich einige Justierungen, aber das wirkliche Problem haben wir längs der Autobahn, und das sehen wir. Wenn wir die Abgaswerte im Normbereich hätten, dann würde es keine übermäßige Belastung längs der Autobahn geben. Dann hätten wir das Problem in den Städten nicht und der Käufer müsste wegen des Dieselausstoßes nicht aus den Städten ausgeschlossen werden. Von daher versucht man das Problem, das die Produzenten, die Verkäufer verursacht haben, auf den Bürger abzuwälzen; das ist schäbig. Und dafür geben wir uns Freiheitliche nicht her.

PRESIDENTE: Sono le ore 13.00. Rinviemo la risposta della Giunta provinciale a domani mattina. Oggi pomeriggio ci sarà il dibattito sull'Europa. Interrumpo la seduta fino alle ore 14.30.

ORE 13.00 UHR

ORE 14.45 UHR

Namensaufruf - appello nominale

PRESIDENTE: Riprendiamo la seduta.

DIBATTITO SULL'EUROPA - EUROPADEBATTE

PRESIDENTE: Il gruppo del Conservatorio di Bolzano aprirà musicalmente il dibattito sull'Europa. Sono qui per accompagnare e salutare i nostri ospiti.

(Inserito musicale - musikalische Einlage)

(Applausi - Beifall)

PRESIDENTE: Egregi onorevoli europei Isabella De Monte, Herbert Dorfmann e Georg Mayer, lieber Kollege Dipl. Ing. Ewald Moser, lieber Landeshauptmann Kompatscher, gentili colleghe e colleghi, è veramente un piacere oltre che un onore per me darVi il benvenuto il Consiglio provinciale a discutere di un tema così importante per il nostro presente e per il nostro futuro, soprattutto, come l'Europa.

Oggi, 9 maggio, è una giornata particolare per due motivi: il 9 maggio uno dei padri della Comunità Europea, Robert Schuman, presentò il Piano di cooperazione economica, oggi ci troviamo appunto qui a discutere di quella libertà di circolazione che era un problema forse che allora aveva un altro aspetto, ma oggi nuovi problemi, nuove realtà e nuovi confini ci invitano ad affrontare.

Oggi peraltro è anche una giornata, il 9 maggio, particolare per un altro aspetto: vorrei ricordare - lo voglio ricordare incidentalmente - una delle persone che fu molto importante nella costruzione dell'autonomia dell'Alto Adige, oggi sono 40 anni dall'omicidio di Aldo Moro e proprio sotto la presidenza di Aldo Moro del Consiglio europeo nel '75 si decise l'elezione a suffragio universale diretto del Parlamento europeo. Quindi credo che il 9 maggio sia una data carica di simboli e anche di aspettative.

Nel ringraziarvi ancora per essere qui con noi oggi, do la parola al presidente della Giunta provinciale dott. Arno Kompatscher.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Danke, Herr Präsident, geschätzte Abgeordnete zum Europäischen Parlament, geschätzter Dipl. Ing. Moser, sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen im Südtiroler Landtag. Wir wollen uns heute anlässlich der alljährlichen Europadebatte im Besonderen mit dem Thema "Verkehr - Transit" befassen, ein wahrlich europäisches Thema. Immer wenn die Herausforderungen groß sind, dann rufen wir nach Europa. Dann sagen wir, Europa muss das lösen. Das ist der Ansatz, wobei es klar ist, Europa sind vor allem auch wir alle, das sind die Mitgliedsstaaten klarerweise, das sind aber auch die Regionen, die Kommunen, das sind alle Ebenen, das ist Europa und hier braucht es ein gemeinsames Arbeiten, um Lösungen für Herausforderungen zu finden.

Beim Verkehr ist es so, dass einige Entscheidungen nur gesetzt werden können, wenn es einen Konsens auf europäischer Ebene gibt. Wir haben die Verkehrsthematik wirklich auf allen Ebenen, wenn wir das lokal betrachten. Wir sprechen über Stickoxidbelastung in einigen unserer Städte, alltäglich über Stausituationen, über die Organisation des regionalen, des lokalen Verkehrs, über den öffentlichen Personentransport versus private Mobilität, über Elektrifizierung und über viele andere Themen mehr. Der Verkehr wird zunehmend fast nur noch als Belastung wahrgenommen. In Wirklichkeit ist der Verkehr Fluch und Segen gleichermaßen.

Wir leben in einer arbeitsteiligen Welt und diese Arbeitsteilung hat in der Geschichte der Menschheit zu immer mehr Wohlstand und Fortschritt geführt. Diese Arbeitsteilung ist aber mit ein Grund dafür, dass der Verkehr ständig zugekommen hat, dass der Verkehr gewachsen ist. Wir haben in Europa eine der großen Errungenschaften der Europäischen Gemeinschaft, zunächst Wirtschaftsgemeinschaft, Gemeinschaft Union, die Regel des freien Güterdienstleistungsverkehrs als wesentliches Element für den Fortschritt in Europa auch empfunden. Das hat zu mehr Wohlstand geführt, natürlich auch zu mehr Verkehr. Das ist eine Tatsache.

Wenn wir uns die aktuelle Situation ansehen, dann hat es in den letzten Jahren noch etwas Zusätzliches gegeben, nämlich die positive wirtschaftliche Entwicklung, aber auch neue Phänomene wie E-Commerce, also das Bestellen von Waren über Internet und vieles andere mehr, einhergehend mit der immer weiter fortschreitenden Arbeitsteilung, Verlagerung und Trennung von Produktionsprozessen, dass wir jetzt 2,3 Millionen Lkws Schwerverkehr auf der Brennerautobahn haben und dass wir inzwischen eine Belastung erleben, gerade in den engen Tälern auch unseres Landes, die für die Bevölkerung nicht mehr tragbar ist sei es was den Lärm als auch was die Luftverschmutzung anbelangt.

Wir dürfen aber nicht vergessen, dass 70 Prozent des Gesamtverkehrs - ich meine den Personenverkehr mit dem Pkw und den Schwerverkehr -, der auf der Brennerautobahn stattfindet, Ziel- und Quellverkehr ist. Das heißt, dass wir die Ersten sind, die diesen Verkehr verursachen, nämlich unsere Unternehmen, unsere wirtschaftlichen Aktivitäten und auch wir als Bürgerinnen und Bürger, der Tourismus. All das trägt dazu

bei, dass wir viel Verkehr haben. Beim Schwerverkehr ist es schon so, dass es überwiegend Transitverkehr ist, aber insgesamt ist es zu 70 Prozent Ziel- und Quellverkehr. Das sind die Daten der Autobahn.

Diese Zahl "70" haben wir noch einmal. Wir haben zurzeit beim Modal Split, was den Güterverkehr anbelangt, 71 Prozent auf der Straße, das heißt fast alles auf der Autobahn und nur 29 Prozent auf der Schiene. Wir wissen, dass es in der Schweiz ziemlich genau umgekehrt ist, nämlich 70 Prozent Schiene und 30 Prozent Straße. Es ist seit langem das erklärte Ziel, hier eine Verlagerung zu ermöglichen, aber eine Verkehrspolitik beginnt zunächst, glaube ich, beim Thema "Verkehr vermeiden". Eine gute Verkehrspolitik zeichnet sich durch drei Elemente aus: a) Verkehr vermeiden, b) Verkehr verlagern und c) Verkehr verbessern.

Beim Vermeiden gehört es natürlich dazu, dass man regionale Kreisläufe stärker schützt, dass man nicht immer die Waren von weiß Gott woher holt. Das ist ökologisch und auch ökonomisch nicht immer sinnvoll. Es geht gerade um den Schutz auch von kleinen regionalen Kreisläufen, das ist das eine. Das heißt aber nicht, dass man plötzlich den Wettbewerb ausschließen will, sondern beides muss vereinbart werden. Dazu gibt es Initiativen, unter anderem auch eine, die ich im Ausschuss der Region Europa voranbringen durfte, was die Beschaffung zum Beispiel auch von regionalen Lebensmitteln anbelangt, die Präferenz für regionale Produktion bei der öffentlichen Lebensmittelbeschaffung, das Zuliefern von Menschen u.ä., um nur ein Beispiel zu nennen.

Bei der Vermeidung will ich auch noch ein Thema nennen. Es geht auch darum, Verkehr zu vermeiden, der nicht sinnvoll ist, der mit uns nichts zu tun hat, und das ist der Umwegverkehr. Ein guter Teil dieses Verkehrs auf der Brennerachse ist Umwegverkehr, weil es günstiger ist, die Brennerroute zu verwenden als eine andere alpenquerende Route. Hier gibt es leider keine genaueren Zahlen. Beim letzten Verkehrsgipfel in München ist beschlossen worden, ein klares Monitoring zu machen, um die genauen Zahlen von möglicherweise 500.000 bis 800.000 Lkws zu erheben, die diese Route nutzen, obwohl eine andere kürzer wäre.

Daher auch die Debatte über eine angemessene Maut auf der Brennerautobahn. Wir haben im Inntal eine höhere Maut, und zwar 88 Eurocent pro Kilometer. Bei uns auf der Brennerautobahn sind es 18 Eurocent. Es gibt die Debatte über eine Mauterhöhung und es gibt inzwischen ein Einverständnis mit dem italienischen Transportministerium in der Vereinbarung aus dem Jahr 2016 in Bezug auf die Neuerteilung der Brennerautobahnkonzession, wo die Einführung einer Umweltmaut im Sinne einer Eurovignette ausdrücklich vorgesehen ist, auch zum Zwecke - auch das steht ausdrücklich im Vertrag - der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, denn allein mit dem Bau von Infrastrukturen, nämlich mit dem Brennerbasistunnel und den Zulaufstrecken ist es nicht getan. Es muss auch die tatsächliche Verlagerung erfolgen.

Ich erlaube mir hier noch einmal anzumerken, dass wir bereits im Beschluss der Europaregion Tirol zu diesem Thema angeführt haben, dass alle Faktoren, die Umwegverkehr anziehen, zu beseitigen sind. Dazu gehört sicher auch der niedrige Dieselpreis in Österreich. Die Zuständigkeiten liegen, wie wir wissen, dort, wo sie sind, aber das ist auch ein Faktor, der Umwegverkehr zusätzlich anzieht. Auch diese Fragen müssen auf den Tisch gelegt werden, wenn man darüber diskutiert.

Es sind Fortschritte erzielt worden - und damit möchte ich auch schon meine Stellungnahme beenden, denn wir geben dann das Wort den Vertretern weiter, die wir hier eingeladen haben - im Zusammenhang mit dem Bau des Brennerbasistunnels und der Zulaufstrecken dahingehend, dass wir diese Achse Norden-Süden immer mehr als Korridor betrachten, dass wir nicht mehr nur von der Autobahn oder von der Schiene sprechen, sondern das Gesamte als System betrachten und in einer Logik, die zunächst einmal mindestens von München bis Verona geht, aber dann natürlich von Skandinavien bis La Valletta, im Prinzip bis Malta, wo wir das Ganze betrachten müssen.

In diesem Sinne hat Südtirol bereits einmal eine Vorreiterrolle eingenommen. Das ist auf Ferdinand Willeit, dem damaligen Autobahnpräsidenten, zurückzuführen, dass man die Idee der Querfinanzierung der Schiene durch die Straße aufgenommen hat, was heute eine Erfolgsgeschichte ist, die Maut der Autobahn, die dafür verwendet wird, die Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel zu finanzieren. Hier ist viel Geld eingesammelt worden und das wird dann auch entsprechend eingesetzt. In dieser Logik wollen wir mit der neuen Brennerautobahnkonzession weitermachen: Weitere Querfinanzierungen, aber dann noch zusätzlich zur Eurovignette Finanzierungen auch der Verladebahnhöfe, der Schiene, um diesen Verkehr attraktiver zu machen.

Eines ist klar: Mit einer Mauterhöhung wird die Straße weniger attraktiv, aber die Schiene muss gleichzeitig zumindest im selben Ausmaß noch attraktiver gemacht werden. Hier gibt es jede Menge Hindernisse zurzeit noch, die zu beseitigen sind, ordnungspolitischer Natur auch. Da haben wir Europa noch nicht

so erreicht wie wir uns das vorstellen. Hier gibt es noch viel zu viel Bürokratie und Schwierigkeiten. Die Infrastruktur muss entsprechend ausgebaut werden. Und klar ist auch, dass die Verlagerung, die schrittweise erfolgen wird, nicht dazu führen darf, dass das Eisacktal - das darf ich hier auch noch anmerken - mit einer zwischenzeitlichen Verlagerung auf die Bestandsstrecke noch stärker belastet wird. Denn hier haben wir eine große Lärmbelastung, also muss man auch das Thema der Güterwaggons noch einmal ganz klar auf den Tisch bringen, dass es hier auch Maßnahmen braucht. Es braucht also ein ganzes Maßnahmenpaket, ein Bündel.

Am 12. Juni findet in Bozen im NOI Techpark der nächste Verkehrsgipfel mit den drei Verkehrsministern von Deutschland, Österreich und Italien statt und der Teilnahme der Euregio Vertreter unter dem Vorsitz von Pet Koks, dem Koordinator für den Korridor, wo wir jetzt die Ergebnisse der Arbeitsaufträge aus dem Verkehrsgipfel von München bewerten und auch zu Entscheidungen gelangen wollen, denn wir müssen Schritt für Schritt auch in die Umsetzung gelangen. Ich freue mich auf eine interessante Debatte hier, auf interessante Vorträge und Stellungnahmen. Ich danke für diese Initiative dem Landtag, dass wir heute Europa auch aus diesem Blickwinkel sehen. Wir brauchen Europa, um solche Herausforderungen gemeinsam anzugehen, denn hier macht es keinen Sinn, wenn wir gegeneinander versuchen, die eigenen Vorteile in den Vordergrund zu stellen. Das wird nur mit gemeinsamen vereinbarten koordinierten Lösungen gehen, diese Verkehrsproblematik zu lösen und im Sinne der Bürgerinnen und Bürger zu bewältigen. Vielen Dank!

(Applausi - Beifall)

PRESIDENTE: Invito il gruppo del Conservatorio di Bolzano a proseguire nell'esecuzione dei pezzi musicali.

(Inserito musicale - musikalische Einlage)

(Applausi - Beifall)

PRESIDENTE: Ringrazio il gruppo del Conservatorio di Bolzano Monteverdi.
La parola al deputato al Parlamento europeo Herbert Dorfmann.

DORFMANN Herbert: Danke, Herr Präsident, geschätzter Herr Landeshauptmann, geschätzte Kolleginnen und Kollegen Abgeordnete, geschätzte Schüler des Musikkonservatoriums, vor allem liebe Kollegin und liebe Kollegen aus dem Europäischen Parlament. Ich darf Sie herzlich begrüßen und darf mich auch für diese Gelegenheit bedanken, die ich persönlich bereits zum zweiten Mal innerhalb einer relativ kurzen Zeit habe, in Ihrem Haus, in Ihrem Parlament, im Südtiroler Landtag zu sein und heute über Europa zu einem sehr spezifischen Thema, nämlich über das Thema "Verkehr" zu berichten.

Aber Sie werden es mir hoffentlich nachsehen, wenn ich, bevor ich über den Verkehr rede - wir alle drei werden über den Verkehr reden - doch einige einführende Gedanken zu diesem Tag, zu diesem 9. Mai, diesem inzwischen 68. Jahrestag der Schuman Erklärung mache, also jener Erklärung, die der damalige Außenminister Robert Schuman an den deutschen Bundeskanzler Adenauer gemacht hat. Es ist aus meiner Sicht schon bedeutend, dass der Europatag dieser 9. Mai ist, dieser Tag der Schuman Erklärung und nicht der Tag, an dem der Vertrag von Rom unterzeichnet und damit die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft begründet worden ist.

Das liegt meiner Meinung nach in der Tatsache, dass diese Schuman Erklärung zwei herausragende Ideen beinhaltet. Und diese zwei herausragenden Ideen sind bis heute in der EU gültig. Diese Schuman Erklärung war nicht irgendein Friedensvertrag oder irgendein Vertrag über die Zusammenarbeit im Bereich Kohle und Stahl, sondern ein Angebot an die Bundesrepublik Deutschland, die zwei Politikbereiche - heute würde man Energiepolitik sagen, denn die Energie war damals Kohle und der Bereich Stahl ein wichtiger Werkstoff der Nachkriegszeit - zusammenzulegen, sich gemeinsame Grundlagen zu geben. Robert Schuman hat diese Erklärung in zwei Bereichen offen gelassen und gesagt, wir beginnen mit Kohle und Stahl und machen in anderen Bereichen weiter. Die EU hat sich im Laufe ihrer Zeit viele andere Bereiche gegeben.

Robert Schuman hat damals zum deutschen Bundeskanzler gesagt: *"Das ist eine Erklärung an Dich und wer unsere gemeinsamen Regeln akzeptiert und wer am Haus mitbauen will, der kann zukünftig mittun."* Das waren am Beginn dann weitere vier und diese sind heute auf 28 angewachsen. Deswegen ist, denke

ich, diese Erklärung ein ganz herausragendes Dokument. Sie hat ihre Wichtigkeit auch in einer Zeit, in der man es - diese Stunde kann man irgendwo auch eine Feierstunde nennen - nicht ganz verschweigen sollte, und zwar in einem Moment, in dem es der EU nicht wirklich gut geht, in einem Moment, in dem die EU, das europäische Projekt ins Wanken gekommen ist und wo viele, auch wir uns im Europäischen Parlament, sehr oft erfragen, wie dieses Projekt zu reformieren ist, wie dieses Projekt weiterzuentwickeln ist, wie es in die nächsten Jahrzehnte hineinzubringen ist.

