



Wortprotokoll

der 200. Sitzung vom 4. Juni 1998

Resoconto integrale

della seduta n. 200 del 4 giugno 1998

XI. Legislatur
XI. Legislatura
1993 - 1998



**SÜDTIROLER LANDTAG
CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA
DI BOLZANO**

SITZUNG 200. SEDUTA

4.6.1998

INHALTSVERZEICHNIS

Landesgesetzentwurf Nr. 138/97-bis:
“Änderungen von Landesgesetzen und
damit zusammenhängende
Haushaltsänderungen für das Finanzjahr
1998” (Fortsetzung)..... 5

INDICE

*Disegno di legge provinciale n. 138/97-
bis: “Modifiche di leggi provinciali e
connesse variazioni al bilancio per
l’esercizio finanziario 1998”
(continuazione). 5*

Nr. 200 - 4.6.1998

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE:

Dott. UMBERTO MONTEFIORI

VORSITZ DES PRÄSIDENTEN:

ORE 10.11 UHR

(Appello nominale - Namensaufruf)

PRESIDENTE: La seduta è aperta.

Prego dare lettura del processo verbale dell'ultima seduta.

FEICHTER (Sekretär - SVP): *(Verliest das Sitzungsprotokoll - legge il processo verbale)*

PRESIDENTE: Ci sono osservazioni al verbale? Nessuna. Il verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza:

Folgende Anfragen wurden eingebracht:/Sono state presentate le seguenti interrogazioni: N. 8333/98 (Holzmann), betreffend die Verwaltungs- und Aufsichtsratsmitglieder der Meraner Kurbad AG - riguardante i membri del Consiglio d'amministrazione e del collegio sindacale della società Terme di Merano Spa; N. 8334/98 (Holzmann), betreffend die Gründe für die Vorantreibung eines Verkehrserziehungsprojekts am Ende des Schuljahres - riguardante le ragioni della promozione di un progetto di educazione stradale al termine dell'anno scolastico; N. 8335/98 (Holzmann), betreffend die Erhöhung der Baumasse für die Errichtung eines Therapiezentrum für Asthmakranke beim Bergbaumuseum in Prettau (Beschuß Nr. 2272) - riguardante l'ampliamento del programma volumetrico per la realizzazione di una stazione terapeutica per malati d'asma presso il museo delle miniere di Predoi come da delibera n. 2272; N. 8336/98 (Holzmann), betreffend die Empfänger der mit Beschluß Nr. 2260 vorgesehenen Beiträge - riguardante i beneficiari dei contributi previsti dalla delibera n. 2260; N. 8337/98 (Holzmann), betreffend die Verwendung der mit Beschluß Nr. 2214 bereitgestellten Beiträge - riguardante l'impiego dei contributi stanziati con delibera n. 2214; N. 8338/98 (Holzmann), betreffend die Verwendung der mit Beschluß Nr. 2211 bereitgestellten Beiträge - riguardante l'impiego dei contributi stanziati con delibera n. 2211; N. 8339/98 (Holzmann), betreffend die Höhe der zugunsten der Verbraucherzentrale Südtirol bereitgestellten Beiträge - riguardante l'ammontare dei contributi stanziati a favore del Centro tutela consumatori e utenti di Bolzano; N. 8340/98 (Holzmann) betreffend die Personen, die 1997 aufgrund des L.G. vom 30.7.1981, Nr. 24, Beiträge erhalten haben -

riguardante le persone che nel 1997 hanno percepito contributi sulla base della L.P. 30.07.1981, n.24; N. 8341/98 (Holzmann), betreffend die Verwendung der mit Beschluß Nr. 2212 bereitgestellten Beiträge - riguardante l'impiego dei contributi stanziati con delibera n. 2212; N. 8342/98 (Holzmann), betreffend die Verwendung der mit Beschluß Nr. 2245 bereitgestellten Beiträge - riguardante l'impiego dei contributi stanziati con delibera n. 2245; N. 8343/98 (Holzmann), betreffend die Empfänger der mit Beschluß Nr. 2261 vorgesehenen Beiträge - riguardante i beneficiari dei contributi previsti dalla delibera n. 2261; N. 8344/98 (Holzmann), betreffend die Empfänger der mit Beschluß Nr. 2263 vorgesehenen Beiträge - riguardante i beneficiari dei contributi previsti con delibera n. 2263; N. 8345/98 (Holzmann), betreffend die Empfänger der mit Beschluß Nr. 2262 vorgesehenen Beiträge - riguardante i beneficiari dei contributi previsti dalla delibera n. 2262; N. 8346/98 (Holzmann), betreffend die Gründe, aus denen die Verbrennungsanlage für Sondermüll überdacht wird - riguardante le ragioni per le quali verrà realizzata una copertura all'impianto d'incenerimento di rifiuti speciali; N. 8347/98 (Holzmann), betreffend die Gründe, aus welchen in der Konvention zwischen der Gemeinde Bozen und der SE Mitte-Süd für die ärztliche Betreuung von Altersheiminsassen und Pflegefällen nur ein einziger Arzt vorgesehen ist - riguardante le ragioni per le quali nella convenzione stipulata tra il Comune di Bolzano e l'Azienda Sanitaria USL centro sud per l'assistenza medica ai ricoverati in case di riposo e nella struttura per lungodegenti si è previsto un solo medico.

Von Landesrat Cigolla beantwortete Anfragen:/Interrogazioni con risposta scritta da parte dell'assessore Cigolla: N. 8049/98 (Minniti), betreffend die ehemalige Seidenspinnfabrik "Filanda" in Leifers - riguardante l'edificio ex Filanda di Laives; N. 8008/98 (Bolzonello), betreffend die mit Beschluß der Landesregierung errichtete Kommission - riguardante la commissione deliberata dalla Giunta provinciale; N. 8018/98 (Minniti), betreffend die noch zuzuweisenden Institutswohnungen in Sinich - riguardante gli alloggi IPEAA ancora da assegnare a Sinigo; N. 8154/98 (Holzmann), betreffend das neue Gesetz über das Bauwesen - riguardante la nuova legge sull'edilizia; N. 8158/98 (Minniti), betreffend den Verkaufsplan 1998 der Gesellschaft Metropolis und die Eisenbahnerwohnungen in Marling - riguardante il piano di vendita 1998 della società Metropolis e gli alloggi delle ferrovie presenti a Marlingo; N. 8220/98 (Holzmann), betreffend Maßnahmen gegen die ständige Verletzung der Zweisprachigkeit - riguardante interventi per la cessazione delle continue forzature nei confronti del bilinguismo.

Von Landesrat Frick beantwortete Anfragen:/Interrogazioni con risposta scritta da parte dell'assessore Frick: N. 7922/98 (Ianieri), betreffend den Sonderbeitrag für die Werbung für die Produkte der Firma MILKON - riguardante il contributo straordinario per la promozione dei prodotti della ditta MILKON; N. 7951/98 (Bolzonello), betreffend die Beschlagnahme einiger Tausend Liter Milch seitens der staatlichen Gesundheitspolizei (NAS) - riguardante il sequestro da parte del Nucleo Antisofisticazione presso l'azienda Senni di Brunico di alcune migliaia di litri di latte; N. 7952/98 (Minniti), betreffend die Landesfi-

nanziierung für die Milchwerbung in den Mediaset-Sendern - riguardante il finanziamento da parte della Provincia per la campagna pubblicitaria del latte sulle reti Mediaset.

Von Landesrat Hosp beantwortete Anfragen:/Interrogazioni con risposta scritta da parte dell'assessore Hosp: N. 8167/98 (Bolzonello), betreffend die künftige Entwicklung des Landesbergbaumuseums in St. Martin am Schneeberg und Prettau - riguardante i programmi di sviluppo relativi alle aree di Monteneve e di Predoi, del Museo Provinciale delle Miniere.

Von Landesrat Kofler beantwortete Anfragen:/Interrogazioni con risposta scritta da parte dell'assessore Kofler: N. 8221/98 (Zendron/Kury), betreffend das Problem der Arbeitsvergabe für die Lieferung und Montage der Einrichtung für das ehemalige Augusteo-Kinos - riguardante il problema dell'appalto per la fornitura e il montaggio dell'arredamento per l'ex cinema Augusteo; N. 8173/98 (Bolzonello), betreffend die Rückerstattung der vom Bauernbund getragenen Kosten für die Vermessung der Trassenführung der MeBo und der angrenzenden Parzellen - riguardante il rimborso delle spese sostenute dal "Bauernbund" per il rilievo del tracciato della superstrada MEBO e delle particelle attigue al tracciato stesso.

Von Landesrat Saurer beantwortete Anfragen:/Interrogazioni con risposta scritta da parte dell'assessore Saurer: N. 8235/98 (Minniti), betreffend den Sozialplan 2001 - riguardante il Piano sociale 2001.

Von Landesrat Viola beantwortete Anfragen:/Interrogazioni con risposta scritta da parte dell'assessore Viola: N. 8242/98 (Kasslatter Mur), betreffend den Übergang von Landespersonal in den Strukturen für Menschen mit Behinderung an die Bezirksgemeinschaften - riguardante il passaggio alle comunità comprensoriali del personale provinciale operante nelle strutture per portatori di handicap.

Per la seduta odierna si sono giustificati i consiglieri Holzmann (matt.), Mayr C. (matt.) e Munter e l'assessore Saurer (matt.).

Punto 50 dell'ordine del giorno: *Disegno di legge provinciale n. 138/97-bis*: "Modifiche di leggi provinciali e connesse variazioni al bilancio per l'esercizio finanziario 1998" (continuazione).

Punkt 50 der Tagesordnung: *Landesgesetzentwurf Nr. 138/97-bis*: "Änderungen von Landesgesetzen und damit zusammenhängende Haushaltsänderungen für das Finanzjahr 1998" (Fortsetzung).

Ieri sera abbiamo finito di trattare l'ordine del giorno n. 2.

Ordine del giorno n. 3, presentato dalla consigliera Klotz.

Sull'informazione dei cittadini in merito ai piani di allarme della protezione civile

Il recente incidente chimico di Sinigo ha messo in luce le carenze esistenti in merito all'informazione dei cittadini sui piani di allarme e le misure della protezione civile. Vi sono stati inoltre dei ritardi.

La maggior parte della popolazione non sapeva infatti come interpretare le sirene d'allarme né quali fossero le istruzioni della protezione civile.

In caso di incidente, la mancata o insufficiente informazione dei cittadini può avere conseguenze catastrofiche.

L'allarme diffuso dalle emittenti radiotelevisive altoatesine è sicuramente un valido strumento, ma la popolazione dovrebbe essere meglio informata sia sul piano di allarme sia sulle relative radiofrequenze.

Per i suesposti motivi,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
delibera

quanto segue:

La Giunta provinciale è incaricata di adottare quanto prima i necessari provvedimenti al fine di garantire una maggiore efficacia del piano di allarme e un'adeguata informazione dei cittadini.

Il piano di allarme supportato dalle emittenti radiotelevisive va esteso a tutte le emittenti dell'Alto Adige.

Le varie emittenti devono, nell'ambito degli appositi spazi informativi finanziati dalla Provincia, informare i cittadini sulle corrette regole di comportamento e sui dettagli relativi al piano di informazione e di allarme, in un primo momento a livello intensivo e in seguito con frequenza regolare.

Anche attraverso inserzioni sulla stampa devono essere fornite informazioni concrete sui piani di allarme nonché sulle emittenti radiofoniche e televisive partecipanti e le relative frequenze.

I mezzi finanziari per gli spazi informativi dei mass media devono essere concentrati in tale settore.

Für die Information der Bürger über die Alarmpläne des Zivilschutzes

Beim jüngsten Chemieunfall in Sinich sind Mängel in der Information der Bürger über Alarmpläne und Zivilschutzmaßnahmen aufgetreten. Zeitliche Verzögerungen waren festzustellen.