Ich persönlich glaube - vielleicht ist es ein bisschen vereinfachend -, dass wir derzeit in Brüssel und in vielen anderen Teilen der Politik an einem Grundübel leiden. Der Nationalismus ist auffallend zurück in Europa. Ein Gemeinschaftsprojekt wie die EU kann mit einem wachsenden Nationalismus selbstverständlich nicht gedeihen. Gerade in Südtirol sollten wir uns dieser Situation sehr bewusst sein.

Vor zwei Wochen war bei uns im Europäischen Parlament den ganzen Vormittag lang der französische Präsident Emmanuel Macron zu einer Aussprache. Er hat einen sehr interessanten Satz gesagt, der vieles zusammenfasst, nämlich, dass wir uns heute einen Luxus leisten, das zu vergessen, was unsere Väter und Mütter erlebt haben. Ich glaube persönlich, dass wir uns gerade hier in Südtirol diesen Luxus nicht leisten sollten. Wir sollten uns nicht den Luxus leisten, das zu vergessen, was für die meisten von uns, nicht die Väter und Mütter, sondern die Großväter und Großmütter erlebt haben und dies vom Nationalismus ganz maßgeblich geprägt war. Deswegen denke ich schon, dass es darum geht, an diesem Projekt auch in einer schwierigen Zeit weiterzuarbeiten. Wir arbeiten derzeit auch an sehr konkreten Dingen.

Wir haben seit einer Woche - und damit komme ich schon zum Verkehr - den neuen Vorschlag für die Finanzierung der EU für die mehrjährige finanzielle Vorausschau oder einen Finanzrahmen der EU vom Jahr 2020 bis zum Jahr 2027 auf dem Tisch. Wir fühlen jetzt schon in Brüssel, dass eine Einigung über diesen Finanzrahmen extrem schwierig werden wird. Für mich persönlich ist es das zweite Mal, dass dieses Prozedere der Einigung auf einen 7-Jahres-Haushalt basiert, seit ich im Europäischen Parlament bin. Beim letzten Mal waren die Umstände vollkommen anders, aber es war auch damals schwierig. Beim letzten Mal hatten die Staaten schlichtweg kein Geld. Es hat Staaten wie Griechenland, auch Italien, Spanien, Portugal, Irland gegeben, die schlichtweg nicht das Geld hatten, in den europäischen Haushalt mehr einzubezahlen. Dieses Mal ist es anders. Es fehlt der politische Wille. Jene, die nämlich den Haushaltsvorschlag am meisten kritisieren, sind nicht jene Staaten, die das Geld nicht hätten, sondern Staaten, die nicht mehr bereit sind, ihre Nettozahlerposition anzunehmen, die sich - so könnte man es auch sagen - aus der europäischen Solidarität weitgehend verabschieden möchten. Das ist, denke ich, eine etwas schwierige Aufgabe auch in Anbetracht einer Zeit, in der es ohne weiters große Herausforderungen gibt. Wir reden über verstärkten Grenzschutz, wir reden über verstärkte Verteidigung, wir reden über verstärkte Forschung und Entwicklung in Europa, wir reden über Erasmus. Ich glaube, dass Europa insgesamt selbständiger, unabhängiger und vielleicht auch selbstbewusster werden muss. Wenn man sich die großen politischen Entwicklungen gerade der letzten Stunden anschaut, dann ist es, denke ich, dringend notwendig, dass Europa auch selbständiger, eigenständiger und handlungsfähiger wird, vor allem nachdem die transatlantische Achse nicht mehr so funktioniert wie sie über Jahrzehnte funktioniert hat.

Wenn es weniger Geld gibt - danach schaut es derzeit aus -, dann geht es logisch auch um die Frage, wie Politiken, die bisher finanziert worden sind, weiterhin finanziert werden können. Da geht es um Politiken wie die Landwirtschaftspolitik und vor allem auch die Verkehrspolitik. Eine der ganz zentralen Herausforderung - und damit bin ich wirklich beim Verkehr - ist dieses große Verkehrsinfrastrukturprojekt, was nicht nur aus dem Brennerbasistunnel besteht, sondern das ich immer "neue Brennerbahn" nenne, also eine neue Bahn von Verona bis München, dieses Projekt finanziell in der nächsten finanziellen Vorausschau endgültig zu finanzieren. Das heißt von den Jahren 2020 bis 2027 wird es die gesamten Geldmittel brauchen, um den Brennerbasistunnel fertig zu bauen und die prioritären Abschnitte des Brennerbasistunnels zu erstellen.

Einige Grundüberlegungen zum Verkehr. Der Herr Landeshauptmann hat vieles schon gesagt. Meine zwei Kollegen, die im Unterschied zu mir - ich tue das nicht - im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments sitzen, sind derzeit in die Debatte sehr viel stärker eingebunden um das sogenannte Verkehrspaket oder "Road Package" und werden sicher im Detail genauer dazu Stellung nehmen.

Für den Verkehr, den wir erleben, den der Landeshauptmann auch angesprochen hat, vor allem auf der Hauptachse, auf der Brennerachse, ist natürlich die EU auch mit verantwortlich. Der offene Warenverkehr, der freie Warenverkehr, die offenen Grenzen, Menschen, die sich grenzenlos bewegen können, all das führt letztendlich zu Verkehr. Und Verkehr ist für jene, die ihn erleiden müssen, ein Problem, aber Verkehr ist auch so wie die Hauptschlagader im Körper. Wenn man sich die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes

in den letzten Jahrzehnten anschaut, und zwar seit Eröffnung der Brennerautobahn und sich anschaut, was aus der touristischen Entwicklung dieses Landes geworden ist, dann brauchen wir, glaube ich, überhaupt nicht darüber zu diskutieren, dass diese Verkehrsinfrastruktur von zentraler Bedeutung ist und es ist die Offenheit in Europa, also der offene Markt und die Menschen, die sich frei bewegen können, die die Grundsatzvoraussetzung waren und sind, dass das Land Südtirol auch vernünftig wirtschaften kann.

Aber der Verkehr hat wie so vieles zwei Seiten einer Medaille. Es ist klar, dass wir heute in einer Situation leben, in der es vor allem entlang der Brennerachse sehr beeindruckende und aus meiner Sicht auch sehr beängstigende Entwicklungen gibt. Wenn man sich die Verkehrsentwicklung der letzten 10 und 15 Jahre anschaut, dann sind wir vom Jahr 2003 bis zum Jahr 2017 von insgesamt 10,5 Millionen Fahrzeugen auf 14 Millionen Fahrzeuge insgesamt auf der Brennerautobahn gekommen. Das ist ein Zuwachs von einem Drittel im Bereich der Pkws und von über 40 Prozent im Bereich der Lkws. Es ist ungefähr der Zeitraum - hoffentlich wird der Zeitraum ein bisschen kürzer sein -, den es noch brauchen wird, bis die neue Verkehrsinfrastruktur, die neue Brennerbahn mit ihren Zulaufstrecken zur Verfügung steht. Das wird nochmals ungefähr 10 bis 12 Jahre dauern. Wenn wir auf der Brennerautobahn in diesem Rhythmus weiterhin Verkehr ansammeln, dann ist es nicht nur eine Frage der Akzeptanz der Bevölkerung, sondern eine Frage der Kapazität der Brennerautobahn. Die Brennerautobahn wird dann nämlich am Kollaps sein. Sie ist heute schon sehr oft nahe am Kollaps angelangt. Deswegen braucht es, denke ich, grundsätzliche Entscheidungen, welche auf verschiedenen Ebenen stattfinden müssen. Deswegen finde ich es auch gut, dass wir heute hier sind und dass wir heute hier eine Debatte auf verschiedenen Entscheidungsebenen, auf der europäischen Ebene und der Landesebene, führen, die beide gleich wichtig sind, um Lösungen in dieser Frage zu erreichen.

Es ist nämlich ohne weiteres so - Isabella De Monte wird dies nachher sicherlich ansprechen -, dass es selbstverständlich auch nachvollziehbar ist, dass ein Staat wie Italien, der durch den Alpenbogen vom größten Wirtschaftsraum Europas und auch von den größten Häfen in Europa abgegrenzt ist, auch darauf beharren muss, dass es einen Verkehr und eine Möglichkeit des Transports gibt. Darüber besteht, glaube ich, Einigkeit. Die Frage ist, wie dieser organisiert wird. Es ist auch aus meiner Sicht, wie es der Landeshauptmann vorhin gesagt hat, eine Frage, den Brenner als Gesamtstruktur und nicht nur als Autobahn zu sehen, es aber auch eine Frage ist, die gesamten Alpenübergänge als Gesamtstruktur zu sehen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass heute über den Brenner ungefähr gleich viel Waren und Pkws fließen wie über den Gotthard und Tarvis zusammen. Der wirtschaftlich stärkste Raum in Italien ist nämlich näher am Gotthard und der Hafen von Rotterdam ist näher an der Rheinlinie als am Brenner. Deswegen wird es Gründe geben, wieso am Brenner mehr passiert, mehr Lkws unterwegs sind als auf der Gotthard Linie. Und diese liegen selbstverständlich in der Frage der Bemannung, in der Frage der Kosten. Für diese Frage - darüber wird Isabella De Monte im Detail sprechen - erleben wir derzeit im Europäischen Parlament Wochen und Monate, wo Entscheidungen fallen, die die Grundvoraussetzung dafür sind, dass das, was hier richtigerweise geplant wird, das heißt eine Korridormaut zu errichten, als Entscheidung, als Möglichkeit gegeben sein wird oder nicht.

Wir arbeiten nämlich derzeit im Rahmen des sogenannten "Road Package" an einem größeren Paket, wo es um viele Bereiche des Verkehrs geht, aber auch um eine Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie. Nur wenn diese Wegekostenrichtlinie die notwendigen Grundvoraussetzungen schafft, damit die Mitgliedsstaaten auch Mauterhöhungen vornehmen können, ist diese Korridormaut möglich. Deswegen ist es, glaube ich, Grundvoraussetzung, dass jetzt die Zahnräder sozusagen ineinander greifen, also wir auf Brüsseler Ebene Voraussetzungen schaffen, die dann gut gehen, damit Ihr hier und die Landtage entlang der Brennerstrecke entsprechende Entscheidungen treffen können.

Da geht es ganz zentral um die Frage, was mit der Eurovignette ist. Wenn die Eurovignette das bleibt, was sie bisher war, das heißt ein fakultatives Instrument für die Mitgliedsstaaten, Aufschläge auf die Maut zu machen, dann werden wir die Eurovignette in Italien noch lange nicht erleben. Das ist auch verständlich. Wieso sollte ein Staat wie Italien sich Eurovignetten auferlegen, vor allem an den großen Verkehrsinfrastrukturen Richtung Norden? Deswegen war es mein Ziel und es ist im Umweltausschuss, in dem ich vertreten bin, bisher auch gelungen, den Aufschlag zur Eurovignette obligatorisch zu machen. Nur wenn er obligatorisch wird, nur wenn die Mitgliedsstaaten den Aufschlag machen müssen, wird er letztendlich auch in Italien Anwendung finden.

Die gleiche Frage ist die Frage der kilometerabhängigen Maut. Wir machen es uns nämlich manchmal im Verkehr aus meiner Sicht etwas einfach. Wir schimpfen über den Lkw, aber wir übersehen manchmal, dass der Pkw schon auch noch da ist und schon auch Verkehr produziert und beim Pkw schon auch die

Frage entsteht, ob ich mit dem Zug, mit dem Bus oder mit dem Auto fahre und auch die Maut eine Rolle spielt. Deswegen bin ich absolut dafür - ich bin derzeit im Parlament auch daran zu arbeiten -, dass wir in ganz Europa auf eine Maut kommen, die an den gefahrenen Kilometern berechnet wird, dass also diese Vignetten Mauten, die es heute noch gibt, die aus meiner Sicht auch wenig europäisch sind, weil es wenig Sinn macht, dass wir jetzt nicht mehr Polizeikontrollen an den Grenzen haben, sondern halten müssen, um entsprechende Vignetten an jeder Grenze zu kaufen, dieses Thema abgeschafft wird und dass wir eine distanzberechnete Maut haben, die mit dem einheitlichen Abrechnungssystem in ganz Europa funktioniert. Jeder Mitgliedsstaat kann dann selbst entscheiden, wie viel Geld er pro Kilometer verlangt, aber das System muss ein einheitliches sein, so wie wir auch klare Aufschläge für die Eurovignette und für die Infrastrukturabgaben im Berggebiet brauchen.

Es gibt einen Vorschlag in der Kommission dahingehend - das ist eine Verdoppelung -, dass es einen Aufschlag im Berggebiet geben soll. Wir haben im Umweltausschuss beschlossen, dass dieser Aufschlag vervierfacht werden kann, um jenen, die im Berggebiet sind, auch größere Möglichkeiten bei der Gestaltung der Maut zu geben. Diese Voraussetzungen müssen geschaffen werden.

Ein ganz wichtiges Argument, das zunehmend zu einer Belastung der Straßen wird, ist die Frage der sogenannten kleinen Nutzfahrzeuge. Wir alle, die auf den Straßen unterwegs sind, erleben zunehmend, dass der Lkw durch Fahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ersetzt wird. Dann fährt nicht mehr ein Lkw, sondern es fahren vier kleine Nutzfahrzeuge, belasten die Umwelt mehr, sind gefährlich und die Fahrer haben nämlich keine Auflagen in Bezug auf Fahrt- und Ruhezeiten. Diese Lkws bezahlen genau gleich viel Maut wie jeder Pkw, zahlen also keine Lkw-Maut und sind somit nicht nur umweltschädlich als ein ganz normaler Lkw, sondern auch eine nicht zumutbare Konkurrenz für jene, die mit normalen Lkws Waren transportieren. Diese Fahrzeuge sind, glaube ich, zu regeln. Wenn diese Fahrzeuge dazu dienen, internationalen Transport zu machen, also nicht für den Elektriker, für den Hydrauliker und für den Tischler, der seine Waren ausliefert und 20 Kilometer fahren muss, dann haben diese Fahrzeuge so behandelt zu werden wie jeder Lkw auch, das heißt die Fahrer müssen Fahrt- und Ruhezeiten haben. Es braucht entsprechende Bemaunungen. Auch hier brauchen wir, glaube ich, stringende Regeln. Ich bin danach sehr gespannt, was der Kollege Mayer dazu sagen wird. Seine Abänderungsanträge im Verkehrsausschuss gehen in die genau umgekehrte Richtung, aber wir brauchen diese Auflagen hier, weil wir sonst unsere Lösung nicht bekommen werden.

Lassen Sie mich noch ein letztes Wort sagen. Das ist die Frage der Schiene. Ich bin ein absoluter Fan - das war ich immer - der Verlagerung auf die Schiene, aber ich gebe dem Landeshauptmann vollkommen recht. Wir dürfen nicht so tun als hätte die Schiene keine Probleme oder die Schiene keine Probleme produzieren würde. Man muss schon auch auf der Schiene genau hinschauen, vor allem in der derzeitigen Situation, wo wir eine vollkommen veraltete Bestandsstrecke haben, wo wir in Südtirol teilweise eine Bestandsstrecke haben, die mitten durch die Dörfer und Städte geht und wo wir Verkehr mit Waggons und Wagen lassen, die unzumutbar sind und wo es vollkommen unverständlich ist, dass es nicht gelingt, die Bahngesellschaften in die Knie zu zwingen und sie in Sachen Lärmemissionen endlich zu zwingen, klare Auflagen zu haben. Wir reden nämlich sehr, sehr viel über Emissionen von Lkws und Pkws, zu Recht auch, aber für die Menschen entlang der Strecke ist der Lärm zumindest gleich belastend und zumindest gleich gesundheitsschädlich wie die Emissionen von Lkws und Pkws. Es gibt entsprechende Lösungen.

Wir haben im Europäischen Parlament bereits vor Jahren die nicht kleine Summe von 268 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, damit Waggons lärmsaniert werden können. Der Abruf dieses Geldes aus Italien und übrigens auch aus Österreich ist bisher Nullkommanull. Ich denke, dass es an der Zeit ist, mit den Gesellschaften ein bisschen ernster zu reden. Das wäre und ist, denke ich, eine Aufgabe, die Sie hier im Landtag haben. Man sollte ernsthaft darüber nachdenken, wie lange wir in unserem Gebiet hier, das ein extrem sensibles Gebiet ist, wenn es um Lärmemission geht, solche Fahrzeuge noch fahren lassen und ob man solchen Zügen nicht endlich das Garaus macht, indem man ihnen ganz einfach die Durchfahrt verbietet. Diese Androhung wird das Einfachste und Sicherste sein, damit die Zuggesellschaften endlich beginnen, ihre Wagen zu sanieren.

Im Übrigen denke ich, dass wir, was die Lärmemissionen in Südtirol vor allem durch den Zug angeht, auch ein klares Lärmmonitoring machen sollten. Wir sollten auch schauen, wie sich die Lärmemission entwickelt, wie stark Lärmemissionen sind, ob Lärm zu- oder abnimmt, weil das für unsere politische Argumentation ganz, ganz wichtig ist.

Lassen Sie mich damit schließen. Ich bin nochmals beim Schuman Vertrag oder bei der Schuman Erklärung. Die Schuman Erklärung hat bereits von Subsidiarität geredet und die EU sollte auch heute noch subsidiär funktionieren. Sie muss, glaube ich, sogar noch subsidiärer funktionieren als sie derzeit funktioniert. Gerade das Thema Verkehr ist ein Bereich, wo es Subsidiarität braucht. Subsidiarität bedeutet, dass wir auf europäischer Ebene versuchen sollten, vernünftige Rahmenbedingungen zu schaffen. Es liegt dann an Ihnen, an den Gesetzgebern in den Regionen, in den Ländern, an den Regierungen in den Ländern, aber auch an den Verantwortlichen in den Städten und Gemeinden, entsprechende Entscheidungen umzusetzen und Lösungen zu suchen, die zum Wohle der Bürger sind. Herzlichen Dank!

(Applausi - Beifall)

PRESIDENTE: Grazie, on. Dorfmann.

La parola alla deputata al Parlamento europeo Isabella De Monte.

DE MONTE Isabella: Grazie presidente, grazie cari colleghi per questa giornata organizzata, dedicata all'Europa, alla festa dell'Europa, ma una giornata sui contenuti.

Si è parlato molto di trasporti, ovviamente, sappiamo che è un tema centrale, io sono membro titolare della Commissione trasporti, come è già stato detto dal collega Dorfmann, è un tema in agenda della Commissione e comprende 7 dossier, certo alcuni sono i cosiddetti *provvedimenti ombrello*, in quanto danno un po' le linee, le prospettive future del trasporto, però il *Mobility Package* ovviamente interviene principalmente nella modifica della normativa attuale.

Devo dirvi innanzitutto che sono una serie di modifiche che noi abbiamo richiesto fin dall'inizio della legislatura, è un punto critico perché fin dalle audizioni della commissaria Bulc è stato chiesto soprattutto di intervenire sul cabotaggio, che è fonte di molti dissidi e anche di concorrenza sleale all'interno dell'Europa.

I 7 dossier comprendono, come è stato detto, l'Eurovignette, il distacco di lavoratori, tempi di guida e di riposo e il cabotaggio. Gli obiettivi sono quelli di armonizzare e semplificare le norme, sostenere l'equità sociale e la concorrenza leale, migliorare le prestazioni ambientali e incoraggiare l'innovazione.

L'obiettivo forse fondamentale certamente è quello ambientale, ma anche evitare questo fenomeno purtroppo molto diffuso in vari settori, non solo quello dell'autotrasporto, del *social dumping*, quindi del trasferimento delle attività in altri Paesi europei non in termini di maggiore competitività, ma semplicemente per ottenere dei vantaggi economici. Sappiamo che soprattutto i Paesi dell'Europa orientale sono maggiormente competitivi in termini economici proprio per i fattori della produzione, quindi degli oneri del personale, della tassazione, ecc. Quindi siamo ancora purtroppo lontani dall'avere un'unione in termini fiscali, ma anche dei costi produttivi in generale, per cui abbiamo un settore purtroppo soggetto a questa distorsione che va ben oltre il cabotaggio, quindi la possibilità di fare un trasporto internazionale e poi una serie di trasporti nazionali, che è nato per evitare il trasporto dei camion a vuoto, quindi proprio per finalità ambientali. Si è arrivati a una concorrenza sleale, ma in realtà tutto questo riguarda tutti i settori, non solo quelli del cabotaggio, ma anche quelli del distacco e anche quello dei tempi di guida e di riposo. Il tema è anche quello, comunque, della sicurezza, perché poi essere sulla strada con strade congestionate, con magari tempi di guida e di riposo che non vengono rispettati, ovviamente ha un riflesso anche sulla sicurezza stradale.

Bisogna dire che per effetto - speriamo - del superamento della crisi c'è un aumento notevole del traffico sulla strada, che si attesta più o meno sul 4% annuo e questo è sicuramente un segnale molto positivo, perché denota una crescita stabile, vera, sostanziale, ma dall'altro lato ci impone di aggiornare la normativa ancora in maniera più forte e più decisa, per cui ci sono questi aspetti che incidono sul nostro ruolo, dobbiamo dire che siamo sulla fase finale della legislatura, manca poco più di un anno per cui stiamo un po' correndo per fare in modo che questa lettura che ormai ci avviciniamo a realizzare nella Commissione trasporti e poi nella plenaria, possa vedere poi una conclusione entro la fine della legislatura.

Devo dirvi anche in maniera molto chiara che non è tanto una questione di gruppi parlamentari, spesso ci troviamo insieme agli altri colleghi davvero a essere dalla stessa parte, perché mettiamo veramente davanti la sostanza dei provvedimenti più che lotte di schieramento, ma è certo che poi alla fine ogni gruppo parlamentare è composto da delegazioni e queste delegazioni spesso riflettono anche dei sentimenti, delle istanze di carattere nazionale e qui è chiaro che chi si sente maggiormente leso, cioè rappresentanti, realtà dell'Europa orientale, cercano di mantenere questa sostanziale liberalizzazione piuttosto che andare su un chiarimento delle norme e anche su delle norme che puntino ad avere più un mercato unico,

mercato libero di circolazione delle merci ma al tempo stesso che sia corretto, questo è il principio fondamentale.

Un tema basilare, mi soffermo perché sono stata sollecitata dagli interventi, è l'Eurovignette. Questa normativa, io non me ne occupo direttamente perché sono relatore dei tempi di guida e di riposo, relatore ombra, è molto importante perché incide proprio sulla tariffazione - la commissaria lo ha detto molte volte: si passa al principio del "chi inquina, paga" - quindi l'aspetto ambientale è centrale, si vuole che chi è sulla strada e inquina, giustamente il presidente Kompatscher diceva che non è solamente un inquinamento ambientale, ma anche un inquinamento acustico, in questo caso si basa più sull'aspetto ambientale, ecco che dovrà essere chiamato a pagare di più.

C'è anche l'intervento sui veicoli leggeri e c'è la possibilità non solo di incidere sugli oneri infrastrutturali, ma anche in funzione del decongestionamento del traffico, quindi credo che questo sia un aspetto fondamentale non solo nelle zone montane, ma anche nelle zone non montane e credo che un'altra cosa che deve essere tenuta presente in questo dibattito sia che, è vero che ci sono le reti autostradali, ma al tempo stesso è chiaro che bisogna evitare che poi si verifichi un effetto *social dump*, un trasferimento dei mezzi pesanti sulle strade ordinarie. Quindi una valutazione viene fatta anche sulle strade ordinarie, perché sappiamo bene che molto spesso ci sono delle vie parallele che possono essere oggetto di trasferimento, proprio per la capienza, la capacità e anche la qualità dell'infrastruttura in cui si riversa il traffico.

Per quanto riguarda l'argomento benefici, sicuramente incidere sul trasporto significa anche creare nuovi posti di lavoro, rafforzamento delle norme sociali, quindi tutela dei lavoratori, ampliare la scelta del consumatore, perché quando c'è competitività c'è anche una maggior scelta del consumatore e appunto diminuzione dell'inquinamento.

Un cosa importante che non ho detto prima è che in materia di Eurovignette si vuole abbandonare la classificazione degli EURO, come è attualmente, per andare su una più completa valutazione dell'inquinamento. Teniamo presente che tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare, perché poi è chiaro che anche l'infrastruttura stradale deve essere in grado di poter intercettare in maniera diversa i mezzi, poterli quindi classificare e quindi anche tassare, cosa che naturalmente i concessionari ci hanno già evidenziato come fonte di problema. Le sfide sono anche, al tempo stesso, fonte di opportunità e quindi bisogna anche fare da stimolo a degli investimenti infrastrutturali, tener conto della possibilità di ovviare a molti problemi attraverso la digitalizzazione e lavorare sull'innovazione e sulla ricerca. Mi riferisco ad alcuni aspetti che spesso ci troviamo a trattare che sono quelli della guida autonoma, che tecnicamente oggi è già possibile, come anche la *platooning*, e la realtà dei fatti che ci mette di fronte a una necessità di investimenti sulle infrastrutture in modo tale da poter consentire la pratica della guida autonoma.

Altro aspetto sul Mobility Pack sono i benefici, l'influenza diretta sulla vita dei cittadini quando parliamo di infrastrutture eccessivamente congestionate, quindi rumore e inquinamento, abbiamo ben presente a cosa ci riferiamo, ma anche possibilità di impiego - 11 milioni di persone, di cui 5 milioni impiegati direttamente - ma il punto dolente è sempre che il settore dei trasporti è responsabile per quasi un quinto delle emissioni di gas a effetto serra e spesso il settore dei trasporti è oggetto di critiche perché dal 1990 c'è stato un aumento del 30%, quando in altri settori invece è diminuito. Molti obiettivi, tra l'altro, devono essere raggiunti anche circa l'utilizzo dei carburanti, perché questa ormai è una realtà. L'Unione Europea si pone degli obiettivi di fabbisogno per far sì che ci sia l'approvvigionamento, perché per poter avere meno impatto ambientale è necessario anche utilizzare delle innovazioni, quindi dei carburanti alternativi, ma la Commissione Europea nei propri traguardi 2020-2025 ha individuato nel settore dell'elettrico 904 milioni, gas naturale compresso 357 milioni, gas naturale liquefatto 257 milioni, idrogeno 707 milioni, in questo caso entro il 2025. Questo per dire che si fa una valutazione in molti campi e finché non abbiamo approvvigionamento sufficiente e adeguato non possiamo pensare che anche il mondo dell'impresa di possa adeguare.

Quindi arriviamo a questa proposta di direttiva sui tempi di guida e di riposo e utilizzo del tachigrafo intelligente. Riguarda sia il trasporto di persone che il trasporto di merci, ma è chiaro che il settore che ci interessa maggiormente è quello delle merci.

I due regolamenti sono il 516/2006, che riguarda le prescrizioni su tempi di guida e di riposo prescrivendo l'uso del tachigrafo come strumento di misurazione e il 165/2014 che introduce il concetto di "tachigrafo intelligente", collegato a un sistema di navigazione satellitare. È un po' una presa in giro pensare che si possa partire dal 2019 con una deroga, diciamo così, di 15 anni e pensare che questo termine possa essere spostato così lontano nel tempo. Quindi questa è una prima criticità.

Le problematiche finora evidenziate sono:

- una diversa interpretazione delle norme sul riposo settimanale,
- la violazione dei periodi di guida, quindi giornaliero ma anche nell'arco temporale considerato - ci sono ad esempio autisti che non rientrano per due mesi,
- mancanza di chiarezza del trasporto non commerciale, oggi escludiamo il trasporto per conto proprio e il trasporto per conto terzi, in cui non ci sia retribuzione o non ci sia utile,
- la multipresenza, quindi la possibilità di effettuare un riposo di 45 minuti ogni ora e mezza, ma anche qui c'è un problema pratico, cioè chi rileva che la segnalazione del tachigrafo venga effettuata? Quindi anche qui parliamo di teoria, ma difficilmente praticabile,
- molto importante che ci sia un'assistenza reciproca tra gli Stati membri, quindi o delle banche-dati europee, oppure delle banche-dati nazionali che possano essere interoperabili in modo tale che un controllo possa essere fatto in qualsiasi Stato membro individuando il mezzo e i dati relativi all'autista, al camion che non sia dello Stato membro in cui viene effettuato il controllo,
- infine l'argomento tachigrafo, cioè obbligo del rilievo ogni tre ore e anche la possibilità, nel caso di circostanze impreviste, che l'autista non rientri a casa - questa è una cosa che ci hanno evidenziato molte volte - cioè di non obbligare l'autista a fermarsi qualora manchi poco tempo alla conclusione del limite massimo di guida, ma consentire una deroga, purché sia evidenziato nel tachigrafo e con la necessità che sia rispettato il limite giornaliero,
- ritorno a casa del conducente: "casa" è il domicilio o la residenza? Nel diritto civile italiano sappiamo bene che c'è una differenza tra residenza e domicilio, quindi abbiamo insistito affinché "casa" sia residenza registrata. Il tema è controverso, più nel nostro Stato, magari in altri meno, ma la finalità è di consentire un adeguato riposo e anche il fatto che la persona possa ritornare a casa con la propria famiglia,
- per quanto riguarda il riposo in cabina, ognuno ha la propria visione: mai, quindi stare sempre al di fuori della cabina e riposare in strutture private oppure hotel, c'è chi invece ritiene che possa essere consentito, e chi vorrebbe che potessero essere utilizzati parcheggi sicuri. Io sono per un approccio realistico, cioè secondo me se noi imponiamo sempre il riposo fuori cabina, corriamo il rischio che poi ci siano delle strutture non disponibili o disponibili, ma senza un adeguato parcheggio, sappiamo bene che poi per ragioni sia di esigenza dello stesso autista, che vuole sentirsi comunque più libero, ma anche per ragioni legate al fatto che possono essere delle incidenze di carattere assicurativo, il fatto di consentire di rimanere a riposare in cabina credo che sia un fatto accettabile.

Invece la novità è quella di una maggiore flessibilità nell'articolazione delle settimane di guida e di riposo. Oggi la proposta della Commissione va nel senso del riferimento di 4 settimane e non 2, quindi sostanzialmente un'apertura a una maggiore liberalizzazione, però come tempistica siamo ancora nella discussione dei compromessi, quindi nella fase riassuntiva degli emendamenti per cui non siamo ancora a una fase di voto e non è ancora facile individuare dove si stanno cristallizzando i consensi e quindi il punto di arrivo di questo provvedimento.

Un altro argomento molto importante è quello del trasporto combinato, anche questo è in agenda. Parliamo della direttiva finora non applicata, è del '92, lascia molto a desiderare che una norma così importante purtroppo non abbia trovato applicazione, ed è molto importante perché anche questa mira al decongestionamento delle strade, alla riduzione dell'inquinamento e anche qui a ragioni di sicurezza. Parliamo della direttiva del '92, quindi sono passati davvero molti anni, ma alla fine è l'unico strumento giuridico a livello dell'Unione che prevede degli incentivi diretti per il passaggio dal trasporto delle merci su strada al trasporto a basse emissioni, come la navigazione interna, come il trasporto marittimo e quello ferroviario.

Gli obiettivi di questa normativa sono quelli di dare spinta al trasporto intermodale, migliorare la logistica, decongestionare le strade, ridurre le emissioni e digitalizzare la documentazione. Per darvi dei dettagli di questa proposta della Commissione europea, che noi andremo a emendare, si cambia il titolo perché è necessario escludere i trasporti che abbiano origine e destinazione in un Paese terzo, invece si comprende il trasporto nazionale - questo credo che sia molto importante per dare una spinta al trasporto combinato - c'è discussione con riferimento alla tratta di riferimento, cioè qual è il percorso massimo stradale che si può fare prima di accedere al trasporto combinato, quindi quello ferroviario, quello della navigazione interna o marittima. La proposta è di avere 150 chilometri, oppure il 20% rispetto al tragitto globale, secondo me questo riferimento stradale che è calcolato in linea d'aria è un problema perché secondo me dovrebbe essere calcolato in linea stradale per non avere contestazioni sulla strada, quindi chi effettua i controlli non può mettersi a

fare dei calcoli così importanti da condurre a una violazione, per cui potrebbe essere un giusto compromesso ad esempio portare a 200 chilometri in linea stradale senza calcoli percentuali.

Altro argomento importante, sempre per rendere efficace il tutto, è quello di come controllare i documenti sulla strada oppure anche a posteriori, magari entro 15 giorni. Le posizioni anche qui sono diversificate, perché potrebbe darsi che il fatto di rinviare di 15 giorni possa sì snellire le procedure sulla strada e quindi evitare appesantimenti dell'attività d'impresa, ma al tempo stesso può anche sfuggire a controlli qualora si tratti di mezzo non dello Stato membro.

Un tema rilevante credo sia quello degli incentivi, cioè possibilità che lo Stato membro possa aggiungere degli incentivi ulteriori oppure no. Qui secondo me dobbiamo fare una riflessione, secondo me potrebbe essere utile avere la possibilità di applicare degli incentivi ulteriori, perché come Stato membro abbiamo già una rete infrastrutturale importante, quindi rispetto a Stati ad esempio dell'Europa orientale, dove c'è ancora necessità di investire sulle infrastrutture, credo che si possa avere un beneficio in tal senso.

Io ho concluso, vi ringrazio ancora per questa opportunità. È chiaro che ci sono ancora delle incognite, soprattutto sull'approvazione e sul contenuto che poi avrà questa serie di provvedimenti, questo pacchetto stradale, ma credo che ci sia finalmente un'opportunità concreta di dare uno slancio a una maggiore competitività vera all'interno dell'Unione Europea e agire in quei settori così importanti quali sono la tutela dell'ambiente, il decongestionamento del traffico, la tutela della salute dei cittadini e della sicurezza, che sono obiettivi condivisi non soltanto all'interno della Commissione trasporti, ma anche all'interno della Commissione ambiente, che si occupa anche della salute, per cui l'intento nostro vorrebbe essere quello di portare questa serie di provvedimenti a una conclusione positiva che faccia davvero bene all'Europa, che oggi festeggiamo. Vi ringrazio per l'attenzione.