Die Bürger wußten vielfach nicht, wie sie die Sirensignale zu deuten hatten bzw. wie sie sich den Zivilschutzvorschriften entsprechend verhalten sollten.

Fehlende oder nicht ausreichende Information der Bürger können im Ernstfall zu katastrophalen Entwicklungen führen.

Der Warnplan über die Südtiroler Rundfunkstationen ist eine nützliche Einrichtung.

Allerdings sollten die Bürgerinnen und Bürger über diesen Plan und die entsprechenden Radio-Frequenzen genauestens Bescheid wissen.

Deshalb,

faßt

DER SÜDTIROLER LANDTAG

folgenden Beschluß:

Die Landesregierung wird beauftragt, schnellstens geeignete Maßnahmen zur effizienteren Gestaltung des Alarmplanes und zur Information der Bürger zu treffen:

Der Alarmplan über Rundfunkstationen ist auf alle Südtiroler Radio- und Fernsehsender auszudehnen.

In vom Land finanzierten Informationseinschaltungen und Informationsblöcken in den entsprechenden Sendern sollen die Bürger über einen bestimmten Zeitraum hinweg intensiv und dann in regelmäßigen Abständen über die richtigen Verhaltensregeln und Einzelheiten im Zusammenhang mit dem Informations- und Alarmplan informiert werden.

Auch über Informationseinschaltungen in den Printmedien soll konkrete Information über die Alarmpläne sowie die mitwirkenden lokalen Radio- und Fernsehanstalten und deren Frequenzen vermittelt werden.

Finanzielle Mittel für Informationseinschaltungen in den Medien sollen auf diesen Informationsbereich konzentriert werden.

La parola alla consigliera Klotz per l'illustrazione.

KLOTZ (UFS): Der Chemieunfall in Sinich hat aufgezeigt, daß es im Alarmsystem bzw. in den Vorbeugemaßnahmen für Zivilschutz Mängel gibt. Wir haben die diesbezüglichen Zeitungsartikel, aber auch die Beschwerden und Klagen der Bevölkerung noch in guter Erinnerung. Hätte es nicht einen Bürger gegeben, der sich der Gefahr bewußt geworden ist, dann wäre wahrscheinlich nicht sofort Alarm geschlagen worden und die zuständigen Zivilschutzbehörden hätten nichts davon erfahren. Diese Erfahrung sollte in jedem Fall dazu führen, daß man so schnell wie möglich geeignete Maßnahmen setzt. Deshalb soll die Landesregierung beauftragt werden, schnellstens geeignete Maßnahmen zur effizienteren Gestaltung des Alarmplanes und zur Information der Bürger zu treffen. Hier geht es vor allem um eine schnelle Warnung, denn in so einem Fall muß es wirklich schnell gehen. Schließlich kann der Schaden innerhalb kürzester Zeit auftreten. Niemand hat die Garantie, daß es nicht auch einmal einen Chemieunfall mit weit größeren Folgen gibt. Der Alarmplan ist auf alle Südtiroler Radio- und Fernsehsender auszudehnen. Selbstverständlich haben auch die privaten Radiosender ihren Anteil am gesamten Informationssystem. In einem solchen Fall muß man einfach alle Möglichkeiten ausschöpfen. *“In vom Land finanzierten Informationseinschaltungen und Informationsblöcken in den entsprechenden Sendern sollen die Bürger über einen bestimmten Zeitraum hinweg intensiv”* - und das ist zu unterstreichen - *“und dann in regelmäßigen Abständen über die richtigen Verhaltensregeln und Einzelheiten in Zusammenhang mit dem Informations- und Alarmplan informiert werden.”* Darum geht es. Es müssen so viele Bürger so schnell wie möglich über die richtigen Verhaltensregeln informiert werden. *“Auch über Informationseinschaltungen in den Printmedien soll konkrete Information über die Alarmpläne sowie die mitwirkenden lokalen Radio- und Fernsehanstalten und deren Frequenzen vermittelt werden.”* Das muß einem eventuellen weiteren Unfall vorausgehen. Man kann ja davon

ausgehen, daß die Bürger hellhörig geworden sind, weshalb sie an einer solchen Informationseinschaltung interessiert sind: "Was tue ich im Falle eines solchen Unfalles?" "*Finanzielle Mittel für Informationseinschaltungen in den Medien sollen auf diesen Informationsbereich konzentriert werden.*" Ich glaube, daß sich gezeigt hat, daß es notwendig ist, hier schnell etwas nachzuholen bzw. eine ganz wichtige Lücke zu schließen.

Wie gesagt, wir sollten diese Zeit nützen, da die Bürger diesen Unfall noch im Kopf haben. Sie sollen diese Informationseinschaltung entsprechend ernst nehmen und für sich aufbewahren, damit sie im Falle eines Falles wissen, wie sie sich zu verhalten haben. Deshalb ersuche ich die Kolleginnen und Kollegen um Annahme dieses - meiner Meinung nach - berechtigten Antrages und guten Vorschlages. Danke!

LEITNER (Die Freiheitlichen): Dieser Vorschlag ist selbstverständlich zu unterstützen. Ich möchte die Einbringerin desselben nur fragen, ob Sie bereit wäre, auch den Radiosender "Ö3" einzufügen - Sie spricht ja nur von den lokalen Radiostationen und Fernsehanstalten -, denn dieser Sender wird in Südtirol sehr stark gehört und hat alle Voraussetzungen, diese Nachrichten sofort zu senden. Zwar handelt es sich bei diesem Sender um einen österreichischen Sender, aber er hat alle Voraussetzungen, schnell dazusein. Ich glaube, daß die Schnelligkeit gerade bei Katastrophenfällen entscheidend ist.

Der Rest des Antrages ist vollkommen zu unterstützen.

PRESIDENTE: Chiedo alla consigliera Klotz se accetta il suggerimento del consigliere Leitner.

KLOTZ (UFS): Herr Präsident, ich möchte diesen Zusatz einfügen. Ich könnte innerhalb von zwei Minuten einen entsprechenden Abänderungsantrag vorlegen.

PRESIDENTE: Interrompiamo la seduta in attesa della presentazione dell'emendamento.

ORE 10.32 UHR

ORE 10.41 UHR

PRESIDENTE: Riprendiamo la seduta.

Leggo l'emendamento all'ordine del giorno n. 3 presentato dalla consigliera Klotz e dal consigliere Leitner che dice: "Al secondo comma del dispositivo inserire, dopo le parole "Alto Adige", le parole "nonché all'emittente radiofonica austriaca Ö3."

"Im zweiten Absatz des beschließenden Text soll stehen: "... ist auf alle Südtiroler Radio- und Fernsehsender sowie auf Ö3 auszudehnen."

Chi desidera intervenire sulla mozione così emendata? Il consigliere Minniti, ne ha facoltà.

MINNITI (AN): Approfitto di questo emendamento per affrontare tutta la questione che ha sollevato la collega Klotz con il suo ordine del giorno che, dobbiamo ammettere, va in una direzione auspicabile.

E' quello che è venuto meno proprio dopo l'incidente di Sinigo, poi bisogna vedere di chi siano le responsabilità, il pericolo vero o presunto che c'è stato, perché non sono convinto che tutte le responsabilità siano dell'azienda, ma anche di terzi, se non altro dell'allarme che si è provocato. Ma al di là di questo devo dire che uno dei noccioli che è mancato in occasione di quella paura è stata innanzitutto una fuga di notizie impropria perché di fatto i meranesi hanno saputo di quanto stava accadendo da televideo o dai telegiornali, e in secondo luogo proprio dall'assenza non tanto di un piano di allarme vero e proprio, che pure manca, quanto dell'informazione stessa di quanto stava accadendo.

PRESIDENTE: Chiedo scusa se La interrompo. Chiedo al capogruppo della SVP Frasnelli se desidera informare qualcuno della Giunta che i loro banchi sono vuoti.

MINNITI (AN): E' giusta la Sua osservazione, Presidente, e chiedo di sospendere la seduta almeno fino a che non ci sarà un rappresentante della Giunta provinciale.

PRESIDENTE: Non è previsto dal Regolamento, quindi respingo la Sua proposta.

MINNITI (AN): Va bene, proseguiamo così senza Giunta provinciale presente, però mi sembra che questo sia offensivo nei confronti del Consiglio provinciale.

Quanto è mancato è stata proprio l'informazione. Si sappia per esempio che Merano non è dotata di un piano di sirene d'allarme, nonostante proprio il nostro partito nel 1993 abbia fatto una mozione in consiglio comunale per dotare la città di sirene di allarme, per qualsiasi cosa. Non dimentichiamo per esempio che vi è una fabbrica come la Torggler al centro delle case. Peraltro lì vicino proprio l'Ipeaa sembra che debba andare a costruire una decina di appartamenti. Però quello che è peggio è che pare che nel momento in cui Merano abbia chiesto alla Provincia di potersi dotare di questi impianti la Provincia abbia atteso due anni prima di rispondere. Questi sono fatti contenuti in una interrogazione che abbiamo presentato di recente per avere spiegazioni, stando ad alcune dichiarazioni del sindaco di Merano rilasciate alla stampa locale dopo i fatti di Sinigo, Franz Alber.

Secondo noi c'è da ridisegnare tutta la mappatura delle zone a rischio. Sono convinto che in provincia non si sappia quali siano le zone a rischio di

qualsiasi genere di pericolo, fuori uscite tossiche, frane ecc. Non sa dove il cittadino vada a rischiare per un evento calamitoso di qualsiasi genere. Ma oltre a questo sono convinto che necessita, non solo a Merano ma in tutta la provincia, un'azione di ramificazione dell'informazione. Quindi l'ordine del giorno presentato dalla collega Klotz non può che trovare il nostro riscontro positivo, perché va in quella direzione che anche noi abbiamo auspicato, ossia di un'informazione sempre più capillare su quanto avviene nel territorio provinciale, sui pericoli e sulle modalità di intervento e prevenzione che dovrebbe interessare tutti i cittadini, oltre che l'informazione.

BOLZONELLO (UNITALIA): Credo che questo documento sia tempestivo, anche perché quanto è avvenuto non deve trovare gli operatori del settore impreparati e di dar vita ad una rete di informazione tale da garantire, in caso di malaugurata evenienza calamitosa, un rapido allertamento della popolazione.

Quello che mi stupisce è che la Provincia, per quanto attiene il comune di Bolzano dove è situata una delle fabbriche a più alto rischio di inquinamento chimico, cioè la Dupont in zona industriale, ha promosso una riunione con vari tecnici competenti, e il grande assente è stato il Comune di Bolzano, secondo me incomprensibilmente, che addirittura non ha inviato nessun proprio rappresentante per poter disporre di un piano di emergenza.

Il documento qui presentato pertanto è chiaro. E' logico prevedere per tutta la provincia, anche perché alcune sinergie già vi sono, mi riferisco agli allarmi che si attivano nel campo dell'agricoltura quando la temperatura scende sotto lo zero, quindi potrebbero con poco essere utilizzate anche queste strutture, vi è la rete dei vigili del fuoco volontari con le caserme ubicate in molti paesi, e credo che poco costerebbe dar vita ad una rete vera e propria di informazione. E' evidente che in questa rete una posizione importante la devono avere anche le radio quando devono essere fornite delle informazioni di emergenza, che potrebbe essere dettata anche da situazioni di traffico, o situazioni anomale circa la viabilità. Probabilmente con una rete informativa molto più elastica e veloce si potrebbero dar soluzioni e risposte a coloro i quali magari decidano di mettersi in movimento. Non è detto che l'utilizzo di emittenti debba essere fatto solo in occasione di calamità o catastrofi, potrebbero esserci degli spazi per delle informazioni rapide nel corso della giornata di vario genere.