(Applausi - Beifall)

PRESIDENTE: Grazie, on. De Monte.

La parola al deputato al Parlamento europeo Georg Mayer, prego.

MAYER Georg: Danke, Herr Präsident, auch an Sie geschätzte Abgeordnete des Südtiroler Landtages zunächst einmal ein großes Danke schön für die Einladung.

Dass wir heute an diesem so wichtigen Europatag eine Europadebatte führen können, ist nicht selbstverständlich. Diese Rechte gibt es auch ab und an in österreichischen Landtagen. Wir haben das zum Beispiel auch im Steirischen Landtag, wo ich Mitglied und Clubobmann der Fraktion der Freiheitlichen war. Ich denke, dass es ganz schön wichtig ist, dass wir diese Europadebatten auch in die Landtage bringen. Deswegen bin ich dieser Einladung heute auch gerne gefolgt, auch wenn die Anreise ein wenig einer Odyssee geglichen hat, denn ich bin gestern ungefähr zehn Stunden im Transit, zuerst in Frankfurt und dann in München, gegessen, weil die italienischen Fluglotsen gestreikt haben. Damit hat sich diese Anreise nach Bozen insgesamt auf fast eineinhalb Tage ausgeweitet.

Nichtsdestotrotz komme ich natürlich umso lieber zu Euch und zu Ihnen, weil diese Debatte wichtig ist und weil es wichtig ist, auch in den Landtagen über Europa zu diskutieren und wir uns als Europaabgeordnete bei weitem auch nicht zu schade sein dürfen, überall hinzufahren und über Europa zu debattieren. Denn ich denke, dass es genug wichtige Dinge gibt, die auf der Agenda stehen, die man gemeinsam besprechen kann. Das ist deswegen auch so wichtig, geschätzte Kollegen, weil uns immer wieder vorgeworfen wird, dass wir Europaabgeordnete in Brüssel soweit weg sind, dass dort Dinge beschlossen werden, die kein Mensch versteht. Wie können wir diese hier im Land transportieren und dann auf die kleineren Ebenen in den Gemeinden? Deswegen ist es für uns so wichtig, dass wir mit Euch diskutieren und einen Gedankenaustausch auch darüber haben.

Für mich ist es aus drei Gründen eine besondere Ehre, heute hier sein zu dürfen und eine besondere Freude, diesen Termin wahrzunehmen. Zum einen ist es einmal so, dass ich als ehemaliger Landtagsabgeordneter im Steirischen Landtag ein großes Herz für die Landtage in Österreich, aber natürlich überall, wo es diese gibt, habe, weil wir in Österreich seit Jahren eine Diskussion führen, ob wir die Landtage nicht abschaffen sollten. Ich bin der Meinung, dass wir gerade die Landtage nicht abschaffen sollen, weil die Landtage und die Landtagsabgeordneten immer noch am nächsten an den Menschen vor Ort sind und deren Probleme kennen.

Der zweite Grund, warum ich gerne hergekommen bin, ist, dass ich familiäre Wurzeln in Südtirol habe. Wir haben heute schon darüber diskutiert. Der eine oder andere wird den Kollegen von Dellemann kennen. Mein Großvater mütterlicherseits wurde in Vilpian geboren. Ich muss in Zukunft eigentlich Großonkel zu Dir sagen. Der Kollege von Dellemann, das haben wir festgestellt, ist also mein Großonkel. Das ist der zweite Grund, warum ich mich besonders freue, heute hier anwesend sein zu dürfen. Es schlägt also schon ein bisschen Südtiroler Blut auch in meinem Herz und es ist immer wieder eine Freude, hier anwesend sein zu dürfen.

Der dritte Grund - und das werden die Kollegen bestätigen können - ist einfach jener, dass wir im Europäischen Parlament, wenn wir Glück haben, ein bis zwei Minuten Redezeit bekommen. Für einen Landtagsabgeordneten, der natürlich gewohnt ist, etwas länger und verbreitert sich zu äußern, ist das schon sehr wenig. Umso lieber ist es mir, hier etwas länger die Dinge auszuführen als wir das gewohnt sind.

Der Verkehr ist natürlich ein schwieriges, ein sehr technisches Thema, das heißt, dass es sehr wenig heiße Debatten wie bei anderen Themen über Flüchtlinge und anderes gibt. Der Verkehr ist aber ein unheimlich wichtiges Thema. Warum gerade der Verkehr wichtig ist, sieht man auch gerade in Tirol und Südtirol mit der Problematik am Brenner.

Ich darf Ihnen ein kurzes Beispiel aus unserem Ausschuss bringen. Ich sitze im Transportausschuss und bin auch Schattenberichtersteller, wenn es um die einheitliche Verkehrsmaut geht. Das System bei uns ist so, dass es Berichtersteller gibt, die vom Ausschuss nominiert werden, und es dann Schattenberichterstreffer gibt. Das ist im Wesentlichen wie im Landtag ein Unterausschuss, wo dann die verschiedenen Fraktionen drinnen sitzen und die Detailarbeit zu den einzelnen Stücken machen. Dort haben wir über diese einheitliche Verkehrsmaut debattiert. Da gibt es Änderungsanträge von dem einen oder anderen Abgeordneten, der zum Thema einheitliche Verkehrsmaut auf einmal über verpflichtende Parkplätze auf Autobahnen reden will, wo ich dann gesagt habe, geschätzter Kollege, das hat hier de facto nichts zu suchen, denn das ist nicht Thema dieses Berichtes. Aber was für ein Beispiel ist es für diese zum Teil überschießende Zuständigkeitsphantasie, die wir leider sehr oft erleben sowohl was die Kommission betrifft, die eine sehr starke Stellung einnimmt, aber auch was das Europäische Parlament betrifft.

Ich darf auf den Kollegen Dorfmann kurz eingehen, der gesagt hat, dass die Subsidiarität durchaus etwas ist, was wir leben sollen. Die österreichische Bundesregierung hat auch dies bei ihrer Konstituierung auf die Fahnen geschrieben.

Da kommen wir zum Beispiel zum Budget, zu diesem mehrjährigen Finanzrahmen von 2021 bis 2027, der heute schon einige Male erwähnt worden ist, wo ein ganz großer Teil etwa Infrastrukturprojekte betrifft, bei denen es nicht nur um Verkehrsprojekte geht, sondern auch um digitale Infrastruktur und Energieinfrastruktur. Da kann es für uns Freiheitliche nicht so sein, dass wir sagen, es muss immer wieder mehr Geld von den Mitgliedern neu eingefordert werden. Für uns ist klar, dass es genug Einsparungspotential auch im Rahmen dieses Finanzrahmens gibt. Und da ist die EU im Rahmen des Subsidiaritätsprinzips aufgerufen - der Herr Landeshauptmann hat es auch gesagt -, gemeinsam zusammenzuarbeiten, wo es notwendig und sinnvoll ist. Das sind schon einmal größere Dinge, wenn es um den Verkehr oder um den Umweltschutz geht.

In diesem Sinne kann Verkehr auch sehr emotional sein, wie dies schon erwähnt wurde. Ihr habt - ich habe das zum Teil auch recherchiert - schon hitzige Debatten über diese Brennerproblematik geführt. Wir haben uns dies angeschaut. Als Lösungsmöglichkeit etwa eine Obergrenze einzuziehen, ist EU-rechtlich nicht möglich. Das ist von den Freiheitlichen ein bisschen, sage ich einmal, ein besonderer Standpunkt, aber ich bin auch Jurist. Da gibt es schon einmal einen Gesetzesrahmen, an den wir uns halten müssen, denn sonst käme hier eine Diskriminierung der anderen Verkehrsteilnehmer in Betracht. Klar ist jedenfalls, dass die Tiroler und die Tiroler Bevölkerung nicht bis 2026 warten können wird, bis der Brennertunnel vielleicht fertiggestellt ist. Klar ist aber auch, dass es Maßnahmen geben muss und Maßnahmen angegangen werden müssen, um diese Problematik zu beseitigen.

Der Brennerbasistunnel. Und das ist besonders wichtig. Ich war vor zwei Wochen in Laibach bei den Ten-T Days. Diese Ten-T Days werden von der Kommission veranstaltet. Da geht es im Wesentlichen um Verkehrsthemen, und zwar um alles, was die transeuropäischen Netze angeht. Da ist wieder klar geworden - EU-Kommissar Oettinger hat es auch gesagt -, dass der Brennerbasistunnel ein Prioritätenprojekt für die EU, aber auch für die österreichische Bundesregierung ist. Wir haben einen großen Bereich des Mobility Package 3, der am 16. Mai von der Kommission vorgestellt wird. Wir haben die transeuropäischen Netze, wo diese Veranstaltung in Laibach stattgefunden hat. Das Zentrale dabei für all diese Projekte ist es, den

Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Auch da hat die österreichische Bundesregierung mitgezogen, denn im Regierungsprogramm und im Budget ist dies für die Bahnen in Österreich - in der Geschichte ist es das höchste Budget, das diese jemals hatten - veranschlagt worden. Auch da geht etwas weiter und trägt zur Lösung der Problematik bei.

Ich darf jetzt noch einmal zu diesem mehrjährigen Finanzrahmen kommen, der unheimlich wichtig ist und der uns momentan im Europaparlament und in Brüssel sehr beschäftigt. Der vorhergehende Finanzrahmen wurde insgesamt zwei Jahre verhandelt. Dieses Mal hoffen wir, dass es schneller geht. Aber in diesem mehrjährigen Finanzrahmen - diese Informationen kommen wieder vom EU-Kommissar Oettinger; das ist selten genug, dass ein Freiheitlicher mit einem EU-Kommissar auf Linie ist - sind insgesamt 30,6 Milliarden Euro für Connecting Europe Projekte eingeplant. Das sind Infrastrukturprojekte. Und das ist eine Steigerung zum vorherigen mehrjährigen Finanzrahmen von immerhin 27 Prozent. Das ist im aktuellen Finanzrahmen ein großer Budgetrahmen, der die Verkehrsproblematiken behandelt. Infrastruktur ist - das haben der Herr Landeshauptmann und auch der Herr Dorfmann gesagt - ein ganz wesentlicher Teil des europäischen Wirtschaftsraumes sei es im Personenverkehr, im Güterverkehr als auch im digitalen Bereich, der auch auf der Agenda für den nächsten Finanzrahmen ganz oben steht.

Ich darf Ihnen vielleicht einen kurzen Bericht machen. Ich habe in Südamerika eine Reise gemacht, denn ich treffe mich immer mit Abgeordneten, was den Verkehrsbereich angeht. Eines ist mir da aufgefallen. Überall dort, wo wir waren, waren die Chinesen schon da. In sehr vielen südamerikanischen Ländern ist China sehr aktiv. Dort wird von chinesischer Seite ganz massiv in Infrastrukturen investiert.

Es gibt auch aus meinem direkten Nachbarraum ein Beispiel. Der Flughafen Marburg wurde von einem chinesischen Konsortium aufgekauft. In den nächsten Jahren werden 300 Millionen Euro in diesen Flughafen investiert. Da gibt es in Zukunft 5 Direktflüge nach China. Was das für die österreichischen Flughäfen wie Graz und Klagenfurt auf der anderen Seite bedeutet, das kann man sich vorstellen. Die Konkurrenz wird größer vor allem auch von chinesischer Seite. Ich denke, dass Europa in keinem Fall zurückfallen darf.

Bei den Ten-T Days bei den vielen Diskussionen, die wir dort geführt haben, sind die Kommission bzw. Kommissar Oettinger, der für das Budget zuständig ist, auf Schiene. Wenn man das in Laibach gesehen hat, dann war für Oettinger, zumindest für einen Kommissar, der für den Haushaltsplan zuständig ist, sehr deutlich, dass die Infrastruktur bei ihm jedenfalls ganz oben bei der Prioritätenliste steht. Die Investition in Infrastruktur bedeutet für uns die Investition in die Adern unserer Wirtschaft, in die Adern der europäischen Wirtschaft, ohne gleichzeitig zu vergessen, die Menschen und Bürger vor Ort zu entlasten und denen mit Verkehr und Transit nicht zu viel zuzumuten.

Ich wünsche Ihnen, geschätzter Landtag, in Zukunft noch viel Erfolg in Ihrer Arbeit. Ich darf Ihnen meine und unsere Unterstützung zusagen, denn alles, was Verkehr betrifft und alles, was wir gemeinsam machen können, würden wir gerne gemeinsam machen. Danke schön!

(Applausi - Beifall)

PRESIDENTE: Grazie, on. Mayer.
Das Wort an Dipl. Ing. Ewald Moser, bitte.

MOSER Ewald: Grazie Presidente. Sono nato a Lienz e ho imparato l'italiano a scuola, ma preferisco di parlare in tedesco nella lingua tecnica, perché è più facile per me.

Ich möchte mich als Erstes für die Einladung bedanken, hier herzukommen und natürlich auch diese Gelegenheit nutzen, um einen Beitrag zur Europadebatte zum Thema Transit und Verkehr zu leisten.

Kurz zu meiner Person. Ich bin seit 17 Jahren für das Land Tirol in der Verkehrsplanung tätig und war 2012 als nationaler Experte in der Europäischen Kommission in der Abteilung bei Herald Reuters für die transeuropäischen Verkehrsnetze tätig. Nach meiner Rückkehr bin ich dann dazugekommen, auch die Agenden der europäischen Verkehrspolitik wie die Angelegenheit des Brennerbasistunnels, die Brenner-Korridor-Plattform, die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn und zuletzt auch die Leitung der EUSALP Aktionsgruppe 4 wahrzunehmen.

Die Themen im Bereich Mobilität und Verkehr sind natürlich sehr, sehr vielfältig, laufen vom öffentlichen Verkehr bis hin zur Elektromobilität. Auch in der EUSALP beschäftigen wir uns mit einer Vielzahl von

Projekten. Ich möchte mich heute hier passend zu dieser Europadebatte speziell um das Thema Verkehrsverlagerung kümmern, auch weil es schlechthin das Thema in der Region ist.

Machen wir ganz kurz einen Blick nach Europa. Ich habe die drei wichtigen Sager ausgelassen, die meines Erachtens sehr, sehr wichtig sind, wenn man Verkehr plant, wenn man über Verkehr diskutiert. Das Erste ist einmal aus dem Weißbuch zum Verkehr 2011: "Die Einschränkung von Mobilität ist keine Option". Dort ist dies also klar festgelegt. Das hat doch eine ganz entscheidende Bedeutung und man muss es im Hinterkopf behalten.

Das Zweite ist jenes Thema, das der Herr Abgeordnete auch schon angesprochen und unser EU-Koordinator Pat Cox bereits mehrfach erwähnt haben: "Scan-Med inklusive Brennerbasistunnel ist eines der wichtigsten Vorhaben des transeuropäischen Verkehrsnetzes." Das bedeutet, dass man auch den Brennerbasistunnel als Teil eines Großen und Ganzen sehen muss.

Ich habe das Thema "Verkehrsverlagerung" angesprochen. Das ist nicht nur ein Schwerpunkt oder das Hauptziel der europäischen Verkehrspolitik, sondern ein anerkanntes Ziel auch auf der nationalen und regionalen Ebene. Deshalb werde ich auch nicht auf die Begründung eingehen.

Wenn wir nun nach Europa schauen, so gibt es dort als Grundlage zwei Gesetze, die in der Abteilung vom bekannten Herald Reuters entwickelt wurden. Eines sind die Ten-V Leitlinien, wo die Ten-Netze in ganz Europa beschrieben sind. Auf der linken Seite sieht man diese zehn Kernnetzkorridore, die dazugehören. In verschiedenen Farben ist Europa durchzogen von Nord nach Süd, von Ost nach West. Ein Korridor davon ist der Scan-Med, der skandinavisch-mediterranee Korridor, der von Finnland bis nach Malta geht, wo unser Abschnitt, der Brennerkorridor und der Brennerbasistunnel inklusive der Zulaufstrecken, ein Teil davon ist.

Das zweite Gesetz ist diese "Central Europe Facility", also ein Gesetz zur Co-Finanzierung dieser transeuropäischen Verkehrsnetze, wo der Brennerbasistunnel bei der Planung mit 50 Prozent co-finanziert wird und die Bauvorhaben mit bis zu 40 Prozent. Die EU hat also vor, einen modernen Personen- und Güterverkehr als Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung und für den Wohlstand in Europa - und das kann man auch sagen - mit Schwerpunkt auf der Eisenbahn zu konzipieren.

Der Brennerbasistunnel wird die Wettbewerbsfähigkeit als Schiene wesentlich verbessern und leistet somit auch einen klaren Beitrag zur Verkehrsverlagerung. Ich habe auf dieser Folie eine gute Zusammenfassung gefunden, welche aus Bozen stammt. Man kann sich das leicht vorstellen. Im Bestand haben wir eine Alpenbahn. Das wird reduziert auf eine Flachbahn, das heißt geringe Steigerung, wenig Kurvigkeit und auch wesentlich kürzer. Daher sind weniger Lokomotiven erforderlich. Man kann sich Energie sparen, die Zuglänge kann wesentlich größer sein und höhere Geschwindigkeiten sind möglich. Damit kommt es auch zu einer deutlichen Verkürzung der Fahrzeiten und auch zur Reduktion der Kosten. Ich denke - das kann man hier auch laut sagen -, dass das Team Brennerbasistunnel BBT SE unter Konrad Bergmeister und Raffaele Zurlo wirklich hervorragende Arbeit leistet, sodass der BBT planmäßig fertiggestellt werden wird und 2027 in Betrieb gehen kann.

Ein weiteres Thema, das sich mit Mobilität beschäftigt, ist die EUSALP Aktionsgruppe 4. EUSALP ist also eine makroregionale Strategie für den Alpenraum, wo 7 Staaten und 48 Regionen zusammenarbeiten. Die Grundlage dafür bildet ein Aktionsplan, der von allen Beteiligten gemeinsam entwickelt wurde. Es gibt hier 9 Aktionsgruppen zu verschiedenen Themenfeldern und die Aktionsgruppe 4 Mobilität wird von der Europaregion Südtirol/Tirol/Trentino geleitet. Das war ein ganz wesentliches Anliegen der drei Landeshauptleute Arno Kompatscher, Ugo Rossi und Günther Platter. Die operative Ausführung erfolgt durch das Land Tirol in enger Abstimmung mit Südtirol und dem Trentino gemeinsam.

In der Aktionsgruppe sind auch sehr viele Mitglieder vertreten. Es ist sicher die mitgliederreichste Aktionsgruppe. 6 Staaten von 7 sind dabei, 15 Regionen, 3 Beobachter, in dem Fall die Europäische Kommission, die Alpenkonvention und auch das InterregAlp1 Space Programm. Wir haben auch die Civil Society, die Zivilgesellschaft eingebunden im Forum der CIPRA, der Central European Initiative und auch der Europe Chambers, welche die Vertretung der Wirtschaftskammern übernommen hat. Wir machen pro Jahr drei Treffen "Action Group Meetings" und eine Mobilitätskonferenz. Die nächste findet in Kürze, nämlich am 20. Juni in Trient zum Thema "sekundäre Verkehrsnetze, deren Bedeutung und deren Anbindung an das transeuropäische Verkehrsnetz" statt. Ich möchte diese Gelegenheit nutzen und alle herzlich zu dieser Mobilitätskonferenz einladen.

Vielleicht noch ein paar Punkte zur Arbeit dieser EUSALP Action Group. Es gibt sozusagen die Mission, eine Plattform zu bilden, um Aktivitäten abzustimmen, zu harmonisieren, ein gemeinsames Verständnis, das ist eine ganz wichtige Grundlage, für Verkehrspolitik und Mobilität zu gewinnen, gemeinsam Aktivi-

täten und Projekte umzusetzen. Die Ziele sind teilweise durch den Aktionsplan Brenner vorgegeben. Das sind teilweise Schlagworte wie Förderung der Intermodalität und Interoperabilität in Personen- und Güterverkehr. Auch hier - deswegen muss ich es betonen - findet man das, die Förderung der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Ein ganz wichtiges Thema ist auch eine gemeinsame Kooperation innerhalb der Mitglieder zu vertiefen, aber auch mit bereits bestehenden Strukturen, die es gibt, wie Alpenkonvention, Zürich Prozess usw.

Wir haben beim Arbeitsplan vier Schwerpunkte gebildet, die jetzt abgearbeitet werden. Es ist also die Arbeit der ersten drei Jahre. Da gibt es so einen Themenblock "Querschnittsinitiative", auch einen Themenblock "Umsetzung von Verkehrsverlagerungspolitik mit dem Schwerpunkt an Mautsystemen". Es gibt auch den Schwerpunkt "Infrastruktur für nachhaltigen Verkehr" und "Verknüpfung von öffentlichen Verkehrssystemen". Aufgrund der großen räumlichen Ausdehnung dieser EUSALP und der vielen Teilnehmer gibt es auch ganz stark unterschiedliche Interessen. So gesehen ist die EUSALP eine Plattform zur Abstimmung, Verständnisgewinnung und auch Kompromisse zu entwickeln und umzusetzen.

Aktuell erstellen wir eine Studie zum Überblick der Kostenkomponenten, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Straße und der Schiene beeinflusst und dann noch Ableitung von möglichen Handlungsempfehlungen. Diese Studie sollte im Laufe des heurigen Jahres fertiggestellt werden und noch unter der gerade stattfindenden Tiroler EUSALP Präsidentschaft Ende des Jahres beim Jahresforum präsentiert werden.

Lassen Sie mich nun zum Vergleich der Alpenpässe kommen. Diesbezüglich haben wir schon sehr viele Details vom Landeshauptmann, aber auch von den Abgeordneten gehört. Wir haben hier eine Grafik. Das hat bereits der Abgeordnete Dorfmann gesagt. Ich glaube, dass man schon aufzeigen muss, dass der Brennerkorridor sozusagen mit Abstand der bedeutendste Alpenkorridor aller Alpenübergänge ist, also im Vergleich zu den nächst liegenden fast das Doppelte an Gütervolumen pro Jahr abwickelt. Wenn man das jetzt anschaut, dann ist der Brenner in der Mitte mit nahezu oder knapp über 40 Millionen Nettotonnenstraße und Schiene im Jahr 2014 gegenüber dem Gotthard mit 25 als Zweiten und das ist auch repräsentativ für die anderen Jahre. Wir haben die Daten vom Jahre 2014. Das sind im Augenblick die aktuellsten, aber das Verhältnis war in den Jahren vorher und ist auch in den Jahren nachher in etwa gleich. Man kann sagen, dass am Brenner so viel wie bei allen anderen französisch-italienischen Alpenübergängen abgewickelt wird und wesentlich mehr als an allen Alpenübergängen in der Schweiz. Und der Brenner ist - das ist auch schon angesprochen worden - die direkte Verbindung zwischen den starken Wirtschaftsräumen in Süddeutschland und Norditalien und daher auch ein wichtiger Übergang.

Die Lkw-Routenwahl hat der Landeshauptmann Kompatscher auch bereits angesprochen. Wir haben dazu eine Grundlage. Diese kommt aus einer regelmäßigen Befragung. Diese wird alle fünf Jahre gemacht und nennt sich "Kraft-Erhebung", also eine Erhebung, wo man die Lkws anhält, eine Befragung macht und eine Auswertung darauf fährt. Die letzte Erhebung liegt jetzt erst vor. Daher ist es erst jetzt möglich, eine Aktualisierung zu machen, das heißt, dass ich noch mit den Daten von 2009 arbeiten muss.

Sie sehen hier in diesem Diagramm den Vergleich zwischen Tauern, Brenner und Gotthard. Wir haben drei Bereiche ausgewertet, den Bestweg, den Mehrweg und den Umweg. Der Bestweg ist dann, wenn der kürzeste Weg über einen Alpenpass gefahren wird. Ein Mehrweg ist es dann, wenn es eine alternative Route über diesen Korridor in einer Länge von bis zu 60 Kilometern gibt. Ein Umweg ist es dann, wenn über den Alpenübergang gefahren wird, obwohl mehr als 60 Kilometer weitergefahren wird als über diesen Alpenpass. Wenn man das an der Grafik anschaut, dann sieht man für den Brenner von 45 Prozent den Bestweg die kürzeste Route, 28 Prozent hätten eine Alternative, die im Bereich bis zu 60 Kilometern liegt, nur die Entfernung, und 27 Prozent fahren diese Route, obwohl sie mehr als 60 Kilometer weiterfahren von ihrer Quelle-Ziel-Entfernung. Wenn man sich das anschaut, dann sieht man am Tauern, dass es dies in wesentlich geringerer Ausprägung gibt und es am Gotthard nahezu gar nicht vorhanden ist. Es gibt dafür viele Gründe. Der Landeshauptmann hat auch schon einige angesprochen. Die Maut spielt natürlich eine Rolle, auch die Treibstoffpreise. Auch die Grenzkontrollen zum Beispiel in der Schweiz und die Dosierung am Gotthard spielen eine Rolle genauso wie logistischen Überlegungen der Unternehmer.

Ich möchte noch gerne erwähnen, dass bei dieser Befragung herausgekommen ist, dass am Brenner 97 Prozent der Lkws eine Strecke fahren, die länger als 300 Kilometer ist. Und 300 Kilometer ist das Ziel aus dem Weißbuch zum Verkehr für die Verkehrsverlagerung, das heißt, dass wir einen sehr, sehr hohen Anteil des Verlagerbahnverkehrs haben.

Hier sehen Sie eine sehr, sehr komplizierte Grafik. Das schaut zumindest sehr kompliziert aus. Ich darf Sie bitten, doch kurz draufzuschauen. Sie haben einen Verkehrsexperten eingeladen. Das soll sich jetzt zeigen. Wir haben, um das schnell zu erklären, drei Balken aufgetragen, einen grünen, einen blauen und einen grauen, der für jedes Jahr von 2000 weg aufgetragen ist. Der grüne Balken ist die transportierte Menge auf der Schiene, der blaue ist auf der Straße und der graue ist der gesamte. Wenn wir uns die Entwicklung anschauen, dann sieht man, dass es von 2000 bis 2008 zu einer konstanten oder stetigen Zunahme kommt und wir im Jahr 2007 sozusagen das Maximum mit nahezu 50 Millionen Nettotonnen am Brenner erreicht haben.

Im Jahr 2009 gab es vor allem einen massiven Einbruch durch die Wirtschaftskrise. Da gibt es einen Sprung herunter. Ich kann das leider nicht mitzeigen. Ich hoffe, dass Sie mir folgen können. Anschließend 2009 gibt es sozusagen eine wellenförmige Entwicklung nach oben, sodass wir im Jahr 2016/2017 wieder dieses Maximum in etwa erreichen, was wir im Jahr 2007 gehabt haben. Das ist also eine Reduktion der Wirtschaftsmenge durch die Wirtschaftskrise, was einem Zehnjahreszeitraum entspricht.

Interessant ist dazu auch noch die rot schraffierte Linie, die man sieht. Diese stellt nämlich den Anteil des Schienenverkehrs dar. Auch dieser ist vom Landeshauptmann schon mehrfach genannt worden. Wir haben in den ersten Jahren - man sieht es da - ungefähr 30 Prozent Anteil an Schiene gehabt. Dieser ist dann nach Aufhebung der Ökopunkte 2003 auf 23 Prozent hinuntergefallen und hat sich dann zwischen 2005 und 2010 von 23 auf 36 Prozent steigern lassen. Grund, warum das passiert ist, waren vor allem Maßnahmen, die in Tirol getroffen worden sind, und zwar das Maßnahmenpaket und ich nenne hier auch das sektorale Fahrverbot und dann auch die Eisenbahnpakete. Das dritte Eisenbahnpaket zum Beispiel ist in diesem Zeitraum umgesetzt worden.

Anschließend Ende 2011 ist das sektorale Fahrverbot aufgehoben worden. Man sieht, dass es trotz der Inbetriebnahme der Unterinntaltrasse, wo das ganze Unterinntal statt zwei auf vier Gleise ausgebaut worden ist - im Jahre 2013 hat es gegriffen und Ende 2012 ist es eröffnet worden - zu keiner weiteren Steigerung des Schienenanteils gekommen ist.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch sagen, dass wir durchaus noch Reserven auf der Bestandsstrecke haben. Sie sehen, dass im Jahre 2010 in etwa das maximale Volumen 15 Millionen Nettotonnen war. Das haben wir derzeit nicht. Das heißt, dass es auch hier noch Luft gibt. Darüber hinaus gibt es auch freie Trassen auf der Bestandsstrecke, sodass man fast bis zum Doppelten auch noch auf die Bestandsstrecke Güter verlagern könnte. Mehr als die doppelte derzeitige Kapazität wird mit der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels bereitgestellt. Ich möchte damit sagen, dass man bereits jetzt diese Verlagerung kontinuierlich forcieren sollte, indem man jetzt die Bestandsstrecke ausnutzt und später auch den Brennerbasistunnel nicht sozusagen plötzlich, sondern schön langsam auch mit dem Güterverkehr befüllen kann.

Eine Grafik, die auch ständig zur Diskussion gebracht wird, habe ich noch gestern aktuell für diese Sitzung erstellen lassen. Es ist die Darstellung des Lkw-Transitverkehrs auf der Mautstelle Schönberg. Bewusst gewählt ist der Zeitpunkt nach der Wirtschaftskrise. Wir haben in den ersten Jahren eine moderate Zunahme in den Jahren 2010 bis 2015 in etwa und anschließend vor allem in den letzten Jahren von 2015 auf 2016 und 2016 auf 2017 - das ist auch schon durch die Medien gegeistert - plus 8 Prozent, ein wesentlich stärkerer Anstieg und im ersten Quartal 2018 bereits über 12 Prozent an Verkehrszunahme. Damit haben wir mit weit über 2 Millionen Lkw-Fahrten mehr als das Doppelte, was am Gotthard gefahren wird. Am Gotthard wurde letztes Jahr das erste Mal diese 1-Millionen-Marke unterschritten.

Ich möchte dazu auch sagen, dass die Wirtschaft sozusagen das nicht aus Jux macht. Diese wählt natürlich aus ihrer Sicht das wirtschaftlichste Transportmittel. Wenn man Eure Argumente zusammenzählt und sich das überlegt, dann ist es so, dass man natürlich alles auf Kosten und auch auf Zeitverluste und mangelnde Interoperabilität zurückfahren kann. Wenn man das macht, dann kommt man zum Schluss, dass die Schiene noch teurer als die Straße ist.

Auf der einen Seite gibt es die Belastungen durch die Bevölkerung, die Umwelt-, aber auch die Verkehrsbelastungen. Das wurde schon mehrfach angesprochen. Und damit steigt der Druck auf die Politik, hier Erfolge zu erzielen. Was ist die Konsequenz daraus? Das ist die Diskussion von Begleitmaßnahmen. Ich habe auf meiner fast letzten Folie stehen - umfassend zusammengeschrieben -, dass es sehr, sehr viele Begleitmaßnahmen gibt. Es sind auch heute schon mehrere erwähnt worden. Im Aktionsplan Brenner sind viele Maßnahmen dabei, die behandelt werden. Ein Punkt sind die Bahntrassenpreise. Es gibt derzeit Über-

legungen, lärmabhängige Trassenpreise einzuführen, das heißt Reduktionen von Kosten für lärmarme Züge umzusetzen.

Auf der anderen Seite gibt es zum Beispiel die Autobahnmaut. "Korridormaut" ist das Schlagwort und in aller Munde. Wenn man einen Mautvergleich der Alpenkorridore anstellt, die ich schon mehrfach beansprucht habe, dann ist es so, dass der Gotthard doppelt so teuer als der Brenner und der Fréjus in Frankreich dreimal so teuer als der Brenner ist, wenn man 300 Kilometer Strecke betrachtet.

Ein weiterer Punkt sind sicher auch die Treibstoffkosten. Hier gibt es Unterschiede zwischen Österreich und Italien, Deutschland und der Schweiz. Während Deutschland und Österreich ungefähr gleich liegen, ist der Treibstoff, der Sprint in Italien teurer. Dafür gibt es wieder eine teilweise Refundierung auch an die Frächter.

Die Kostenwahrheit bin ich eigentlich übersprungen, weil dies das Thema von den Europaparlamentariern gewesen ist, das ausführlich behandelt wurde, nämlich die Eurovignettendirektive. Die derzeitige Direktive gibt dazu noch zu wenige Möglichkeiten her. Wir hoffen, dass mit der neuen mehr Freiraum geschaffen wird, um auch die Kostenwahrheit zu erreichen.

Ein weiterer Punkt sind sicher die Förderungen für die Schiene. Hier gibt es bereits Maßnahmen und auch Südtirol und Trentino haben aktuell Förderungen für die RoLa eingeführt.

Den Lärmschutz muss man, glaube ich, auch erwähnen. Das kann ich bestätigen. Auch die Brennerkorridorplattform hat in ihrer Arbeit festgestellt, dass die Betroffenheit der Bevölkerung entlang der Schiene, sage ich jetzt einmal, teilweise höher ist als durch die Straße. Das hängt damit zusammen, dass die Schiene in die Zentren geht und direkt sozusagen durch die Dörfer fährt. Daher ist es sicherlich ganz notwendig, um dort Akzeptanz zu haben, fahrzeug- wie auch streckenseitig Maßnahmen zu setzen.

Ein sehr umfangreicher Block ist das Thema "Verkehrsbeschränkungen und Kontrollen". Ich nenne hier nur beispielhaft dieses Paket, das Tirol geschnürt hat, mit dem Beispiel Nachtfahrverbot, Euroklassenfahrverbote, sektorales Fahrverbot, Überholverbote oder Tempolimits. Diese wurden gemacht, um die Stickstoffdioxidgrenzwerte bis 2020 einzuhalten. Das ist das Ziel. Diese wirken natürlich auch positiv in Richtung Verlagerung.

Abschließend ist noch das Lkw-Dosiersystem angeführt, weil auch das in der letzten Zeit in Diskussion war. Hier kann man die bekannte Blockabfertigung in Kufstein Fahrtrichtung Süden nennen, wo es eigentlich darum geht, Verkehrsspitzen zwischen Schwerverkehr und Pendlerverkehr zu entzerren.