Voterò a favore di questo documento. Credo che la Provincia debba anche in qualche modo con una forza di convinzione tale spingere i comuni ad essere parte diligente all'interno di questa rete di allertamento della popolazione che deve essere costruita.

VORSITZ DER VIZEPRÄSIDENTIN:

Dr. SABINA KASSLATTER-MUR

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE:

PRÄSIDENTIN: Möchte noch jemand von den Abgeordneten dazu Stellung nehmen? Niemand. Herr Landeshauptmann, bitte.

DURNWALDER (Landeshauptmann - SVP): Verehrte Frau Präsidentin, werte Damen und Herren! Zunächst möchte ich alle Kolleginnen und Kollegen bitten, keine Panikstimmung zu verbreiten. Ich habe den Eindruck gewonnen, daß in letzter Zeit alle nur mehr von den Gefahren gesprochen haben, die durch den Transport von Gütern, durch Gasaustritte, verschiedene Unfälle usw. entstehen können. Natürlich müssen wir die Sachen ernst nehmen, damit zukünftige Unglücke vermieden werden können. Wenn irgendeine Gefahr besteht, dann muß rechtzeitig dafür Sorge getragen werden, daß sich die Bevölkerung richtig verhält. Sie wissen aber auch, daß immer wieder etwas Unvorhergesehenes geschehen kann. Wenn wir jeden Tag nur von Gefahrenquellen reden, dann werden wir damit sicher nicht zur Sensibilisierung der Bürger beitragen, da sie das mit der Zeit dann nicht mehr so ernst nehmen. Deshalb bin ich der Meinung, daß wir entsprechende Vorbereitungen treffen müssen, wobei wir die Realität aber objektiv und sachlich angehen müssen.

Kollege Bolzonello, das, was Sie sich von uns wünschen, haben wir bereits getan, und zwar als einzige Provinz ganz Italiens. Wir haben bereits entsprechende Broschüren herausgegeben, in denen Anleitungen gegeben werden, wie sich der einzelne Bürger bei welcher Gefahr zu verhalten hat, welche Nummern er anrufen kann, wenn er sich in Gefahr befindet usw. Ich habe heute um 11.00 Uhr eine Pressekonferenz, bei der diese Broschüren mit den betreffenden Anleitungen der Presse und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Wir haben in der Zwischenzeit auch entsprechende Abmachungen mit den privaten und öffentlichen Fernseh- und Rundfunkanstalten, die darin bestehen, daß sie, wenn irgendeine Gefahr besteht, ihre Programme sofort unterbrechen, damit diese Mitteilungen an die Bevölkerung hinausgehen, so wie es auch in Sinich der Fall war. Die RAS wird nun noch versuchen, die Möglichkeit zu schaffen, daß auch die Programme des ORF, ZDF usw. sofort unterbrochen bzw. mit einem Untertitel versehen werden. Was die Nummer anbelangt, möchten wir sofort die Nummer 115 mobilisieren, damit jeder, ohne die betreffende Vorwahl wählen zu müssen, sofort entsprechend informiert wird bzw. sich selbst informieren kann.

Deshalb glaube ich, daß dieser Beschlußantrag als überflüssig zu betrachten ist. Es hat nämlich keinen Sinn, etwas zu verlangen, was bereits gemacht worden ist. Um aus der Situation von Sinich zu lernen, ist den einzelnen Bürgermeister ein Rundschreiben zugesandt worden, aus dem hervorgeht, wie die Information zu erfolgen hat. Die Alarmanlage muß drei Minuten lang gehen, denn dann weiß jeder, daß eine größere Gefahr besteht.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Was ist mit Ö3?

DURNWALDER (Landeshauptmann - SVP): Das betrifft alle Programme, die über die RAS verbreitet werden.

PRÄSIDENTIN: Wir stimmen über den Beschlußantrag ab: mit 10 Ja-Stimmen und 12 Nein-Stimmen abgelehnt.

Tagesordnung Nr. 4 eingebracht von der Abgeordneten Klotz:

Mit Dekret des Präsidenten der Republik vom 3. August 1968, Nr. 1255 wurde verfügt:

Art. 22: Pflanzenschutzmittel der Klasse I und II dürfen nur an Personen veräußert werden, die im Besitze des vom Landwirtschaftsinspektorat ausgestellten Befähigungsausweises sind."

Dazu wird festgestellt:

Der sogenannte Befähigungsausweis zum Ankauf von Pflanzenschutzmitteln der Klasse I und II muß alle 5 Jahre erneuert werden. Die Erneuerung erfolgt durch eine Prüfung, die nur an bestimmten Tagen an bestimmten Orten abgelegt werden kann. Den Bauern und Gärtnern wird jedesmal außer den Spesen an Verwaltung (Stempelmarke usw.) ein halber Tag abverlangt.

Jede andere Prüfung gilt ein Leben lang. Denken wir nur an die Handwerkstitel (Geselle - Meister) oder alle anderen Berufstitel wie Krankenpfleger und Hebammen. Auch die Jagd- und Fischerprüfung, alle Schulabschlüsse (Matura, Hochschulabschlüsse bis hin zum Doktorat und Spezialisierungen in besonderen Fachrichtungen) gelten fürs ganze Leben.

Es stimmt, daß gerade beim Pflanzenschutz Vorsicht geboten ist und der Konsument das Recht hat, gesunde Nahrung zu erhalten. Doch ist durch den Südtiroler Beratungsring für Obst und Weinbau sowie durch die landwirtschaftlichen Schulen eine optimale Aus- bzw. Weiterbildung gewährleistet. Kein Bauer verspritzt zum Vergnügen Pflanzenschutzmittel!

Zahlreiche Beamte des Landwirtschaftsinspektorates müssen alle Jahre für diese Prüfungen eingesetzt werden. Dies bedeutet einerseits einen finanziellen Mehraufwand, andererseits vor allem für ältere Bauern Herzklopfen und unangenehme Erschwernisse.

Nachdem in Europa alle Prüfungen, angefangen beim Medizinstudium bis zur Zweisprachigkeit, nur einmal abgelegt werden müssen,

faßt

DER SÜDTIROLER LANDTAG

folgenden Beschluß:

Der Befähigungsausweis zum Ankauf von Pflanzenschutzmitteln der Klasse I und II erhält unbegrenzte Gültigkeit. Alle, welche diese Prüfung einmal bestanden haben, können Pflanzenschutzmittel der Klasse I und II kaufen bzw. ausbringen.

Um den Bauern, aber vor allem den Konsumenten gesunde einheimische landwirtschaftliche Produkte zu garantieren, sind alle Verkäufer von Pflanzenschutzmitteln ab dem Jahr 2000 verpflichtet, ihren Kunden bei Nachfrage eine Gebrauchsanweisung in der Muttersprache des Kunden beizulegen, die genaue Anweisung über Dosierung, Karenzzeit, Wirkstoff und eventuelle Vergiftungserscheinungen beinhaltet.

Il decreto del Presidente della repubblica del 3 agosto 1968, n. 1255 stabilisce all'art. 22 questo segue:

i fitofarmaci delle classi I e II possono essere venduti solo a persone in possesso di un'autorizzazione rilasciata dall'ispettorato agrario.

A questo proposito si rileva quanto segue:

la cosiddetta autorizzazione per l'acquisto di fitofarmaci delle classi I e II dev'essere rinnovata ogni 5 anni.

Il rinnovo avviene attraverso un esame che può essere sostenuto solo in certi giorni ed in certe sedi. Oltre alle spese amministrative (marca da bollo ecc.), questo sistema richiede ai contadini e giardinieri mezza giornata lavorativa per ogni rinnovo.

Ogni altro esame vale per tutta la vita. Basti pensare ai diplomi nel settore artigiano (lavorante e maestro artigiano), o a tutti gli altri diplomi professionali come quello di infermiere e di ostetrica. Anche gli esami per le licenze di caccia e di pesca, tutti i diplomi scolastici ed universitari (maturità e laurea, ed anche i titoli dei dottorati di ricerca e delle specializzazioni in campi particolari) valgono per tutta la vita.

È vero che nel caso degli interventi fitopatologici c'è bisogno di una particolare precauzione, e che il consumatore ha il diritto di avere degli alimenti sani. D'altra parte il Centro di consulenza per la frutticoltura e viticoltura e le scuole agrarie garantiscono una formazione ed un aggiornamento ottimali. Non c'è contadino che irrori fitofarmaci per il piacere di farlo.

Molti dipendenti dell'ispettorato agrario devono essere distaccati ogni anno per questo esame. Ciò comporta da una parte maggiori spese e dall'altra, soprattutto per i contadini più anziani, il batticuore e sgradevoli difficoltà.

Considerando che in Europa tutti gli esami, a cominciare dallo studio della medicina fino al bilinguismo, devono essere sostenuti solo una volta,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
delibera

quanto segue.

L'autorizzazione per l'acquisto di fitofarmaci delle classi I e II ha validità illimitata. Chiunque abbia superato questo esame una volta può comprare e fare uso di fitofarmaci delle classi I e II.

Per garantire ai contadini, ma soprattutto ai consumatori, prodotti agricoli locali sani, è fatto obbligo a tutti i rivenditori di fitofarmaci a partire dall'anno 2000, di allegare, a richiesta dei propri clienti, istruzioni per l'uso del prodotto nella madrelingua del cliente, contenenti istruzioni esatte sul dosaggio, sui tempi di carenza, sui principi attivi e su eventuali sintomi d'intossicazione o avvelenamento.

Eva Klotz, Sie haben das Wort zur Erläuterung.

KLOTZ (UFS): Hier geht es um ein Anliegen, das für sehr viele Landwirte von großer Bedeutung ist. Normalerweise gilt eine einmal bestandene Prüfung bzw. das Attest über eine solche ein Leben lang, ob es sich dabei um einen Maturaabschluss, um ein Doktorat, um den Zweisprachigkeitsnachweis oder um andere erworbene Titel oder Berufsspezialisierungen - Gesellen- und

Meisterbrief - handelt. Mit dem Befähigungsausweis über das Ausbringen von Pflanzenschutzmitteln ist es aber anders. Derselbe gilt nur für fünf Jahre, was bedeutet, daß jeder Landwirt, der mit Pflanzenschutzmitteln der Klasse I und II arbeitet, diesen Befähigungsausweis neu erwerben muß. Ich glaube, daß in den Prämissen des vorliegenden Beschlusses klar dargelegt ist, daß das eigentlich gegen jede Logik und gegen jeden Usus ist. Ich kann mir schon vorstellen, daß es in diesem heiklen Bereich eine laufende Information braucht, aber dazu muß man doch nicht alle fünf Jahre die Prüfung verlangen. Es wird wohl genügen, daß jene Personen, die mit Pflanzenschutzmitteln dieser Klassen zu tun haben, laufend das entsprechende Informationsmaterial bekommen. Ich denke, daß es wichtiger ist, daß sie die Gebrauchsanweisung verstehen, weshalb sie in der Muttersprache verfaßt sein muß. Landesrat Mayr hat in Antworten auf Anfragen meinerseits bestätigt, daß in diesem Bereich leider Gottes grobe Mängel bestehen. Die Gebrauchsanweisungen für die Handhabung von Pflanzenschutzmitteln sind nur in italienischer Sprache zu haben und nicht - wie bei uns in Südtirol erforderlich - auch in deutscher Sprache. Da wird das wohl eine viel größere Notwendigkeit sein, als die Tatsache, daß sich die Landwirte alle fünf Jahre dieser Prüfung unterziehen müssen, abgesehen vom großen Aufwand, und zwar nicht nur für jenen, der alle fünf Jahre die Prüfung ablegen muß, sondern auch für alle diese Kommissionen, die sehr viel Geld kosten. Man muß sich einmal in die Situation der Betroffenen hineinversetzen. Sie müssen jedes Mal bangen, ob sie die Prüfung wohl wieder bestehen. Was tut ein älterer Landwirt, wenn er diese Prüfung nicht mehr schafft? Wie gesagt, man sollte folgenden Beschluß fassen: *“Der Befähigungsausweis zum Ankauf von Pflanzenschutzmitteln der Klasse I und II erhält unbegrenzte Gültigkeit. Alle, welche diese Prüfung einmal bestanden haben, können Pflanzenschutzmittel der Klasse I und II kaufen bzw. ausbringen. Um den Bauern, aber vor allem den Konsumenten gesunde einheimische landwirtschaftliche Produkte zu garantieren, sind alle Verkäufer von Pflanzenschutzmitteln ab dem Jahr 2000”* - ich glaube, daß 1 ½ Jahre eine realistisch bemessene Zeit sind, um zu gewährleisten, daß dies auch praktisch machbar ist - *“verpflichtet, ihren Kunden bei Nachfrage eine Gebrauchsanweisung in der Muttersprache des Kunden beizulegen, die genaue Anweisung über Dosierung, Karenzzeit, Wirkstoff und eventuelle Vergiftungserscheinungen beinhaltet.”*