Ich möchte eigentlich den Aussagen von Landeshauptmann Kompatscher beipflichten und sagen, dass Verkehrsverlagerung eine ganz starke Anstrengung braucht. Es braucht dafür die Stärkung der Schiene, es braucht den Ausbau der Infrastruktur, die Verbesserung der Interoperabilität, auch eine Verbesserung der Terminals und natürlich Begleitmaßnahmen. Das Ganze in einer Zusammenarbeit wie sie die Europaregion macht, nämlich Tirol/Südtirol/Trentino in einer Zusammenarbeit wie sie die Brennerkorridorplattform oder auch die EUSALP Action Group 4 macht.

Ich möchte mich deshalb abschließend beim Landeshauptmann Kompatscher, beim Mobilitätslandesrat Mussner und bei der Südtiroler Landesverwaltung für die gute Zusammenarbeit bedanken und auch bei den Europaabgeordneten und Abgeordneten zum Südtiroler Landtag, die mehrmals Interesse gezeigt haben, bei unseren Veranstaltungen mitzuwirken und hinzukommen. Danke schön!

(Applausi - Beifall)

PRESIDENTE: Grazie. E' aperto il dibattito. Ricordo che ogni consigliere/consigliera ha a disposizione 5 minuti.

La parola al consigliere Knoll, prego.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Zunächst einmal möchte ich mich für die Ausführungen bedanken. Es war sehr interessant, dass wir hier auch die Zahlen wieder dargelegt bekommen haben. Ich glaube - das ist jetzt nicht eine politische Einschätzung, sondern eine Einschätzung der Bürger in diesem Land -, dass diese über 2 Millionen Lkws, die durch Tirol durchdonnern, für unsere Bevölkerung nicht mehr tragbar sind. Das hat ein Ausmaß angenommen - wir haben heute Vormittag bereits darüber gesprochen -, dass an einer Messstelle in Südtirol die Stickstoffdioxidwerte um das 107fache und die Lärmschutzrichtlinien teilweise auch um das 200- bis 300fache überschritten werden und diese Belastung für die Bevölkerung tagtäglich spürbar ist. So sehr das auch vielleicht im italienischen Sinne nachvollziehbar ist, glaube ich, dass die

Bevölkerung in Südtirol kein Verständnis dafür hat, dass die italienische Regierung den freien und uneingeschränkten Warenverkehr über den Brenner haben möchte, und das nicht, weil wir die italienische Wirtschaft beeinträchtigen möchten, sondern weil das auf Kosten der Bevölkerung nicht nur in Südtirol, sondern auch in Nordtirol, in Bayern und im Trentino gleichermaßen geht.

Hier wurde bereits darauf verwiesen, dass ein Großteil des Verkehrs, der über den Brenner fährt, nur deswegen über den Brenner fährt, weil das im Grunde genommen die billigste Alpentransitroute ist. Ich glaube, dass es dringend notwendig ist, dass es auch von der EU die Einsicht gewonnen wird, dass die Gesundheit der Bevölkerung wichtiger sein muss als das Recht auf freien Warenverkehr. Denn die Bevölkerung muss in diesem Land leben und es ist auch langfristig, wenn man weiterdenkt, gerade für ein touristisch und stark frequentiertes Land, wie wir das in Tirol sind, ein Schaden für die Wirtschaft, wenn unser Gebiet langfristig als ein Stau- und Transitland wahrgenommen wird und nicht mehr als ein Erholungsland.

Dass die Verlagerung auf die Schiene einen wichtigen Bestandteil darstellen wird, um dieses Problem zu lösen, dass der Brennerbasistunnel auch seinen Beitrag dazu leisten wird, ist richtig. Aber hier hätte ich schon auch die Bitte an die Abgeordneten des Europaparlaments, auch dafür Sorge zu tragen, dass sich das Europaparlament, was den Ausbau der Schiene anbelangt, für einheitliche Kriterien einsetzt. Wir haben heute ein völliges Ungleichgewicht, was die gesetzlichen Rahmenbedingungen und auch die praktischen Anwendungen auf der Schiene, auf der Straße, im Luftverkehr und im Schiffsverkehr anbelangt. Wenn Sie sich beispielsweise vor Augen führen, dass ein Flugzeug ohne Probleme über Grenzen hinweg fliegen kann, dass ein Schiff auch Seegrenzen ohne weiteres durchschiffen kann, dass auf der Straße inzwischen, auch wenn es jetzt einzelne Grenzkontrollen in Europa wieder gibt, mehr oder weniger im Schengenraum auch der freie Warenverkehr uneingeschränkt fließen kann, dann haben wir auf der Schiene das paradoxe System, dass im Grunde genommen jeder Staat seine eigenen Regeln hat. Wir haben nicht einmal ein einheitliches Stromnetz. Loks müssen entweder gewechselt werden oder es braucht eigene Loks, die in dem einen Staat wieder zugelassen werden müssen, im anderen vielleicht nicht fahren können. Das sind einfache Dinge, die auch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene nachhaltig erschweren.

Der Brennerbasistunnel wird sicherlich einen Beitrag dazu leisten, aber dieser ist als solcher nur ein Mosaikstein in diesem ganzen Gebilde und Zulaufstrecken sind genauso wichtig. Wenn die Zulaufstrecken nicht zeitgerecht fertig geplant oder nicht umgesetzt werden, dann wird dieser Brennerbasistunnel auch nicht die Entlastung bringen, auf die die Bevölkerung so hinarbeitet. Denn ich glaube - das ist schon auch wichtig zu erwähnen -, dass der Brennerbasistunnel nur funktionieren wird, wenn er Zulaufstrecken hat. Wenn er in einem Gesamtkonzept zwischen Rotterdam und Genua oder vielleicht sogar bis Sizilien betrachtet wird und nicht nur als dieses Teilstück zwischen Franzensfeste und Innsbruck. Deswegen die große Bitte an Sie, auch dafür zu sorgen, dass auf der Schiene, genauso wie das in anderen Bereichen in Europa bereits der Fall ist, einheitliche Richtlinien gemacht werden, denn es ist absolut unverständlich, warum die EU sich darum kümmert, dass Gastwirte eine Verordnung kriegen, welchen Bräunungsgrad Pommes Frites haben müssen, aber die EU es zulässt, dass mit unterschiedlichen Stromnetzen, mit unterschiedlichen Sicherheitsnetzen usw. gefahren wird.

Der Kollege Mayer hat das Beispiel seiner Odyssee gebracht, die er verbringen musste, um sozusagen nach Südtirol zu kommen. Sie können einmal versuchen, mit dem Zug von Südtirol nach Graz zu fahren. Dabei wird es Ihnen nicht viel besser gehen. Ich habe einmal die persönliche Erfahrung gemacht mit einem Personenzug, von Lienz bis nach Innsbruck zu fahren und habe miterlebt, dass dreimal die Lokführer und das gesamte Sicherheitspersonal gewechselt werden mussten und das alles immer innerhalb der EU, der viel gepriesenen Einheit Europas. Hier sieht man einfach, dass es dies auf der Schiene nicht geben würde und in der Luft schon gar nicht. Stellen wir uns mal Folgendes vor. Jedes Flugzeug müsste quasi bei der Staatsgrenze wieder hinunter fliegen, das Personal und die Sicherheitsbeamten wechseln und dann erst wieder starten könnte. Das gibt es nicht. In der Schiene ist das einfach Realität und das verhindert auch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Deswegen die Bitte an alle Verantwortlichen hier, sich vehement auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass auch derartige Maßnahmen, wie sie beispielsweise das Bundesland Tirol derzeit getroffen hat, die von uns auf Punkt und Beistrich unterstützt werden und hier immer der Eindruck erweckt wird, als ob die italienischen Frächter und Südtirol dagegen wären - ich sage das auch in meiner Funktion als Abgeordneter -, unsere vollste Zustimmung finden, weil es nicht darum geht, die Wirtschaft zu behindern, sondern darum geht, die eigene Bevölkerung zu schützen. Wenn die Schadstoffgrenze überschritten wird, dann muss die

Politik handeln. Ansonsten verhält sie sich fahrlässig gegenüber der eigenen Bevölkerung, die entlang dieser Strecke leben muss.

Deswegen Unterstützung zu den Projekten des Bundeslandes Tirol, die letzten Endes nichts anderes sind als das, was notwendig wäre, nämlich dafür zu sorgen, dass einerseits die Straße auch weiterhin befahrbar bleibt, denn die Zunahme führt letzten Endes auch zu einem Kollaps auf den Straßen und auf der anderen Seite dafür sorgt, dass die Menschen entlang dieser Strecke weiterhin noch leben können und nicht um ihre Gesundheit bangen müssen.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo Verde - Grupa Vërda): Ich danke den hier anwesenden Abgeordneten für ihre Ausführungen. Ich danke auch Herrn Ing. Moser für seine technischen, aber politisch brisanten Darlegungen. Der Abgeordnete Dorfmann hat einen größeren allgemeinen Rahmen hergestellt. Die Frau De Monte hat diese wichtigen europäischen Direktiven, das Mobility Package und auch die sozialen Direktiven im Bereich Transport angeführt. Herr Mayer hat eine durchaus, wie soll man sagen, verkehrsfreundliche Position, aber in aller Entschiedenheit auch dargelegt und Ing. Moser hat relativ schonungslos die entsprechenden Zahlen präsentiert.

Wir würden uns schon die Frage in diesem Zusammenhang erlauben bzw. möchten schon mit Nachdruck darauf hinweisen, dass die Situation entlang der Brennerachse absolut untragbar geworden ist. Die Landesregierung hat inzwischen, im Gegensatz zur Vorgängerregierung, auch die Untragbarkeit der Situation eingesehen. Das muss man ausdrücklich anerkennen. Aber die Situation ist wirklich in einem Stande, der höchst besorgniserregend ist, wie es Kollege Knoll bereits ausgeführt hat.

Wenn der Abgeordnete Dorfmann betont hat, dass der Verkehr die Hauptschlagader Europas im Körper bildet, eine wichtige Hauptschlagader, so muss man schon deutlich machen, dass diese Hauptschlagader vom Bluthochdruck sehr betroffen ist und dass dieses Gefäß unter Höchstbelastung steht. Wir glauben, dass entlang dieser Route ein Übermaß an Belastungen erreicht ist.

Wir haben einerseits auf der Autobahn die Belastungen, die sichtbar sind. Zugleich haben wir den Bau des Brennerbasistunnels im vollen Gang mit entsprechenden auch Kollateraleffekten. Wir sehen, dass in der Südtiroler Öffentlichkeit, eigentlich kaum beachtet, die Gegend zwischen Franzensfeste und Freienfeld weitestgehend wirklich devastiert wird, weil dort Deponieflächen, Bauflächen entstehen und diese Kollateralschäden fressen sich auch zunehmend südlich ein.

Vorgestern hat es eine Bürgerversammlung in Vahrn gegeben, wo gegen eine Deponie heftiger Protest erhoben wurde, also diese Kollateralschäden werden zunehmend als selbstverständlich erachtet und die wichtigsten Kollateralschäden sind die Gesundheit der Bevölkerung entlang der Brennerstrecke. Das muss man in aller Deutlichkeit sagen. Hier sind die Grenzwerte ums Doppelte überschritten, wie es Kollege Knoll ausgeführt hat. Das weiß natürlich der EU-Abgeordnete Dorfmann.

Es ist in diesem Zusammenhang absolut erfreulich, dass soeben ein Urteil vom Verwaltungsgericht Latium auf ein Verfahren ergangen ist, angestrengt vom Dachverband für Natur und Umweltschutz, der hier auf der Tribüne sitzt, gegen die Untätigkeit in Hinblick auf die Stickoxide seitens der Regierung und des zuständigen Gremiums. Das zuständige Gremium auf nationaler Ebene ist aufgefordert worden, innerhalb von 30 Tagen entsprechend Maßnahmen zu setzen. Durch dieses Urteil wird deutlich gemacht, dass die Gesundheit ein Grundrecht bildet, das in diesem Fall doch Vorrang hat. Wir begrüßen dieses Urteil sehr.

Wir sehen auch sehr deutlich, dass in diesem Europa der Mobilität, der Grundfreiheiten vor allem ein Europa auch der Frachtinteressen, der Frächterinteressen ist. Die Statistik mit der jeweiligen Bestwegwahl, die Ing. Moser dargelegt hat, macht sehr deutlich, dass eigentlich der Brenner nur in 45 Prozent der Fälle der Bestweg ist, während es beim Gotthard 97 Prozent sind. Entlang dieser Route wird gewissermaßen der Transitkanal in Anspruch genommen, der aus der Kostensicht der Bestweg ist, aber gewiss nicht aus der Sicht der Entfernung, aus der Sicht der Umwelt. Hier gilt es wirklich anzusetzen.

Ich glaube schon, dass in diesem Zusammenhang die Frage zu stellen ist, welche Lösung der Brennerbasistunnel sein kann. Wir bitten die zuständigen Experten, auch Ing. Moser, uns darüber Auskunft zu geben, inwieweit die Frage der Zulaufstrecken finanziert ist seitens der EU-Frage Nr. 1. Ich stelle immer wieder die Frage, wie dann die Verlagerung funktionieren kann. Sie, Ing. Moser, haben gesagt, wie die Verlagerung funktionieren kann, welche operativen Schritte notwendig sind, wenn der Tunnel fertig sein sollte bis zum Jahr 2026/2027 bei noch nicht fertig gestellten oder erst angebrochenen Zulaufstrecken. Gesundheit, Verlagerung und die Bestwegstrategie für den Alpenraum sind Zentralthemen, die wir hier nur kurz in diesen fünf Minuten anreißen können.

MUSSNER (Landesrat für ladinische Bildung und Kultur, Museen und Denkmäler, Verkehrsnetz und Mobilität - SVP): Danke, Herr Präsident, Herr Landeshauptmann, geschätzte Kolleginnen und Kollegen und anwesende Abgeordnete.

Lassen Sie mich nur ganz kurz einige Überlegungen einbringen, was die Mobilität im Allgemeinen oder diese Thematik anbelangt, über die wir hier im Südtiroler Landtag auch so oft diskutieren bzw. wirklich ein Teil von uns allen geworden ist. Da kommt es ganz automatisch dazu, einige Passagen Revue passieren zu lassen. Im Jahr 2014 hat Landesrat Theiner mittels einem Beschluss der Landesregierung diese Aspekte bzw. Vorschläge in Rom beim Consiglio dei Ministri "tavolo tecnico" eingebracht. Die Landesregierung hat viele Vorschläge gemacht, die in Zukunft sicherlich auch hergenommen werden müssen, weil dadurch Aspekte überprüft bzw. auch weitergeleitet wurden, die viel für unseren Lärm, für die Emissionen bzw. für unseren Lebensstandard bedeuten werden.

Der Beschluss Nr. 1 vom 15. Jänner 2018 "Euregio Strategie" ist auch ein Beschluss, wo wiederum viele Aspekte namhaft gemacht worden sind, und zwar in dem Sinne, dass man sie auch offiziell vorgebracht hat und für unsere Zukunft auch Schwerpunkte bedeuten werden. Ich denke dabei an das Verkehrsmanagement. An besonders verkehrsintensiven und kritischen Tagen soll es ermöglicht werden, wie zum Beispiel vor den Feiertagen und auch danach, Fahrverbote usw. einzuführen. Wir müssen alles unternehmen, damit sich diese Angelegenheit nicht wiederholt bzw. wir alles unternehmen, damit die Thematik, die Schwerpunkte auch einen guten Auslauf haben und dass sich gewisse Situationen nicht mehr wiederholen. Ich denke an das Verkehrsmonitoring, das man bis 2020 einheitlich und landesübergreifend als Überwachungssystem zur Verkehrsentwicklung auch ansehen kann. Da ist auch eine mögliche Lkw-Obergrenze bis 2020 geprüft worden. Das soll auch so sein. Wir müssen alles tun, damit wir auch nichts weglassen, was eine Verbesserung bringen könnte.

Mi ha fatto anche molto piacere sentire da parte Sua, gentile on. De Monte, che ha parlato di aspetto ambientale. Chi inquina paga. Questo è giusto. Così dobbiamo cercare di portare avanti anche questo. Sappiamo che ci saranno dei notevoli miglioramenti nel trasporto pubblico, anche sull'asse autostradale tra Monaco e Verona, però questo aspetto ambientale riguarda tutto. Non c'è confine in questo senso, perché anche un inquinamento provocato in una zona si ripercuote anche nelle altre zone. Pertanto è necessario che si faccia fronte alla fonte di questo e quello ritengo ci sia anche la tecnica, che ci darà un grande aiuto. Pertanto ritengo che in questo senso avremmo nei prossimi anni anche un notevole progresso. Da parte nostra del Südtirol abbiamo fino adesso cercato di fare tutto il possibile. I 628 bus pubblici che transitano, che ci portano al lavoro, che portano i bambini a scuola sono al 93 % Euro 5 e Euro 6. Questo è un dato molto positivo, che possiamo mostrare.

Ich denke dabei auch daran, was den Güterverkehr auf der Schiene anbelangt. Darüber ist auch bereits vieles gesagt worden. Das ist wiederum etwas, wo wir mit und durch den Brennerbasistunnel eine wesentliche Verbesserung erreichen werden. Der Brennerbasistunnel ist in jeder Hinsicht etwas Positives, wie er bereits angegangen worden ist, wie die Arbeiten weitergehen. Ich bin zuversichtlich, dass wir diesen 2026/2027 auch benützen werden, wobei er automatisch viele Verbesserungen mit sich bringen wird.