Ich denke, daß es sich hier um ein berechtigtes Anliegen handeln. Deshalb hoffe ich, daß die Kolleginnen und Kollegen dem vorliegenden Beschlußantrag zustimmen, damit der Befähigungsausweis zum Ankauf und zur Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln der Klassen I und II nicht alle fünf Jahre erneuert werden muß.“

MAYR (Landesrat für Landwirtschaft, land- und forstwirtschaftliche Berufsertüchtigung - SVP): Der Inhalt dieses Beschlußantrages ist nicht neu. Der Punkt 1 des beschließenden Teiles bezieht sich nicht auf innerstaatliches, sondern auf EU-Recht. Die fünfjährige Dauer dieses Befähigungsausweises ist EU-rechtlich geregelt und nicht durch innerstaatliche Normen. Die Par-

lamentarier haben zwar bereits auf diesen Umstand aufmerksam gemacht, aber dieses Problem kann nicht durch staatliche Gesetze, sondern nur durch entsprechende Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft geregelt werden. Das Problem ist seit Jahren bekannt und wurde auch von uns vorangetragen, aber es liegt noch kein positiver Bescheid vor. Wenn schon, dann müßte man den Punkt 1 dahingehend abändern, daß die Termine im Zuge der EG-Verordnung 414 neu festgelegt werden. Ich habe aber Bedenken, ob die EU diesem Antrag zustimmen wird, nachdem gerade in Zusammenhang mit Pflanzenschutzmitteln immer wieder bestimmte Bedenken vorgebracht werden.

Zu Punkt 2 des Beschlußantrages ist folgendes zu sagen: Ich habe bereits zu einem früheren Zeitpunkt alle etwa fünfzig nach Südtirol liefernden Pflanzenschutzmittelhersteller schriftlich aufgefordert, die Indikationen auch in deutscher Sprache anzubringen. Von diesen Firmen hat etwa ein Drittel sofort reagiert, während ein zweites Drittel noch einmal angeschrieben werden mußte. Insgesamt dürfte vielleicht die Hälfte der Firmen bereit sein, diesem Anliegen zu entsprechen. Zum Unterschied zu den Beipackzetteln für Humanmedizin gibt es hier keine Vorschrift. Wenn es sich aber um ausländische Produkte handelt, dann könnten wir sagen, daß diese elf Sprachen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft als Gemeinschaftssprachen anerkannt sind. Ich glaube aber, daß die Firmen auch aus kommerziellen Überlegungen Interesse haben, diesem berechtigten Anliegen nachzukommen, zumal es ja wichtig ist, daß man den Inhalt eines Wirkstoffes kennt. Die gesamte Vorbereitung hat sich enorm in die Länge gezogen, so daß in diesem Jahr - nachdem die Saison schon angelaufen ist - mit keiner entsprechenden Korrektur zu rechnen sein wird. Ich habe auch den Beratungsring beigezogen, der sich bereit erklärt hat, mit den betroffenen Firmen nach einer Lösung zu suchen. Ich muß aber auch darauf hinweisen, daß einige Firmen in einer absolut frechen Art und Weise geantwortet haben, indem sie erklärt haben: "Was fällt Euch ein! Ihr seid nicht der Nabel der Welt. Ihr werdet Euch schon nach uns richten müssen und nicht umgekehrt!" Ich habe diese Firmen wissen lassen, daß es ein bemerkenswertes Verhalten eines Handelsunternehmens ist, derartig zu reagieren. Wenn wir ähnlich reagieren würden, könnten wir auch durchsickern lassen, daß wir an solchen Produkten nicht mehr interessiert sind. Ich bin aber der Überzeugung, daß, wenn die übrigen Firmen einsteigen, die anderen aus guten geschäftlichen Überlegungen mitziehen müssen. Diese Aktion wird aber frühestens im nächsten Jahr zum Tragen kommen, da sehr viele derartige Firmen beteiligt sind, da die Übersetzung reichlich kompliziert ist und da nicht nur das Assessorat, sondern auch entsprechende technische Organisationen wie die Laimburg oder der Beratungsring beizuziehen sind.

PRÄSIDENTIN: Wir stimmen über die von der Kollegin Klotz eingebrachten Tagesordnung ab.

KLOTZ (UFS): Beschlußfähigkeit, bitte!

PRÄSIDENTIN: In Ordnung. Ich ersuche einen der Präsidialsekretäre zu zählen: mit 5 Ja-Stimmen, 5 Stimmenthaltungen und 12 Nein-Stimmen abgelehnt.

Tagesordnung Nr. 5, eingebracht von der Abgeordneten Klotz:

Die Landesregierung hat am 4.9.1995 beschlossen, in Zwischenwasser eine provisorische Kläranlage zur Reinigung der Abwasser des unteren Gadertales zu erbauen, welche dann stillgelegt werden soll, sobald nach Errichtung der neuen Gadertaler Straße die Direktanbindung der ladinischen Gemeinden an das Klärwerk in St. Lorenzen verwirklicht würde.

Die Bevölkerung, vor allem die Einwohner von Zwischenwasser haben sich wiederholt, auch in Briefen an die Landesregierung, gegen die Errichtung dieser provisorischen Anlage ausgesprochen, vor allem, weil sie eine Verminderung der Lebensqualität infolge von Geruchsbelästigungen befürchten und dadurch auch die Einbuße im Fremdenverkehr, von dem die Einwohner Zwischenwassers hauptsächlich leben. Auch glaubt man nicht so recht an den provisorischen Charakter dieser Anlage, noch weniger an die angegebene Bauzeit von 210 Tagen.

Da sich auch der Bau der neuen Gadertaler Straße verzögern wird, hält man es nicht nur aus praktischen, sondern auch aus finanziellen Überlegungen günstiger, sofort den Direktanschluß der Abwasserleitung an das Klärwerk Tobl anzugehen. Ein Teil der Rohre könnte dabei eventuell bereits fix verlegt werden, der Rest provisorisch, bis zur tatsächlichen Fertigstellung der Straße. Eine provisorische Anschlußleitung wäre mit Sicherheit in viel kürzerer Zeit zu verwirklichen als der Bau eines funktionsfähigen Klärwerkes.

Deshalb

beschließt

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung zu verpflichten,

daß sie vom Bau des Klärwerkes Zwischenwasser Abstand nimmt und statt dessen schnellstmöglich alle Vorbereitungen für die Errichtung einer gänzlich oder auch nur teilweise provisorischen Direktabwasserleitung ins Klärwerk von St. Lorenzen trifft, so daß erstens die Abwasserreinigung ehestmöglich erfolgt und zweitens die Bevölkerung vom Bau eines eigenen kostenaufwendigen Klärwerkes verschont bleibt.

In data 04.09.1995 la Giunta provinciale ha deliberato di costruire a Longega un impianto di depurazione provvisorio per depurare le acque reflue della bassa Val Badia. Questo impianto verrà poi chiuso non appena, dopo la costruzione della nuova strada della Val Badia, i comuni ladini verranno direttamente collegati con l'impianto di depurazione a San Lorenzo di Sebato.

La popolazione e soprattutto gli abitanti di Longega si sono più volte espressi contro la costruzione di questo impianto provvisorio, anche con lettere indirizzate alla Giunta provinciale, soprattutto perché temono un peggioramento della qualità di vita dovuto ad in-

convenienti da odori con un conseguente danno al turismo che è la loro principale fonte di reddito. Poi non si crede molto al carattere provvisorio dell'impianto e ancor meno al tempo di costruzione indicato in 210 giorni.

Poiché anche la costruzione della nuova strada della Val Badia andrà per le lunghe, per motivi pratici ma anche finanziari si ritiene più vantaggioso iniziare subito con la costruzione del collegamento diretto delle fognature con l'impianto di depurazione Tobl. Una parte dei tubi potrebbe eventualmente essere già posata stabilmente, il resto in via provvisoria, in attesa dell'effettivo completamento della strada. La realizzazione di una condotta di collegamento provvisoria richiede sicuramente meno tempo rispetto alla costruzione di un impianto di depurazione funzionante.

Per questo motivo

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

delibera

di impegnare la Giunta provinciale

a rinunciare alla costruzione dell'impianto di depurazione a Longega e invece ad intraprendere al più presto tutti i preparativi per la costruzione di un collegamento delle fognature con l'impianto di depurazione a San Lorenzo di Sebato, che sia interamente o anche solo parzialmente provvisorio, in modo che, primo, la depurazione delle acque reflue possa avvenire al più presto e che, secondo, alla popolazione venga risparmiata la costruzione di un apposito e costoso impianto di depurazione.

Abgeordnete Klotz, Sie haben das Wort zur Erläuterung.

KLOTZ (UFS): Es gibt einen umfangreichen Briefwechsel zwischen betroffenen Bürgern - mit beigelegten gesammelten Unterschriften - nicht nur aus Zwischenwasser, sondern auch aus anderen, im Einzugsbereich liegenden Gemeinden. Es gibt hierzu natürlich auch einen Briefwechsel mit dem zuständigen Landesrat sowie eine Menge von Alternativvorschlägen seitens der betroffenen Bevölkerung. Der Landesrat hat in seinen diesbezüglichen Antworten mehrmals darauf verwiesen, daß es ein provisorisches Klärwerk werden soll, das in dem Moment stillgelegt werden soll, in welchem der direkte Abwasserkanal in das Klärwerk "Tobl" in St. Lorenzen gelegt wird. Er sagt, daß dieser direkte Anschluß gelegt wird, sobald man mit dem Bau der neuen Gadertaler Straße fertig ist. Nun weiß man aber nicht, wann dieser Neubau erfolgen wird und noch weniger weiß man, innerhalb welcher Zeit er fertiggestellt sein wird. In der Zwischenzeit will man in Zwischenwasser ein eigenes Klärwerk erbauen, mit einem Kostenpunkt von etwa vier Milliarden Lire, aber die Bevölkerung von Zwischenwasser und Umgebung ist überzeugt, daß sich die Kosten fast verdoppeln werden. Sie sieht nicht ein, weshalb hier eine sogenannte programmierte Bauruine errichtet werden soll. Natürlich geht die Befürchtung der Bevölkerung dahin, daß es kein Provisorium sein wird. Schließlich wird man nicht für einige Jahre ein funktionierendes Klärwerk bauen, wenn es dann sowieso stillgelegt wird. Hier gibt es also ganz große Zweifel an den offiziellen