Wir haben heute auch über die Korridormaut gesprochen, die auch ein Teil des Beschlusses Nr. 1 vom 15. Jänner 2018 vom EVTZ ist. Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist zum Beispiel auch etwas, was man nennen und sich darüber Gedanken machen soll, diese einzuführen. Ich glaube, dass wir festhalten können, dass es gilt, diese Maßnahmen umzusetzen, die in diesem Beschluss auch festgelegt worden sind und das auf internationaler Ebene bzw. nationaler Ebene versuchen, was wir im Jahr 2014 bereits weitergeschickt haben.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit unserem Europaparlamentarier Dorfmann ganz herzlich danken, der in Zeitungen ganz oft diesbezüglich seine Beiträge gibt. Ich möchte auch meinen fast Freund Ewald Moser danken, weil wir uns oft treffen, was diese Kommissionen anbelangt, auf Alpenebene, wenn man es so sagen kann, zwischen Schweiz, Italien, Österreich, Slowenien usw., die auch sehr viel bringen und wo man viele Inputs bekommt, die man auf regionaler und provinzieller Ebene weitergeben kann. Noch einmal ein Danke schön an Euch alle.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich bedanke mich auch für diese interessante Präsentation. Es wird viel von der Verlagerung von der Straße auf die Schiene gesprochen. Dazu braucht es aber gut funktionierende Verladebahnhöfe. Die Schweiz ist diesbezüglich immer sehr weit voraus. Sie subventioniert Verladebahnhöfe schon seit Jahren. Wenn wir den BBT auslasten wollen, dann braucht es eine Potentierung der bestehenden Verladebahnhöfe und sicher auch neue, die dazugebaut werden müssen. Diese Schnittstelle Straße-Schiene ist sehr, sehr wichtig, dass sie sehr gut funktioniert vor allem für den internationalen Verkehr, aber auch für den lokalen. Die bestehenden Verladestellen kommen bald schon an ihre Belastungsgrenzen. Das muss man einfach feststellen. Meine Frage ist, inwieweit auch die EU gewillt ist, diese Verladebahnhöfe zu potenzieren bzw. zu fördern, in welcher Form auch immer. Danke!

THEINER (Landesrat für Umwelt und Energie - SVP): Sehr geehrte Damen und Herren. Die Position der Südtiroler Landesregierung hat Landeshauptmann Kompatscher in aller Klarheit dargelegt.

Mir geht es darum, dass man auch auf das Urteil eingeht, wo heute der Dachverband mit einer Pressemitteilung die Öffentlichkeit auch informiert hat mit dem Titel "Das Verwaltungsgericht Latium hat in der Streitsache um die Feststellung der Untätigkeit des Staates bezüglich der Pflicht zur Einhaltung der Stickoxidgrenzwerte entschieden und das vom Staat eigens für die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs zur Reduzierung der Luftschadstoffe ernannte Komitee dazu verurteilt, innerhalb von 30 Tagen konkrete Maßnahmen vorzubringen."

Ich möchte in diesem Zusammenhang in Erinnerung rufen, dass die Landesregierung ein sehr umfangreiches Maßnahmenpaket bereits beschlossen und nach Rom übermittelt hat. Ich war selbst bei einigen Sitzungen dieses technischen Komitees dabei. Ich möchte Ihnen jetzt abseits von vielleicht allen Gefühlen, die damit verbunden sein könnten, sagen "schöne Romreise", aber die wirklichen Eindrücke schildern, was da passiert. Fakt ist, dass das Gesundheitsministerium und das Umweltministerium jeweils für die Umsetzung dieses Maßnahmenpakets waren, das die Südtiroler Landesregierung beschlossen hat. Deshalb braucht man hier nicht gerade warten vom Urteil her, denn die Maßnahmen sind schon vor Jahren von der Südtiroler Landesregierung bestätigt worden. Wir haben einen eigenen Beschluss im Jahre 2014 gefasst, in dem alles nochmals detailliert dargelegt und der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Diese Maßnahmen liegen alle auf. Sie sind von der Umweltagentur zusammengestellt worden. Wir haben dann dieses Maßnahmenpaket beschlossen und nach Rom geschickt. Fakt ist, dass in Rom zwei Ministerien gesagt haben, dass es gute Maßnahmen seien, die auch zum Erfolg führen könnten. Im Transportministerium wurde gefragt, was wir in Südtirol für Probleme hätten, denn wenn bei uns die Luft schon schlecht wäre, dann müsste man sich fragen, was man in Mailand oder in Rom dazu sagen müsste.

Im Wesentlichen - ich bringe das Originalzitat - hat man gesagt, absolute Priorität hat der freie Warenaustausch zwischen Italien und Deutschland. Inzwischen gibt es auch noch ein Stück Österreich. Da hat man gesagt, das ist nur ein ganz kleines Stück. Wesentlich ist der freie Warenaustausch zwischen Italien und Deutschland. Man muss de facto sagen, dass wir hier nicht vorangekommen sind. Wir begrüßen ausdrücklich den Rekurs, der vom Dachverband eingereicht wurde, auch dieses Urteil. Ich glaube, dass dieses auch unserem Maßnahmenpaket einen Auftrieb gibt, dass jetzt endlich Teile davon umgesetzt werden können. Das, was der Landeshauptmann im Zusammenhang mit der Brennerautobahn bezüglich Konzessionen usw. ausgeführt hat, ist für uns natürlich sehr, sehr wichtig, damit diese Maßnahmen auch in einem größeren Kontext umgesetzt werden können.

Abschließend Folgendes. Es darf nicht so sein - das hat der heute Nachmittag sehr deutlich gezeigt -, dass verschiedene Sachen aufgewogen werden, sondern das Recht auf Gesundheit muss ganz klar im Vordergrund stehen, denn gerade die Anrainer auch entlang der Brennerautobahn haben dieses Recht, aber in aller Öffentlichkeit und in aller Klarheit darf es nicht so sein, dass man nur einseitig schielt, sondern sich fragen muss, was Italien zu machen hat. Es muss in aller Deutlichkeit klargemacht werden, welche Aufgaben Österreich zu machen hat, denn mit der Subventionierung von Treibstoff, den Österreich betreibt, zieht man natürlich massiv Umwegverkehr an. Das geht auch nicht. Wir müssen in aller Klarheit auf alles aufmerksam machen, alles soll auf den Tisch kommen, und dann im Interesse auch der Anrainer dieser Alpentransversale versuchen, auch vernünftige Lösungen zu finden.

SCHIEFER (SVP): Geschätzter Herr Landeshauptmann, sehr verehrte Vertreter des Europäischen Parlaments. Es freut mich, dass die Abgeordneten De Monte, Dorfmann und Mayer und Dipl. Ing. Moser diese Einladung für diese Europadebatte angenommen haben.

Letzten Samstag gab es eine Tagung in Bozen in der Gewerbeoberschule Max Valier, wo der Landeshauptmann, der Präsident BBT Bergmeister, der Direktor der Brennerautobahn Ing. Pardatscher und der Geschäftsführer der RailTraction Company Schmittner anwesend waren. Bei dieser Gelegenheit haben wir sehr interessante Daten erfahren, die vielfach mit den Daten heute, vor allem mit jenen, die Ing. Moser gezeigt hat, ziemlich übereinstimmen. Es ist schon so, dass viele Daten der ganzen Entwicklung des Verkehrs insgesamt, des Lkw-Verkehrs und auch die ganze Entwicklung zwischen Schiene und Straße teilweise sehr besorgniserregend sind, wie sich das entwickelt und entwickelt hat. Es freut mich auch, dass der Europaabgeordnete Dorfmann auf die Alpenzüge, auf die Alpenwaggons hingewiesen hat. Diese rostigen kurzen Alpenwaggons, die wahrscheinlich noch aus der Zwischenkriegszeit bzw. Nachkriegszeit stammen, rattern derart nicht nur durch das Eisacktal, sondern auch durchs Unterland. Wenn diese kommen, dann hören wir sie schon, wenn sie bei der Salurner Klause herauf fahren, in Tramin und Kurtatsch. Dies nur um zu sagen, wie lärmstörend diese Züge sind, denn dies ist nicht nur die Autobahn. Ich würde es sehr begrüßen, wie es der Abgeordnete Dorfmann gesagt hat, wenn man einen Weg finden würde, diese durch moderne Züge zu ersetzen, die kaum noch Lärm machen.

Zurück zur Autobahn. Die Entwicklung der Autobahn mit dem Verkehrsaufkommen, das in den letzten Jahren sehr stark angestiegen ist, ist sehr besorgniserregend nicht nur im Eisacktal, sondern im ganzen Unterland. Die Stickoxidbelastungen und die Lärmbelastungen sind für alle ein Problem. Wenn wir im Laufe der nächsten Jahre nicht imstande sind, diesen teilweise Abhilfe zu schaffen, indem wir den Verkehr, zumindest den Lkw-Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern, dann haben wir wahrscheinlich verloren.

Meine Frage bzw. mein Anliegen geht in folgende Richtung. Wir wissen, dass am Brennerbasistunnel fleißig gebaut wird, dass aber bei den Zulaufstrecken, was die Umfahrung Bozen anbelangt, noch wenig und gar nichts passiert ist und dass im Unterland, also südlich von Bozen bis Salurn, nach langen Diskussionen, wo jetzt die Trasse sagen wir halbwegs klar sein dürfte oder müsste, nicht einmal die Eintragung in den Bauleitplan erfolgt ist. Wenn man davon ausgeht, dass es dann noch zu planen ist, die Finanzierung usw. notwendig ist, dann muss man sich fragen, wie lange es noch dauern wird, bis im Unterland und in Richtung Trient die Zulaufstrecken spruchreif sind. Wenn die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene funktionieren soll und muss, dann müssen auch die Zulaufstrecken funktionieren. Wenn dann so und so viele Züge mit Lkws vom Norden gegen Süden fahren, dann möchte ich wissen, wie diese dann von Bozen hinunter auf der normalen Strecke bewältigt werden können. Die normale Strecke hat jetzt schon 180 Züge. Da haben vielleicht noch 40 bis 50 Platz. Wenn man die Verlagerung konsequent betreiben will, dann wird das sicherlich ein Problem werden, wenn man auf dieses Problem nicht eingeht. Deswegen die Bitte gerade an das EU-Parlament, an Euch EU-Parlamentarier, dafür zu sorgen, dass auch die Zulaufstrecken so schnell wie möglich nicht nur auf nationaler, internationaler, europäischer Ebene betrieben werden und auch die nötigen finanziellen Mittel, ohne die es nicht möglich sein wird, zur Verfügung gestellt werden. Danke!

PRESIDENTE: La parola all'on. Dorfmann, prego.

DORFMANN Herbert: Dem, was der Abgeordnete Knoll gesagt hat, gebe ich zum größten Teil auch recht. Selbstverständlich hat die EU auch Nachholbedarf, vor allem wenn es um die Regulierung geht. Wir haben heute davon gesprochen, dass es ohne die EU die großen neuen Infrastrukturen, den Brennerbasistunnel und seine Zulaufstrecken nicht geben würde. Wenn es nicht für das Gesamtprojekt die 6 bis 7 Milliarden aus dem europäischen Haushalt geben würde, dann würde diese Verkehrsinfrastruktur nicht gebaut werden. Das wage ich einfach zu behaupten.

Auch im Bereich der Regulierung ist es schon klar, dass wir uns derzeit bei der Eisenbahn am schwersten tun. Du hast richtigerweise gesagt, dass wir uns im Luftverkehr leichter getan haben, weil dieser keine fixe Infrastruktur hat. Beim Bahnverkehr starten wir in Europa mit Situationen, wie Du richtig gesagt hast, mit verschiedenen Spannungen, zum Teil sogar mit verschiedenen Gleisbreiten. Wir haben in Europa noch verschiedene Gleisbreiten. Das ist selbstverständlich eine viel schwierigere Ausgangsposition.

Aber das größte Problem ist der Widerstand der Staaten, weil dieser Kampf nur gelingen wird, wenn es eine ganz klare lupenreine Trennung zwischen jenen gibt, die die Strecke betreiben und jenen, die darauf fahren. Solange es eine Verbindung gibt, so wie es diese in Italien zum Teil noch gibt oder in Deutschland sehr oft zwischen dem deutschen Bahnnetz und der deutschen Bahn, die de facto die gleiche Gesellschaft sind, wird der Streckenbetreiber den eigenen Betrieb, der selbst darauf fährt, bevorzugen. Es braucht eine lupenreine Trennung.

Das ist mit dem vierten Eisenbahnpaket, wo die Kollegin De Monte in der Frage sehr involviert war, zum Teil gelungen. Wir haben jetzt die Aufsicht an die europäische Behörde gegeben und vieles ist de facto auch passiert. Wenn man in Südtirol den alpenquerenden Verkehr anschaut, dann fährt inzwischen die österreichische und deutsche Bahn und nicht mehr die italienische Bahn vom Norden Richtung Süden.

Ich möchte noch ein Wort sagen. Es sind die famosen Pommes Frites, die Du auch angesprochen hast. In der Politik werden immer wieder solche Geschichten herumerzählt werden, wobei es um die Pommes Frites gegangen ist. Acrylamid ist cancerogen. Im Unterschied zu einem Pflanzenschutzmittel, das wir zwei Jahre lang auf und ab diskutiert haben und wo es nicht gelungen zu beweisen, dass es cancerogen ist, ist Acrylamid cancerogen. Acrylamid kann leicht vermieden werden, indem man Stoffe, die Stärke enthalten, nicht allzu stark brätet. Es ist um nichts anderes gegangen als jenen, die solche stärkehaltigen Produkte verwenden, einen Hinweis zu geben. Es war nie davon die Rede, dass man denen etwas verbieten oder Strafen ausstellen würde usw. Es war ein einziger Hinweis, der auszubringen gewesen wäre und auszubringen ist in den Küchen, die Kartoffeln nicht zu stark anzubraten, denn die Gesundheit in Europa sollte auch ein bisschen was wert sein.

Der Abgeordnete Heiss hat die Situation auf der Brennerstrecke angesprochen. Da brauchen wir, glaube ich, nicht lange darüber reden. Selbstverständlich ist sie gerade für uns Eisacktaler alles andere als befriedigend und zum Teil sogar nicht zumutbar.

Die Finanzierung der Zulaufstrecken. Wir haben bisher einen ganz großen Vorteil gehabt, wenn man es auf europäischer Ebene sieht, und diesen Vorteil sollten wir uns in Zukunft nicht verspielen. Wir haben deshalb all unsere großen Projekte, also die Zulaufstrecke Nord zum Brennerbasistunnel und den Brennerbasistunnel selber und die derzeit bestehenden Zusagen für die Zulaufstrecke Süd von der EU finanziert bekommen, weil wir unter den ganz wenigen auf europäischer Ebene waren, die baufähige Projekte hatten. Dieses ganze schöne Netz, das heute gezeigt worden ist, würde mehrere hunderte Milliarden kosten. Wir haben in sieben Jahren 30 Milliarden zur Verfügung. Wenn wir uns nicht beeilen, werden wir Jahrzehnte noch bauen, bis dieses Netz steht, aber wir hatten baufähige Projekte.

Wir müssen in Zukunft schauen - das gilt auch für das, was der Abgeordnete Schiefer gesagt hat -, ob wir baufähige Projekte haben. Ich glaube - das erlaube ich mir auch einmal aus europäischer Sicht zu sagen -, dass die Unterländer selber sich zuerst einmal bewusst werden müssen, was sie eigentlich wollen und nicht, dass man die Verantwortung nach Brüssel schiebt und sagt, kann man dort zahlen oder nicht, sobald es ein baufähiges Projekt im Unterland mit der EU gibt, dieses hoffentlich auch vernünftig finanzieren oder wir werden uns zumindest dafür einsetzen.

Zur Frage des Abgeordneten Zimmerhofer. Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene und die Verladebahnhöfe. Das ist, glaube ich, ein wichtiges Thema. Der für uns wichtigste Verladebahnhof "Quadrante Europa" ist am Rande der Kapazität, das heißt nicht kurz vor der Kapazitätsgrenze, sondern ist voll. Wenn man zum "Quadrante" an einem ganz normalen Nachmittag geht, dann sieht man, dass dort die Lkws in Schlange stehen. Wenn der Brennerbasistunnel mehr Lkws aufnehmen muss, dann muss der "Quadrante Europa" potenziert werden oder - auch da gebe ich den Ball zurück - ... Sie alle sind Vertreter des größten Eigentümers der Gesellschaft, die die Brennerautobahn führt. Die Brennerautobahn hat seit Jahren ein sehr großes Grundstück, auf dem ein neuer Verladebahnhof gebaut werden soll, eine "Isola della Scala". Dieser Verladebahnhof muss gebaut werden. Wenn er nicht gebaut wird, dann wird der Brennerbasistunnel nicht funktionieren, weil am "Quadrante" selbst der Grund nicht zur Verfügung steht, um die von uns geplante Verlagerung auf die Schiene durchzuführen. Der "Quadrante Europa" ist heute übrigens der größte nicht hafengebundene Verladebahnhof in Europa, also größere Verladebahnhöfe gibt es in Europa nur an den großen Häfen. Das ist der größte Binnenverladebahnhof in Europa und selbst dieser ist zu klein und muss dringend - da gebe ich Ihnen vollkommen recht - potenziert werden.