Aussagen. Man bezweifelt aber auch, daß dieses Klärwerk in einer Zeit von 210 Tagen fertiggestellt werden kann. Man muß ja bedenken, daß in Zwischenwasser nicht an 210 Tagen ununterbrochen gearbeitet werden kann. Die Menschen, die dort wohnen, sind davon überzeugt, daß man höchstens fünf Monate - wenn überhaupt - lang arbeiten kann, denn in der übrigen Zeit ist es aus klimatischen Gründen fast nicht möglich. Auch Fachleute haben hier die größten Bedenken. Andererseits ist das Klärwerk "Tobl" in St. Lorenzen nicht ausgelastet. Es sind nur circa 50 Prozent der gegebenen Kapazität ausgelastet, weshalb nicht einsichtig ist, warum man sich nicht auf die Machbarkeit der direkten Anschlußleitung konzentriert. Die betroffene Bevölkerung, die dieses Klärwerk aus mehreren Gründen nicht will, ist der Meinung, daß es finanziell gesehen günstiger wäre, den Teil, der aus den Gründen, die ich erwähnt habe, bereits fix verlegt werden kann, fix zu verlegen und den anderen Teil inzwischen provisorisch zu verlegen. Wenn es der Bau der neuen Gadertaler Straße erforderlich macht, dann muß es natürlich entsprechend umgelegt werden. Wie gesagt, man ist davon überzeugt, daß diese Variante eine Menge von Kosten ersparen würde. Deshalb schlage ich vor, daß der Südtiroler Landtag die Landesregierung dazu verpflichten soll, *"daß sie vom Bau des Klärwerkes Zwischenwasser Abstand nimmt und statt dessen schnellstmöglich alle Vorbereitungen für die Errichtung einer gänzlich oder auch nur teilweise provisorischen Direktabwasserleitung ins Klärwerk von St. Lorenzen trifft ..."* Und hier zeigt auch der Briefwechsel, daß sich der Landesrat sehr wohl mit dieser Möglichkeit auseinandergesetzt hat, denn er gibt mögliche Kostenpunkte an und sagt, daß es ein geologisch schwieriges Gelände ist. Dieses Gebiet bleibt aber auch nach Fertigstellung der Gadertaler Straße ein geologisch schwieriges Gelände. Wenn es die geologischen Gründe sind, dann ist eine direkte Zuleitung zum Klärwerk "Tobl" vor- und nachher technisch machbar. Des weiteren soll die Landesregierung *"alle Vorbereitungen für die Errichtung einer gänzlich oder auch nur teilweise provisorischen Direktabwasserleitung ins Klärwerk von St. Lorenzen treffen, so daß die Abwasserreinigung ehestmöglich erfolgen kann."* Bis jetzt wurden die Abwässer nämlich immer in den Gadertaler Bach geleitet. Aus dem Briefwechsel geht hervor, daß es in diesem Zusammenhang immer wieder Klagen gibt, weshalb dieser Zustand ehest möglich beendet werden muß. Der Bau des Klärwerkes wird aber auch mindestens zwei Jahre dauern. Eine Direktanbindung kann nach Aussagen von Fachleuten schneller bewerkstelligt werden, so daß man schneller zur Klärung der Abwässer des unteren Gadertales kommen könnte. Damit bliebe die Bevölkerung vom Bau eines eigenen, kostenaufwendigen Klärwerkes verschont. Man muß auch bedenken, daß die Ortschaft Zwischenwasser hauptsächlich vom Fremdenverkehr lebt. Natürlich befürchtet die Bevölkerung Einbußen, aber sie will auch keine spätere Bauruine, denn sie glaubt nicht, daß es sich um ein provisorisches Klärwerk handelt.

Ich ersuche also die Kolleginnen und Kollegen, diesem Beschlüßantrag zuzustimmen. Ein Umdenken der Landesregierung ist - zeitlich gesehen - noch möglich. Es gibt zwar Verbindlichkeiten mit den entsprechenden Firmen. Der Landesrat hat gesagt, daß es bereits Verträge gibt und er hat auch

darauf verwiesen, wieviel eine Abänderung des Projektes kosten würde. Es handelt sich ja mehr oder weniger um die gleichen Firmen, die damit beauftragt werden könnten, weshalb man bis zum Schluß geschickt verhandeln müßte, daß sich diese Pönale entsprechend reduziert, denn die Firmen behalten ihre Aufträge ja zu einem Teil. Vor allem würde das aber weniger Belastung für die Bevölkerung, eine schnellere Klärung der Abwässer und eine finanzielle Einsparung in einer beträchtlichen Größenordnung bedeuten. Deshalb ersuche ich um Annahme dieses Antrages.

PRÄSIDENTIN: Wer möchte zu diesem Antrag Stellung nehmen? Pi-us Leitner, bitte.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Danke, Frau Präsidentin! Wir Freiheitlichen haben dieses Thema bereits im Zuge der aktuellen Fragestunde vom Monat Mai zur Sprache gebracht. Der Landesrat hat uns seine Antworten gegeben, wobei ich annehme, daß er sie wiederholen wird. Selbstverständlich unterstützen wir diesen Beschlußantrag, da auch wir der Meinung sind, daß es keinen Sinn hat, jetzt eine provisorische Anlage für weiß Gott wieviele Milliarden Lire zu bauen, wenn man dann sowieso den Anschluß an das Klärwerk von St. Lorenzen machen muß. Eine ähnliche Diskussion hat es ja auch in Taufers gegeben, wo sowohl die Bevölkerung als auch die Vertreter der Wirtschaft der Meinung waren, keine Zwischenlösung vorzusehen, sondern den direkten Anschluß. Aus Gründen der Kosteneinsparung wäre ein direkter Anschluß notwendig, denn die Anlage in St. Lorenzen ist ja nicht ausgelastet. Aufgrund der Reduzierung der Senni wird die Auslastung noch geringer werden, weshalb man alles daran setzen sollte, die dortige Anlage bestmöglich auszulasten und nicht irgendwelche Zwischenlösungen, die meistens länger dauern als angenommen, vorsehen. Im Bereich des technischen Umweltschutzes, für den das Land Riesensummen an Steuergeldern ausgibt, sollte man nicht unnötige Dinge tun. Bei dieser Gelegenheit möchte ich wieder einmal an die Kompostierungsanlage von Bozen-Süd erinnern, bei deren Bau man offenbar 74 Milliarden Lire in den Sand gesetzt hat, da diese Anlage nie funktionieren wird. Jetzt denkt man schon an einen Umbau derselben, was natürlich wieder zusätzliche Milliarden Lire kosten wird. Deshalb erklären wir uns mit dem Inhalt dieses Beschlußantrages einverstanden.

WILLEIT (Ladins): Auch ich bin mit diesem Beschlußantrag einverstanden. Allerdings möchte ich wissen, ob die Techniker inzwischen einen neuen Vorschlag vorgelegt haben. Meines Wissens war man vor kurzem noch dabei, eine neue Lösung zu erarbeiten, die nicht auf den Bau einer provisorischen Anlage hinauläuft, sondern auf eine endgültige Anlage, die mit dem Straßenbau vereinbar ist. Scheinbar soll das Problem nur ein technisches sein. Damit ist natürlich auch die Kostenfrage verbunden, wobei man mir gesagt hat, daß die Kosten in einem beschränkten Rahmen gehalten werden könnten, wenn man die bereits beauftragten Unternehmen auch für diese Anlage verpflichten würde. Eines ist sicher: Es ist kaum vertretbar, daß für zehn Jahre eine provi-

sorische Ableitung gebaut werden soll. Natürlich wird es auch bei der endgültigen Ableitung eine Anlage brauchen, aber es soll keine provisorische Anlage werden, sondern eine endgültige. Die Tatsache, daß die Abwässer weiterhin in den Bach geleitet werden, ist auch nicht vertretbar.

LAIMER (Landesrat für Wasserwirtschaft und Wasserschutzbauten, Umwelt- und Arbeitsschutz, Landschafts- und Naturschutz, Landeslaboratorien - SVP): Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Wir sind uns alle einig, daß die Abwässer im Gadertal gereinigt werden müssen. Darüber gibt es keinen Zweifel. Ich erinnere daran, daß wir in Südtirol zur Zeit 70 Prozent der Abwässer reinigen können und daß wir Ende des nächsten Jahres das Programm abgeschlossen haben werden, was bedeutet, daß mehr oder weniger 95 Prozent der Abwässer gereinigt werden können. Es ist auch klar, daß der Anschluß an die Kavernenkläranlage in St. Lorenzen die definitive Lösung für das Gadertal ist. Das ist auch im entsprechenden Landesplan verankert, weshalb sicher ist, daß es kein Provisorium, sondern eine definitive Lösung ist.

Frau Klotz, in unserem Land gibt es dreizehn Kläranlagen, die nur provisorisch errichtet worden sind. Diese Anlagen liegen in abgelegenen Gebieten, die erst aufgrund der Errichtung der großen Kläranlagen angeschlossen werden. Deshalb ist der vorliegende Fall nicht der erste, sondern einer von mehreren, bei denen man eine derartige Lösung anpeilt. Mit dem Bau der neuen Gadertaler Straße wird auch - und das ist auch aus finanziellen Gründen wichtig - die definitive Verlegung des Anschlusses gegeben sein. Inzwischen stellt sich aber die Frage, was man bis zur Realisierung dieser neuen Gadertaler Straße macht, denn dieser Bau wird sicher sechs, sieben Jahre dauern. Es gab zwei Lösungsvorschläge: die provisorische Kläranlage in Zwischenwasser oder die provisorische Verbindungsleitung zur Kläranlage von St. Lorenzen.

Sie haben immer wieder vom finanziellen Aufwand gesprochen. Hier muß ich Ihnen sagen, daß eine provisorische Leitung teurer ist als eine provisorische Kläranlage. Die Verlegung ist nämlich schwierig, da es sich um ein geologisch schwieriges Gebiet handelt, da man Beypässe errichten muß usw. Man hat das genau errechnet. Es ist zwar kein großer, aber sicher ein höherer Kostenaufwand als die Errichtung einer provisorischen Kläranlage. Zur Zeit arbeitet man an einer dritten Lösung, die darin besteht, einen Großteil dieser provisorischen Verbindungsleitung definitiv zu verlegen, da ein Großteil der neuen Gadertaler Straße auf der alten Trasse errichtet wird. Wenn dies möglich ist, dann wird die provisorische bzw. teilweise definitive Verbindung nach St. Lorenzen errichtet werden. Wie gesagt, diese technischen Fragen werden zur Zeit noch geklärt. Hier geht es um die geologischen Gutachten, um die Kosten pro Laufmeter, um die Zeitdauer, um die restliche Abklärung der bereits laufenden Verträge, um die Thematik des Straßenbaus, aber auch darum, ob die Arbeiten neu ausgeschrieben werden müssen oder nicht. Es gibt also noch eine Reihe von Fragen, die geklärt werden müssen. Die politische Vorgabe meines Ressorts ist auf jeden Fall jene, eine vernünftige Lösung, sprich eine Anbindung an

das Kavernenwerk von St. Lorenzen zu finden. Vorher müssen aber die technischen Arbeiten geprüft werden. Deshalb bleibt zwar das Ziel, diese provisorische Anbindung nach St. Lorenzen zu errichten, aber wir können jetzt nicht im Landtag beschließen, die Tür bereits zuzumachen, da noch nicht geklärt ist, ob diese Lösung technisch und finanziell umsetzbar ist. Deshalb, Frau Klotz, ersuche ich Sie, den vorliegenden Antrag zurückziehen. Wie gesagt, das Ziel bleibt aufrecht, aber wir können keine politische Entscheidung treffen, bevor nicht alle technischen Fragen geklärt sind.

PRÄSIDENTIN: Abgeordnete Klotz, bitte.

KLOTZ (UFS): Ich ziehe den Beschlußantrag nicht zurück.

PRÄSIDENTIN: Gut. Somit stimmen wir über die Tagesordnung Nr. 5 ab.

KLOTZ (UFS): Beschlußfähigkeit, bitte!