Abschließend noch ein Wort zur leidigen Frage der Stickoxide. Das ist selbstverständlich eine Frage, die uns im Europäischen Parlament in mehrfacher Hinsicht sehr beschäftigt. Wir sind auch bei den Stickoxiden leider sehr betrogen worden. Wir erleben die Folgesituation derzeit auch mit. Wir erleben die große Diskussion um Autos, die zugelassen worden sind, die nicht zugelassen hätten werden dürfen, aber hier muss ich sagen, dass es die nationalen Zulassungsbehörden waren. Es war die deutsche Zulassungsbehörde, die die Autos, die in Deutschland von deutschen Autobauern gebaut werden, zugelassen haben, die vollkommen illegal waren und die das über Jahre getan haben und die diesen Betrug am Kunden und an der Umwelt früher hätten aufdecken müssen. Selbst der Staat Deutschland, der sein eigenes Versagen in dieser Sache verstehen müsste, weigert sich, diese Kompetenz auf europäischer Ebene weiterzugeben. Es wäre

nach meiner Ansicht höchst an der Zeit, dass es eine Typenzulassung auf europäischer Ebene gibt und dass eine gesamteuropäische Behörde sich um Typenzulassung kümmert und nicht, dass jeder Staat schaut, dass er seine eigenen Autos vom eigenen Unternehmen möglichst zulässt und nicht so genau hinschaut was passiert. Wir haben, glaube ich, in der Frage Diesel bei Pkws erlebt, was dann passieren kann. Ich bin überzeugt - ich gebe dem Landesrat Theiner vollkommen recht -, dass, wenn es Situationen gibt, wo man handeln kann und wo es auch erhöhte Werte gibt, man es wahrscheinlich tun muss, aber den Kampf wird man letztendlich nur mit verbesserter Motorentechnik gewinnen. Wenn es um zu hohe Werte entlang der Autobahn geht - es ist, glaube ich, etwas anderes, wenn es um erhöhte Werte irgendwo in der Innenstadt von Bozen oder entlang der Autobahn geht, denn dann wird es wenig Sinn machen, wenn wir in der Stadt daneben ein paar Dieselfahrverbote aussprechen -, dann wird man auf der Autobahn eingreifen müssen. Das heißt dann müssen weniger Autos auf der Autobahn fahren, sonst gibt es zu hohe Stickoxidwerte auf der Autobahn, außer es verbessert sich die Motorentechnik, was meiner Meinung nach der einzig wirkliche Ausweg aus der Situation ist. Herzlichen Dank!

PRESIDENTE: La parola all'on. De Monte, prego.

DE MONTE Isabella: Grazie davvero per tutti gli interventi dei consiglieri, grazie anche per gli interventi dei relatori, che sono stati stimolanti. Vorrei proprio partire dalle considerazioni fatte dall'ing. Moser a proposito della via della seta, perché si è parlato di un aumento del traffico forse ancora più significativo di quello che io prima avevo espresso attraverso l'aumento dei pedaggi, però in realtà questo traffico è anche frutto di un sistema che parte da lontano, quindi quando parliamo della via della seta, parliamo di un tragitto che è veramente in crescendo e che non è così astratto come si può pensare, bensì davvero effettuato dalla Cina in maniera scientifica e con la classica programmazione multiennale, che è nella sua tradizione.

Quindi parliamo di corridoi europei, che ormai fanno parte di questa pianificazione, del resto la Cina, con dei dati che forse non sono esattamente verificabili ma comunque credo molto vicini alla realtà, ossia di 1.400.000.000 di persone, con un aumento del benessere che porterà quindi a una maggiore richiesta di sostenibilità economica, per cui queste programmazioni multiannuali vanno nel senso di ricercare le materie prime nel Sudamerica e in Africa ormai da molti anni, ma anche attraverso proprio la strutturazione delle infrastrutture soprattutto nella logistica. Quindi l'investimento classico avviene nei porti, ma non solo, anche nel settore ambientale, pensiamo che fino ad alcuni anni fa si diceva che il sistema cinese prima o poi salterà per il fatto che non sono sostenibili dal punto di vista proprio del rispetto dell'ambiente. Così non avviene perché, ad esempio, alcuni hub di gas naturale liquefatto sono addirittura stati acquisiti in Europa dalla Cina. Questo ci porta a delle considerazioni certamente di attenzione, perché quando il controllo è logistico, dal mio punto di vista è un controllo vero e proprio e non solo commerciale, ma decisamente di snodo e quindi dei luoghi più rilevanti, quelli dello sbocco dei traffici, per cui in questo senso dicevo bisogna avere attenzione anche perché il modo di agire della Cina è quasi sempre molto prudente, ma nel senso di prevedere eventuali rischi e mi riferisco alla ricerca sempre di vie parallele, come avviene ad esempio per i Balcani, via alternativa all'Adriatico, come è stato paventato nell'acquisizione e lo sviluppo del canale di Nicaragua, alternativo al canale di Panama, ovviamente molto più fantascienza che realtà, però è questo il dato di fatto. Quindi queste reti sono molto importanti, dobbiamo fare attenzione agli investimenti che vengono fatti nelle reti, ma al tempo stesso, visto che c'è l'attraversamento di una rete importante è giusto fare delle valutazioni di contemperamento, come è stato giustamente osservato, tra sì la libera circolazione delle merci, ma dall'altro lato in maniera più importante e significativa la tutela della salute. Allora come mettere insieme queste due esigenze, posto che l'una riguarda un mercato unico europeo e l'altra un'esigenza giustamente che deve essere supportata dalle popolazioni residenti, dai Governi, ma anche dall'Unione Europea. Come dicevo prima, la nostra Commissione ambiente si occupa anche di salute.

Allora la risposta è proprio quella di cui abbiamo parlato oggi, quindi di un effetto leva, o di controllo, come vogliamo considerarla, attraverso delle forme che possono essere quelle del pedaggio, ma anche di incidenza che riguarda proprio l'aspetto economico e della congestione del traffico e l'altra è quella del trasporto combinato. Allora molti interventi l'hanno ripreso e io sono pienamente d'accordo, la via viene scelta per ragioni strettamente economiche, perché passare attraverso la Svizzera è più breve, ma costa di più, questa è la valutazione che fanno gli autotrasportatori, per cui in tal senso dobbiamo agire e quindi questo pacchetto, che mi auguro venga approvato, può rappresentare una valida alternativa, dall'altro lato è chiaro che non possiamo più posporre nel tempo il fatto di avere uno *shift* verso la ferrovia. Quindi trasporto combi-

nato finora purtroppo non adeguatamente sviluppato, con una normativa non efficace diventa cruciale, pertanto il fatto di introdurre dei limiti di trasporto stradale, il fatto di agire sul sistema degli incentivi, è basilare e aggiungo che dal mio punto di vista questa normativa dev'essere tale anche, a proposito della domanda su come valorizzare i *terminal*, forse da permettere anche una sensibilità che però non sia di convenienza, cioè su come valorizzare questi punti di snodo una proposta che è contenuta nella revisione di questa direttiva è quella di lasciare flessibilità agli autotrasportatori di andare verso il *terminal* che è disponibile, che ha la capienza sufficiente e che quindi è ottimale per poter attuare il trasporto combinato. Qui dobbiamo fare una valutazione che cada sempre nel concreto, va bene la flessibilità, che però poi non diventi ostacolo agli stessi autotrasportatori che magari vengono bloccati, viene effettuato il sequestro del mezzo perché non è stata fatta la scelta giusta, per quello dico che in questo momento siamo ancora, e vi ringrazio se magari ci darete dei suggerimenti a tale proposito, in una fase costruttiva, quindi siamo in una fase legislativa in cui è ancora possibile intervenire, per cui queste valutazioni devono essere proprio calate nella realtà, calate nella situazione che può essere di prospettiva futura, perché non possiamo certamente permetterci che passino ancora molti anni senza vedere questa normativa europea, che poi dovrà essere chiaramente recepita, ma che possa rimanere sul tavolo o nei cassetti, e quindi vedere ancora scorrazzare molti mezzi pesanti sulle strade con tutto quello che ne consegue.

L'ultima considerazione riguarda l'innovazione, perché l'innovazione a livello europeo viene finanziata attraverso varie forme, dicevo la ricerca, ma esistono anche secondo me degli interventi molto importanti e credo che anche questo territorio ne sia davvero esempio, ossia di come si possa anche intervenire sul rumore, che riguarda anche i treni, non riguarda solamente i mezzi pesanti, per cui ci sono stati anche dei finanziamenti e anche dei progetti pilota volti ad attuare un silenziamento attraverso dispositivi di gomma e gesso sui mezzi ferroviari, in modo tale che non abbiano un impatto di rumore sulle persone che vengono disturbate da questi passaggi, per cui quando si parla di un'Europa che non si occupi soltanto di argomenti che fanno molta notizia, cioè le dimensioni delle cozze o altro, io credo che questa sia la buona Europa, quella che va incontro alle esigenze dei cittadini e che possa attuare una giusta innovazione nell'interesse della salute della gente. Quindi grazie ancora per i vostri suggerimenti e penso che l'incontro di oggi possa essere proficuo non solo nello scambio, ma anche in una costruzione futura di contenuti e di aspetti che giustamente voi fate propri e oggi ci consegnate, ma anche negli aspetti più, giustamente, legislativi che credo che possano essere recepiti e fatti nostri, ma portati davvero in quel contesto europeo. Grazie.

PRESIDENTE: La parola all'on. Mayer, prego.

MAYER Georg: Geschätzter Landtag, das ist es, warum ich solche Veranstaltungen so gerne mag. Ich kann viele Dinge für mich mitnehmen von Ihren Wortmeldungen, die Sie rezensiert haben auf unsere. Ich glaube, dass sehr viele Dinge für uns alle auch außer Streit stehen. Es steht außer Streit, dass die Belastung für die Bürger inzwischen unerträglich geworden ist. Es muss aber auch einen gewissen Interessenausgleich, glaube ich, zwischen den Interessen der Bürger, aber auch den Interessen am Transport und der Wirtschaft geben.

Die Lösung kann - das steht, glaube ich, auch außer Streit - nur ein Maßnahmenpaket sein und von diesem Maßnahmenpaket ist natürlich das wichtigste der Brennerbasistunnel. Ich habe noch eine budgetäre Maßnahme der EU. Da stehen drei Jahrhundertprojekte oben, die geplant sind, nämlich die "Rail Baltica", an nächster Stelle schon der Brennerbasistunnel und dann "Fehmarnbelt quer", das ist Deutschland-Dänemark. Das sind die drei Jahrhundertprojekte und diese kann man, denke ich, angehen.

Was ganz am Anfang immer gesagt wurde und was wir, glaube ich, auch alle unterschreiben können, ist, dass es nur eine gemeinsame Lösung auf der Ebene der EU geben kann. Aber es sind auch Italien, Deutschland und Österreich gefordert, ihren Beitrag zu leisten, ob dieser finanziell oder in Form von einem verhandlungstechnischen Beitrag ist.

Es ist völlig klar, dass es bei den Zulaufstrecken für den Brennerbasistunnel hakt, dass auch Lösungsansätze gefunden werden müssen, dass klar ist, dass diese rechtzeitig fertiggestellt sein müssen und ein Kollege hat es gesagt. Sie bitten uns um Hilfe. Das machen wir gerne, allerdings überschätzen Sie etwas, glaube ich, den Einfluss des Europaparlaments und der Parlamentarier.

Worauf ich noch einmal hinweisen möchte, ist dieser mehrjährige Finanzrahmen, der geplant ist. Dieser geht, was die Infrastruktur und Verkehrsinfrastruktur betrifft, in die richtige Richtung. Es gibt, wie gesagt, 27 Prozent an Mehrbudget für diese Maßnahmen. Es stimmt schon einmal. Budget ist in Zahlen gegossene Politik. Insofern kann man das sehr positiv sehen und ich sehe es sehr positiv.

Eine Wortmeldung kam noch zum Schienenverkehr. Es ist tatsächlich so - ich habe vor einigen Wochen eine Besprechung mit dem Bundesminister Hofer gehabt -, dass es eigentlich keinen internationalen Schienenverkehr gibt. Das gibt es nicht. Das geht sogar soweit, dass die Lokführer zum Großteil auch nicht Englisch können, weil das nie erforderlich war, wie das etwa im internationalen Luftverkehr möglich ist. Dort gibt es auch Schulungen, sogar eine Akademie, die das Personal schult. Im österreichischen Verkehrsministerium gibt es die Idee, dass man das beim Schienenpersonal macht, dass der Schienenverkehr internationalisiert wird, also eine durchaus interessante Anregung.

Was ich Ihnen zusagen kann, ist Folgendes. Sie haben meine Unterstützung, Sie haben unsere Unterstützung, denke ich, wenn es um die Problematiken geht und bedanke mich nochmals für diese Redebatte.

PRESIDENTE: La parola all'ing. Moser, prego.

MOSER Ewald: Vielleicht ganz kurz zu der Fragestellung der Zulaufstrecken, weil diese auch mehrfach angesprochen wurde. Grundsätzlich gilt für die Zulaufstrecken dasselbe wie für den Brennerbasistunnel. Diese sind Teil der europäischen Planung, die ich eingehend erwähnt habe, also dieser Tendiges-Gesetzgebung. Dazu gibt es darüber hinaus natürlich auch Vereinbarungen zwischen den Staaten, diese auch umzusetzen. Klar ist, dass der Brennerbasistunnel - es sind auch schon Zahlen genannt worden - zusätzliche Kapazitäten von 480 Züge pro Tag abwickeln wird können. Derzeit haben wir eine Kapazität von 220. Das kommt also noch dazu. Natürlich wird er nicht auf einmal in der vollen Form genützt, weil solch ein Vorhaben für lange Zeit geplant und ausgelegt ist. Dieser wird sukzessive befüllt und daher braucht es auch einen zeitgerechten Ausbau der Zulaufstrecken, der aus Kapazitätsgründen einerseits, aber auch - das wurde auch mehrfach erwähnt - aus Lärmschutzgründen für die Bevölkerung notwendig ist. Wir wissen aus den Erfahrungen der großen Bauvorhaben wie bei der Inntaltrasse, dass solche Eisenbahnvorhaben eine lange Zeit für die Planung, für den Bau, für die Baugenehmigung und für die Fertigstellung schlussendlich brauchen. Man kann mit 10 und 20 Jahre rechnen.

Die Terminals gehen deutlich schneller. Auch diese sind Teil der europäischen Planung. Es gibt Bewegung im Nord- und Südzulauf, aber es sind natürlich rasche Fortschritte auch aus fachlicher Sicht erforderlich, um dieser Zielsetzung, die allgemein klar ist, nämlich der Verlagerung von der Straße auf die Schiene nachzukommen.

Ich möchte abschließend ein Zitat von Pat Cox bringen, weil es sehr passend ist. Dieser kommt aus Irland. Pat Cox sagt: *"Ein BBT ohne Zulaufstrecken ist wie ein Irish Pub ohne Bier."* In diesem Sinne ist es wichtig, dass man auch diese Umsetzung rasch vorantreibt.

PRESIDENTE: Con questo abbiamo concluso il dibattito odierno. Ringrazio ancora una volta di essere stati presenti in Consiglio provinciale gli onorevoli Dorfmann, De Monte e Mayer e l'ing. Moser. Ringrazio anche per l'importante contributo di informazione e di conoscenza che hanno dato.

Prima di invitare ad un piccolo brindisi nel foyer tutte le colleghe e i colleghi vorrei dare un piccolo ricordo di questa giornata agli ospiti intervenuti.

Prima di chiudere l'odierna seduta Vi comunico che in ordine al processo verbale della seduta precedente, messo a disposizione all'inizio dell'odierna seduta, non sono state presentate durante la seduta richieste di rettifica, per cui lo stesso, ai sensi dell'articolo 59, comma 3, del regolamento interno, si intende approvato.

Grazie la seduta è chiusa.

Ore 17.21 Uhr

**Es haben folgende Abgeordnete/Personen gesprochen:
Sono intervenuti i seguenti consiglieri/le seguenti consigliere/persone:**

ACHAMMER (28)
ARTIOLI (30, 45)
ATZ TAMMERLE (20)
BLAAS (15, 45)
DE MONTE (52, 68)
DELLO SBARBA (7, 12)
DORFMANN (48, 66)
FOPPA (8, 19, 25, 44)
HEISS (10, 14, 26, 42, 63)
KNOLL (9, 26, 34, 37, 42, 61)
KÖLLENSPERGER (24, 29, 43, 44)
KOMPATSCHER (11, 46)
MAIR (36)
MAYER (55, 69)
MOSER (57, 70)
MUSSNER (22, 28, 64)
PÖDER (10, 15, 19, 40)
PRESIDENTE (46)
SCHIEFER (44, 65)
SCHULER (43)
STOCKER M. (20, 30, 36)
THEINER (15, 65)
TINKHAUSER (13, 16)
TOMMASINI (27)
URZÌ (9, 18, 21, 25, 41)
ZIMMERHOFER (14, 22, 65)