PRÄSIDENTIN: In Ordnung. Ich ersuche einen der Präsidialsekretäre zu zählen: mit 10 Ja-Stimmen und 12 Nein-Stimmen abgelehnt.

Tagesordnung Nr. 6, eingebracht von der Abgeordneten Klotz:

Zur Entsorgung gefährlicher Abfälle durch Kleinbetriebe
Kleinbetriebe, darunter vor allem auch Handwerksbetriebe, klagen über die bürokratische Belastung im Zusammenhang mit der Entsorgung von Sonderabfällen. Vorgeschrieben ist unter anderem die Führung eines eigenen Registers, die regelmäßigen Eintragungen in das Register sowie die Ausstellung des sogenannten Identifizierungsformulars für den Transport von Sonderabfällen in vierfacher Kopie.

Die Vorschriften für Lagerung und Entsorgung der Sonderabfälle führen zu paradoxen Situationen.

So kann ein Handwerker, der für die Arbeit außerhalb seines Unternehmenssitzes Behälter mit Lackierungsmitteln braucht, diese Behälter ohne weiteres im Auto mitführen, solange sie noch Lacke enthalten.

Ist der Behälter leer, gehört er zum Gift- bzw. Sondermüll und darf nicht mehr vom Unternehmer selbst transportiert werden. Er muß ordnungsgemäß gelagert werden. Eine Reihe von Vorschriften für die Lagerung stellen viele Kleinbetriebe wiederum vor fast unlösbare Probleme.

Die leeren Behälter müssen in diesem Falle einem eigens dazu befugten Transporteur mitgegeben werden, der sie zur Entsorgung mitnimmt.

Das Identifizierungsformular muß - wie erwähnt - in vierfacher Kopie ausgestellt werden. Eine Kopie bleibt im Besitz des Betriebes,

eine Kopie ist für den Bestimmungsort vorgesehen und zwei für den Transporteur. Der Transporteur muß nach erfolgtem Transport dem ursprünglichen Betrieb eine vom Empfänger unterschriebene Kopie zurückschicken.

Private können Sondermüll im Prinzip relativ unkompliziert lagern und selbst zur Entsorgung bringen.

Eine Reihe bürokratischer Bestimmungen belasten die Betriebe. Für Kleinunternehmer mit wenig Angestellten ist der bürokratische Aufwand fast kaum mehr zu bewältigen. Die kleineren Betriebe stehen im Bereich Sondermülllagerung und -entsorgung vor bürokratischen und verwaltungstechnischen Problemen.

Wenn die Formalitäten nicht peinlich genau eingehalten werden, drohen zum Teil hohe Strafen.

Zwar wurden diese Strafen jüngst gesenkt, allerdings ist den Unternehmen damit kaum gedient. Sie wollen eine Entlastung von den bürokratischen Zwängen und eine flexiblere Regelung für Giftmüll- und Sondermülllagerung in Kleinbetrieben.

Daß dabei für besonders gefährliche Stoffe strenge Regelungen beibehalten werden müssen, ist selbstverständlich.

Allerdings sollte im Sinne des Abbaus bürokratischer und organisatorischer Hürden den Kleinbetrieben bei Stoffen, die nicht extrem gefährlich sind, entgegengekommen werden.

Dies vorausgeschickt,

faßt

DER SÜDTIROLER LANDTAG

folgenden Beschluß:

die Landesregierung wird beauftragt, die nötigen Schritte zu unternehmen sowie bei den zuständigen Behörden zu intervenieren, um eine flexiblere Handhabung der Regelung für Giftmüll- und Sondermülllagerung in Kleinbetrieben zu erreichen.

Folgende Voraussetzungen sollen berücksichtigt werden:

- * Betrieben mit bis zu 10 Angestellten soll es erlaubt werden, Sonder- und Giftmüll selbst zur Entsorgungsstelle zu bringen.
- * Die Aufbewahrung soll ihm bis zum Transport auch ohne umständliche Auflagen ermöglicht werden.
- * Eine Empfangsbestätigung der Entsorgungsstelle beim jeweiligen Transport soll als Entsorgungsnachweis bei Kleinbetrieben genügen.
- * Die Regelung darf die Lagerung nur bis zu einer bestimmten tolerierbaren Menge und für eine bestimmte Zeit erlauben, um die regelmäßige Entsorgung durch den Betrieb zu gewährleisten.
- * Bei besonders gefährlichen Stoffen in hoher Konzentration sind strengere Sicherheitsbestimmungen notwendig.

Sullo smaltimento di rifiuti pericolosi da parte di piccole imprese Le piccole imprese, e soprattutto quelle artigiane, si lamentano dell'eccesso di burocrazia in relazione allo smaltimento dei rifiuti speciali. Devono, fra l'altro, tenere un apposito registro da aggiornare regolarmente, e compilare, in quattro copie, il cosiddetto modulo d'identificazione per il trasporto di rifiuti speciali.

Le norme sul deposito e lo smaltimento dei rifiuti speciali portano a situazioni paradossali.

P. es. un artigiano che va a lavorare fuori dalla sede dell'impresa ed ha bisogno di contenitori con sostanze per la verniciatura, può senz'altro portarli con sé in macchina, ma solo finché contengono quelle sostanze.

Se un contenitore è vuoto, è considerato rifiuto tossico o speciale, che non può più essere trasportato dall'imprenditore stesso. Bisogna disporne in modo regolamentare. Inoltre una serie di norme sullo smaltimento pone alle piccole imprese problemi quasi insolubili.

In questo caso i contenitori vuoti devono essere consegnati ad un trasportatore autorizzato a portarli allo smaltimento.

Come già detto, il modulo d'identificazione deve essere compilato in quattro copie. Una copia resta all'impresa, un'altra al luogo di destinazione; le altre due sono per il trasportatore. A trasporto concluso, il trasportatore deve spedire all'impresa che lo ha incaricato una copia del modulo firmata dal destinatario.

I privati possono tenere in deposito i rifiuti speciali e portarli da sé allo smaltimento, in linea di principio senza grandi complicazioni.

Una serie di disposizioni burocratiche grava invece sulle imprese. Per le piccole imprese con pochi dipendenti è molto difficile sbrigare tutte le pratiche burocratiche, poiché esse, per quanto riguarda deposito e smaltimento dei rifiuti speciali, devono affrontare problemi burocratici e tecnico-amministrativi.

Per chi non adempia con pignoleria a tutte le formalità sono previste pene anche gravi.

Le pene sono state recentemente rese più lievi, ma questo comunque è di scarso aiuto alle imprese. Quello che vogliono è essere liberate dagli eccessivi vincoli burocratici; e vogliono anche delle norme più flessibili sul deposito dei rifiuti tossici e speciali nelle piccole imprese.

Va da sé che per sostanze particolarmente pericolose si debbano mantenere norme severe.

Però, nel caso di sostanze non estremamente pericolose, si dovrebbe venire incontro alle piccole imprese nel senso della riduzione degli ostacoli burocratici ed organizzativi.

Tutto ciò premesso,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

delibera

quanto segue:

si incarica la Giunta provinciale di attivarsi e d'intervenire presso gli organi competenti al fine di ottenere un'applicazione più flessibile della normativa sul deposito dei rifiuti tossici e speciali nelle piccole imprese.

Si dovrà tener conto dei seguenti presupposti:

- * alle imprese con 10 dipendenti o meno si dovrà permettere di effettuare in proprio il trasporto dei rifiuti tossici e speciali al luogo di smaltimento;
- * si dovrà permettere loro di tenere questi rifiuti in deposito fino al trasporto, senza complicate prescrizioni;

- * una ricevuta rilasciata dalla struttura di smaltimento in occasione del trasporto dovrà valere, per le piccole imprese, come attestato di smaltimento;
- * la normativa potrà permettere il deposito solo di una certa quantità tollerabile e per un certo periodo, così da garantire lo smaltimento regolare da parte dell'impresa;
- * per sostanze particolarmente pericolose ad alta concentrazione sono indispensabili misure di sicurezza più severe.

Frau Klotz, Sie haben das Wort zur Erläuterung.

KLOTZ (UFS): Landesrat Frick informiert uns bei jeder Gelegenheit darüber, wieviele Familienbetriebe - mit drei bis sechs Angestellten - es in Südtirol gibt. Das ist ein sehr großer Teil. Diese Regelung hier erschwert den Kleinbetrieben - sprich Familienbetrieben - das Arbeiten sehr. Wir wissen, daß in einem Kleinbetrieb eine Person nur damit beschäftigt ist, dafür zu sorgen, daß alle Vorschriften eingehalten werden, daß die Behördengänge täglich erledigt werden usw. Diese Regelung - Entsorgung gefährlicher Abfälle durch Kleinbetriebe - macht vielen Betrieben das Leben unheimlich schwer. Man muß sich diese paradoxe Situation einmal vor Augen führen: Der Unternehmer darf einen Behälter, der Giftstoffe enthält, selber zur Arbeitsstelle transportieren, während er die leeren Behälter nicht mehr transportieren darf. Das ist ein Unsinn sondersgleichen! Natürlich muß sich das Land hier an entsprechende staatliche Vorschriften halten. Deshalb habe ich im beschließenden Teil auch ausdrücklich die Forderung gestellt, daß die Landesregierung beauftragt wird, die nötigen Schritte zu unternehmen sowie bei den zuständigen Behörden zu intervenieren, um eine flexiblere Handhabung der Regelung für Gift- und Sondermülllagerungen in Kleinbetrieben zu erreichen. Halten wir uns also vor Augen, daß ein leerer Behälter nicht mehr vom Unternehmer selbst transportiert werden darf, sondern ordnungsgemäß gelagert werden muß, weshalb er einen eigenen Transporteur beauftragen muß, mit den gesamten bürokratischen Begleiterscheinungen usw. Der Unterschied zu Privaten besteht darin, daß diese den Sondermüll im Prinzip relativ unkompliziert lagern und selbst zur Entsorgung bringen können. Warum gilt das nicht auch für die Kleinbetriebe? Warum muß man das so verkomplizieren? Die Betriebe sind sowieso schon einer Reihe von bürokratischen Bestimmungen ausgesetzt. Für Kleinunternehmer mit wenig Angestellten ist dieser bürokratische Aufwand kaum mehr zu bewältigen. Natürlich ist es klar, daß für gefährliche Stoffe strengere Regelungen einzuhalten sind, aber Lacke und andere Materialien, die keine ausdrücklichen Giftstoffe enthalten, sollten schon unterschiedlich behandelt werden. Dabei sollen also folgende Voraussetzungen berücksichtigt werden: *“Betrieben mit bis zu zehn Angestellten soll es erlaubt werden, Sonder- und Giftmüll selbst zur Entsorgungsstelle zu bringen.”* Wenn man diesen Kleinbetrieben zumutet, mit diesen Stoffen zu arbeiten und diese Behälter, solange sie diese Stoffe beinhalten, selber zur Arbeitsstelle zu bringen, dann werden sie wohl auch imstande sein, die leeren Behälter selbst zur Ablagerungsstelle zu transportieren. *“Die Aufbewahrung soll ihm bis zum Transport auch ohne umständliche Auflagen ermög-*

licht werden.” Wenn er die vollen Kübel in seinem Betrieb lagern darf, dann wird er wohl auch die leeren Kübel aufbewahren dürfen. *“Eine Empfangsbestätigung der Entsorgungsstelle beim jeweiligen Transport soll als Entsorgungsnachweis bei Kleinbetrieben genügen.”* Das wäre eine bürokratische Erleichterung. *“Die Regelung darf die Lagerung nur bis zu einer bestimmten tolerierbaren Menge und für eine bestimmte Zeit erlauben, um die regelmäßige Entsorgung durch den Betrieb zu gewährleisten.”* So hätte man eher die Gewähr, daß das Ganze wirklich ordnungsgemäß und innerhalb einer entsprechenden Zeit geschieht. *“Bei besonders gefährlichen Stoffen in hoher Konzentration sind strengere Sicherheitsbestimmungen notwendig.”* Das ist sicher wichtig, aber hier muß man schon einen Unterschied machen, da nicht alle Arbeitsmaterialien die gleiche Konzentration und dieselben Bestandteile von chemischen Substanzen enthalten. Bei gefährlichen Stoffen braucht es strengere Regelungen, aber es muß mit Hausverstand gearbeitet werden.

Ich ersuche die Kolleginnen und Kollegen um Zustimmung zu diesem Beschlußantrag.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE:

Dott. UMBERTO MONTEFIORI

VORSITZ DES PRÄSIDENTEN:

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola la consigliera Zendron, ne ha facoltà.

ZENDRON (GAF-GVA): Questo ordine del giorno della collega Klotz mi lascia un po' perplessa. Condivido il suo spirito nel senso che credo che se le norme sono semplici è più facile che vengano anche applicate e che non succeda che uno per la disperazione di non sapere come compilare le carte, alla fine fa dei pasticci più grandi, però sono un po' perplessa sulla sua richiesta. Lei dice che bisogna essere un po' più flessibili. Cosa vuol dire? Io l'anno scorso ho partecipato ad un seminario organizzato dal CNA in cui c'erano degli esperti che spiegavano il decreto Ronchi proprio su questa materia. Con una mia certa sorpresa la stragrande maggioranza, quasi tutti i presenti, avevano apprezzato molto la semplificazione che il Ministro aveva introdotto in questa materia. Non so se devono essere compilate quattro copie, se se ne possono compilare tre, o se si può semplificare il modulo. Fatto sta che è estremamente importante che questi rifiuti seguano la via dello smaltimento giusto. Non possiamo più ammettere che anche l'artigiano vada nel vicino cassonetto e butti dentro le sue cose. Non è possibile ammettere che il distributore prenda l'olio che ha cambiato alle macchine e lo rovesci nel tombino.

E' chiaro che se si fanno delle norme troppo rigide poi si cerca di aggirare le norme per semplificare la propria esistenza. Non riesco a capire che cosa del decreto e della sua applicazione dovrebbe cambiare. Bisognerebbe essere un po' più precisi.

Vorrei sentire anche l'assessore però la mia esperienza è stata all'interno di questo seminario in cui veniva presentato il nuovo decreto in cui c'erano anche tutti gli elementi per vedere. Se poi effettivamente degli aspetti non hanno funzionato come gli stessi addetti a suo tempo si aspettavano, si possono fare delle modifiche, però non invocherei una flessibilità generica come si dice qui. Ci deve sempre essere un equilibrio fra il fatto che ci sia meno burocrazia possibile, perché spesso spaventa le persone e le spinge a comportamenti contrari a quelle che sono le loro intenzioni e dall'altra parte la necessità di trovare tutti i modi intanto per favorire comportamenti virtuosi, responsabili e che evitino smaltimenti inquinanti. E ci deve essere anche la possibilità di controllare perché noi sappiamo che per tanti anni e ancora oggi una parte significativa dei rifiuti speciali e tossici semplicemente spariscono e non si sa dove vadano a finire.

LAIMER (Landesrat für Wasserwirtschaft und Wasserschutzbauten, Umwelt- und Arbeitsschutz, Landschafts- und Naturschutz, Landeslaboratorien - SVP): Es gibt zwei Arten von Abfall: die Haushaltsabfälle und die Sonderabfälle. Letztere werden wiederum in nichtgefährliche und gefährliche Sonderabfälle unterteilt. Früher hat man die Sonderabfälle gefährlicher Art als giftig-schädlich bezeichnet. Heute gelten aufgrund der EU-Bestimmungen die neuen Bezeichnungen "Sonderabfälle gefährlicher Art", "Sonderabfälle nicht gefährlicher Art" und "Haushaltsabfälle". Das "decreto Ronchi", das von der Frau Zendron bereits erwähnt worden ist, hat in der Tat eine Reihe von Neuerungen - auch Erleichterungen - eingeführt, die jetzt mit unseren Bestimmungen zusammenstoßen. Deshalb gibt es bei der Umsetzung dieses Dekretes einige Schwierigkeiten.

In Ihrem Beschlußantrag ist auch von dem Identifizierungsformular die Rede, welches in vierfacher Kopie ausgestellt werden muß. Das klingt jetzt alles relativ kompliziert: eine Kopie bleibt beim Verursacher dieses Sondermülls, eine zweite bekommt der Beförderer desselben, eine dritte bekommt der Entsorger und eine vierte wird dem Verursacher wieder zurückgeschickt. Das ist praktisch ein Durchschlag von vier Kopien, die alle dasselbe beinhalten. Diese Prozedur braucht es, um Mißbrauch zu vermeiden. Wir wissen ja, daß heute sehr viel Sonderabfall gefährlicher Art illegal entsorgt wird. Bei der Müllthematik ist eine fachgerechte Entsorgung entscheidend. Um dies zu ermöglichen, braucht es natürlich entsprechende Formalitäten, womit natürlich auch ein gewisser bürokratischer Aufwand verbunden ist. Im Raum "Burggrafenamt" startet in diesem Jahr ein Pilotprojekt, um diesen bürokratischen Weg zu eliminieren, wobei aber dennoch eine fachgerechte Entsorgung gewährleistet werden soll, denn das ist ja das Hauptziel. Dieses Pilotprojekt sieht vor, daß die entsprechende Registerführung und die Kopien usw. wegfallen und durch eine Magnetkarte ersetzt werden, die die entsprechenden Mengen registriert und die Meldungen automatisch weiterliefert - an die Umweltagentur, Handelskammer usw. -, so daß die entsprechenden Daten jederzeit aufliegen. Am Ende des Jahres sorgt der Entsorger für die entsprechende Registerführung für den Be-

trieb als solchen. Dadurch ist einerseits eine fachgerechte Entsorgung gewährleistet und andererseits wird ein bürokratischer Aufwand verhindert. Dieses Pilotprojekt hat bei Minister Ronchi große Zustimmung gefunden. Wir sind aufgefordert worden, dies durchzuführen. Sollten die Ergebnisse positiv sein, möchte man dieses Projekt zunächst auf Landesebene ausweiten und dann auch auf Staatsebene umsetzen.

Nun zu den einzelnen Punkten, die Sie angeführt haben. Sie sind in der Tat, wie Frau Zendron gesagt hat, zum Teil sehr schwammig und nicht konkret genug, um eine Änderung herbeizuführen. Im ersten Punkt sagen Sie, daß Betriebe mit zehn Angestellten Sonder- und Giftmüll selbst zur Entsorgungsstelle bringen können sollen. Das kann nicht das Kriterium sein. Wenn schon, dann muß eine Mengenbestimmung angegeben werden, was aber nicht die Anzahl der Mitarbeiter sein kann, denn auch wenige Mitarbeiter können viel Sondermüll verursachen. Im zweiten Punkt sagen Sie, daß die Aufbewahrung bis zum Transport auch ohne umständliche Auflagen ermöglicht werden soll. Was man darunter verstehen soll, haben Sie aber nicht erwähnt. Die Aufbewahrung ist möglich. Sie ist für jede Abfallsart genau festgelegt, weshalb jeder Betrieb weiß, welche Möglichkeiten und Vorschriften es gibt. Im dritten Punkt fordern Sie, daß eine Empfangsbestätigung als Entsorgungsnachweis genügen soll. Das ist bereits der Fall. Der vierte Punkt - "*Die Regelung darf die Lagerung nur bis zu einer bestimmten tolerierbaren Menge und für eine bestimmte Zeit erlauben,*" ist auch bereits Realität. Der letzte Punkt ist auch schon geltendes Recht. Vier Punkte sind also schon Wirklichkeit und der erste Punkt ist vom Ansatz her falsch. Deshalb kann dieser Beschlüßantrag nicht angenommen werden.

PRESIDENTE: Metto in votazione l'ordine del giorno.

KLOTZ (UFS): Beschlußfähigkeit, bitte.

PRESIDENTE: Va bene. Prego uno dei segretari questori di contare: respinto con 4 voti favorevoli, 16 voti contrari e 4 astensioni.

Ordine del giorno n. 7, presentato dalle consigliere Kury e Zendron.

Nel comunicato del servizio stampa della Provincia di lunedì scorso si afferma che in futuro, a parte alcune eccezioni, nelle scuole non vi saranno più cattedre di 16 ore d'insegnamento in quanto di regola le cattedre saranno di 18-20 ore. Più avanti nello stesso comunicato si legge che in seguito a questa nuova regolamentazione in futuro ci sarà bisogno di qualche insegnante in meno.

A nostro avviso non è accettabile aumentare le ore di cattedra a più di 18: Gli insegnanti devono poter disporre settimanalmente di alcune ore scolastiche per l'elaborazione di nuovi progetti, altrimenti come è possibile attuare i corsi di recupero, l'incentivazione degli alunni più dotati o le varie attività integrative?

Il fatto che vadano persi posti di lavoro o non ne vengano creati di nuovi non deve essere preso alla leggera.

Pertanto,
IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
incarica

la Giunta provinciale
di non prevedere cattedre con più di 18 ore settimanali.

Aus der Presseaussendung des Landspresdienstes vom letzten Montag ist folgendes zu entnehmen: "In Hinkunft soll es an den Schulen - abgesehen von besonderen Ausnahmen - keine Lehrstühle mehr geben mit nur 16 Unterrichtsstunden; die Norm soll sein: 18 bis 20 Stunden. (...) Aufgrund dieser Neuregelung wird es in Zukunft ein paar Lehrpersonen weniger brauchen; (...)".

Nun ist aus unserer Sicht die Erhöhung der Lehrstuhlverpflichtung auf eine Stundenanzahl über 18 Unterrichtsstunden nicht tragbar:

Es ist notwendig, daß Lehrpersonen wöchentlich Stunden zur Planung von weiteren Projekten an der Schule zur Verfügung haben. Wie ist sonst Nachholunterricht, Begabtenförderung, unterrichts begleitende Tätigkeit jeglicher Art möglich?

Das Problem, daß Arbeitsplätze gekürzt bzw. keine neuen Arbeitsplätze mehr frei werden, darf nicht auf die leichte Schulter genommen werden.

Deshalb

beauftragt
DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung,
bei der Festlegung der Lehrstühle 18 Stunden pro Woche nicht zu überschreiten.

La parola alla consigliera Kury per l'illustrazione.

KURY (GAF-GVA): Danke, Herr Präsident! Bei diesem Beschlußantrag geht es um die Definition der Lehrstuhlverpflichtung an Südtirols Schulen.

Könnte man die Tür schließen? Der Präsident des Regionalrates hat anscheinend noch nicht verstanden, daß man in diesem Saal nicht telefonieren soll bzw. - wenn möglich - mit einer Lautstärke, die nicht lauter ist als jene des entsprechenden Redners.

Also, es geht um die Festlegung der Lehrstuhlverpflichtung an Südtirols Schulen. Wir wissen, daß der Lehrervertrag nun nach langwierigen Verhandlungen endlich unter Dach und Fach ist. In Vorbereitung der Abstimmung unter den Lehrern hat es auch zahlreiche Informationsveranstaltungen von seiten der Schulbehörde gegeben. Ich konnte bei einigen derselben anwesend sein. Eine häufig gestellte Frage von seiten der Lehrer war dabei folgende: Wie schaut die Lehrstuhlverpflichtung in Zukunft aus? Wir wissen ja, daß der Lehrervertrag 20 Stunden pro Woche vorsieht, plus zusätzliche zwei Stunden für eventuelle Supplenzen und andere Tätigkeiten, plus zwei freiwillige Stunden. Nun ergibt sich die Frage, ob diese zwanzig Stunden wöchentliche Verpflichtung so zu organisieren sind, daß der Lehrerrat dazu gezwungen ist, zwanzig

Stunden Lehrstundenverpflichtung in der Klasse zu machen. Bei diesen Informationsveranstaltungen war es eigentlich die einhellige Meinung von seiten der Schulbehörde, die momentanen Lehrstühle, die 14, 15 oder 16 Stunden umfassen, auf 18 Stunden zu erhöhen, daß es im Prinzip aber nicht die Absicht sei, die Lehrstuhlverpflichtung auf über 18 zu erhöhen. Das war die Auskunft der Schulbehörde. Ich denke, daß das eine kluge Haltung ist, denn wenn es wahr ist, was man seit Abschluß der Durchführungsbestimmung immer wieder gesagt hat, nämlich, daß es im Grunde genommen um die Qualität der Schule geht, dann ist es notwendig, daß Lehrer und Lehrerinnen neben ihrer Lehrstuhlverpflichtung Zeit zur Verfügung haben, um zusätzliche Tätigkeiten zu planen, zu projektieren und durchzuführen. Bis heute war das auch der Grundtenor der Schulbehörde. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß in der letzten Nummer der vom Schulamt herausgegebenen Broschüre "Info Mai 1998" mit der Unterschrift von Schulamtsleiter Walter Stifter folgendes gesagt wird: *"Nun gilt es, die Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Lehrervertrags so festzulegen, daß die frei werdenden Ressourcen unseren Schülern zugutekommen. Es ist, wie schon mehrfach betont"* - und das habe ich auch bei den Veranstaltungen gehört - *"keineswegs die Absicht der Schulbehörde, die Lehrstühle generell auf zwanzig Stunden aufzustocken. Vielmehr soll durch die Mehrleistung das schulische Angebot erweitert werden: individualisierende Unterrichtsmaßnahmen, Vertiefung des Lernstoffes für Neigungs- und Leistungsgruppen, Stützkurse, Begabtenförderung, verschärfte Kontakte mit den Familien ..."*

VIOLA (Autonomia Dinamica): *(interrompe)*

KURY (GAF-GVA): Darüber könnten wir einmal privat sprechen, Herr Landesrat. Offensichtlich sind wir immer noch unterschiedlicher Meinung, auch in der Interpretation der Unterschriften, aber damit werden wir wohl auch in Zukunft leben müssen. Ich akzeptiere Ihre Meinung, daß Sie glauben, daß es eine völlige Zustimmung von seiten der Lehrer zu diesem Vertrag gibt. Deshalb ersehe ich Sie, auch meine Meinung zu akzeptieren. Ich glaube nämlich, daß es sich ein Großteil der Lehrer wahrscheinlich finanziell nicht leisten konnte, die Unterschrift unter diesem Vertrag zu verweigern. Hier unterscheiden wir uns, aber mein Angebot gilt: Leben Sie mit Ihrer Meinung gut weiter, aber lassen Sie mir auch meine Meinung, denn das sollte man in einer Demokratie schon akzeptieren!

Also, im Grunde genommen geht es nicht um den Vertrag und um unsere Meinungsverschiedenheiten, sondern um einen Wunsch des Schulamtsleiters Stifter, formuliert in der letzten Informationsbroschüre des Schulamts. Ich glaube, daß man zugeben muß - vielleicht auch Landesrat Viola -, daß die Qualität der Schule nicht automatisch steigt, wenn man den Lehrern sagt: "Statt 16 Stunden macht ihr morgen 20 Stunden Unterricht, denn damit ist die Qualität der Schule gesichert." Ich glaube, daß es genau umgekehrt ist, und Schulamtsleiter Stifter bestätigt mich in dieser Auffassung. Eine Sache ist es, wie die Lehrstuhlverpflichtung ausgefüllt wird. Ich bin aber der Meinung, daß es die

Qualität einer Schule steigert, wenn der Lehrer eine Verpflichtung eingeht, zusätzliche Stunden zu machen, in denen er sich mit anderen Lehrpersonen über eventuelle Projekte unterhalten kann, in denen er individualisierten Unterricht machen kann, indem Schüler mit ähnlichen Schwächen zusammengenommen werden usw. In diesem Zusammenhang sind auch all die Vorschläge, die im Rahmen dieser Veranstaltungen in bezug auf Neigungs- und Leistungskurse gemacht worden sind, zu erwähnen. Ich denke, daß die Qualität der Schule maßgeblich davon abhängt, ob wir es schaffen werden, Leben in die Schule zu bringen. Deshalb ist es notwendig, daß in die Schule all jene Tätigkeiten Eingang finden, die der Schüler in seinem anderen Leben -also in seiner Freizeit - pflegt. Das geht von sportlicher über musische und künstlerische, aber auch kommunikative Betätigung. Schüler profitieren in dem Augenblick am meisten, in dem sie selber Lehrer spielen können, das heißt, in dem sie etwas, das sie beherrschen, anderen Schülern erklären können. Das beeinflusst die Stimmung in der Schule positiv. Der Lehrer ist eigentlich nicht mehr nur der Wissensvermittler, sondern leitet und fördert diesen Kommunikationsprozeß. All das würde ich mir wünschen! Ich bin der Meinung, daß diese zusätzlichen Stunden, die die Lehrer in der Schule ableisten müssen, nur dann gut genützt sind, wenn die Lehrer in ihrer Autonomie das gestalten und projektieren können, was sie gut finden.

VIOLA (Autonomia Dinamica): *(interrompe)*

KURY (GAF-GVA): Landesrat Viola, seien Sie einen Augenblick lang Realist! Wenn ich Ihnen als Lehrer sage, daß Sie jetzt - anstatt fünfzehn Stunden - zwanzig Stunden Philosophieunterricht halten müssen, dann werden Sie nicht noch zusätzliche Zeit damit verbringen, mit Ihren Kollegen aus Kunstgeschichte, Musikgeschichte, Deutsch und Literatur gemeinsame Projekte zu planen. Bitte sehen Sie das ein! Wir können nicht einerseits den Lehrern die Lehrstuhlverpflichtung erhöhen und parallel dazu verlangen, all das zu planen, von dem ihnen auch von der Schulbehörde der Mund wässrig geredet worden ist: Neigungskurse, individualisierte Kurse, Lehrfahrten usw. All das soll ...

VIOLA (Autonomia Dinamica): *(interrompe)*

KURY (GAF-GVA): Das steht im Vertrag. Offensichtlich haben wir in der Kommunikation nicht dieselbe Längenwelle.

Ich denke, daß die internationale Tendenz, interdisziplinär Schule zu gestalten, auch in Südtirol Eingang finden sollte. Es soll also einen Ort geben, wo sich die Professoren und Lehrer treffen und ihre Themen vorbereiten können, die sie dann gemeinsam oder auch hintereinander in der Klasse vertiefen. All diese Projekte sind aber nur möglich, wenn die Lehrstuhlverpflichtung nicht auf zwanzig Stunden angehoben wird. Man wird mir jetzt sagen: "Kein Mensch plant. Es gibt keinen Beschluß. Was regen Sie sich also auf!" Ich möchte nur darauf hinweisen, daß ich sehr genau kontrolliert habe, was die Landesregie-

rung dazu sagt. Ich habe die Presseaussendung vom 18. Mai in der Hand, in welcher der Landeshauptmann folgendes gesagt hat: *“In Hinkunft soll es an den Schulen - abgesehen von besonderen Ausnahmen - keine Lehrstühle mehr geben mit nur 16 Unterrichtsstunden; die Norm soll sein: 18 bis 20 Stunden.”* Dazu gibt es aber keinen Beschluß. Immer dann, wenn wir einen Beschluß fordern, dann heißt es: “Das ist kein Beschluß, sondern ein Promemoria, weshalb wir Ihnen nichts aushändigen können.” Ich weiß aber, daß Arbeitsgruppen bereits den Auftrag erhalten haben, die Lehrstühle auf zwanzig Stunden zu erhöhen. Dagegen verwehre ich mich. Einerseits macht man den Lehrern vor, daß man nicht über 18 Stunden hinaus will, andererseits plant die Landesregierung aber klammheimlich, die Lehrstuhlverpflichtung auf zwanzig Stunden zu erhöhen. Danke!

KLOTZ (UFS): Zunächst möchte ich vorausschicken, daß ich die gesamte Neuregelung - von Reform kann man ja nicht sprechen - der Schulorganisation in Südtirol nicht nur für eine Frage der personellen Planung halte, sondern vor allem für eine Frage der inhaltlich pädagogischen Planung. Deshalb verstehe ich nicht ganz, warum man sich so sehr mit Landesrat Viola auseinandersetzt. Ich würde mich mehr mit Landesrat Hosp auseinandersetzen.

KURY (GAF-GVA): Das wird schwierig sein, da Landesrat Hosp nicht hier ist.

KLOTZ (UFS): Ja, ich weiß. Herr Präsident, ist Landesrat Hosp für heute entschuldigt? Ich bin nämlich der Auffassung, daß sich die Landesräte informieren sollten, wann Anträge zur Behandlung anstehen. Sie könnten sich zumindest darüber informieren lassen, wie weit man mit der Behandlung der Anträge ist, denn dieser Beschlußantrag betrifft meines Erachtens in erster Linie Landesrat Hosp. Er ist derjenige, der inhaltlich pädagogisch verantwortlich ist. Landesrat Viola mag zwar in personeller Hinsicht zuständig sein, aber der erste Ansprechpartner ist meiner Meinung nach Landesrat Hosp bzw. Landesrat Cigolla. Ich hätte - außer Landesrat Cigolla - schon auch gerne den Landesrat für deutsche Schule und Kultur gehört.

Ich bin mit der interdisziplinären Schule, mit mehr Kommunikation und mit der Zusammenarbeit der Professoren und Lehrer im Sinne einer ganzheitlichen Schule - zum Beispiel Zusammenarbeit von Professoren, die literarische Fächer unterrichten, mit jenen Lehrern, die technische Fächer unterrichten - einverstanden. Von technischen Schulen hört man ja, daß es dort sehr häufig an Zusammenarbeit mangelt. Selbstverständlich soll in einem ganzheitlichen Konzept der Schule auch die Zusammenarbeit mit jenen Lehrern gegeben sein, die musische Fächer unterrichten. Es geht ja darum, das Individuum “Schüler” in seiner Gesamtheit möglichst optimal zu erfassen, um ihm und seiner speziellen Neigung und Eignung gerecht werden zu können. Wir wollen den einzelnen Schüler ja auch fördern. Um ihn richtig fördern zu können, müssen wir erkennen, wo seine besonderen Fähigkeiten und Schwächen liegen. Dem sollte man

gerecht werden. Abgesehen davon muß hierfür auch eine gewisse Zeit in Rechnung gestellt werden. Darüber hinaus erfordern alle Korrekturfächer zusätzliche Zeit. Wer beispielsweise in vier Klassen literarische Fächer - Deutsch, Geschichte und Bürgerkunde - unterrichtet, wird natürlich ein entsprechendes Mehr an Zeit aufwenden, wenn er seine Arbeit ernst nimmt. Wenn er darauf Wert legt, daß die Schüler lernen, sich schriftlich auszudrücken, dann wird er, wenn er seriös arbeitet, die entsprechenden Aufsätze und schriftlichen Arbeiten auch korrigieren. Dafür braucht er natürlich mehr Zeit als beispielsweise ein Turnlehrer. Deshalb würde ich darauf pochen, daß man hier auch bei der Lehrstuhlaufteilung einen Unterschied macht. Es gibt nicht nur die Deutschlehrer, sondern auch die Englisch, Italienisch- und Mathematiklehrer, die Korrekturfächer unterrichten. Danke!

MONTEFIORI (Rinnovamento Italiano): In Alto Adige abbiamo la grandissima fortuna di essere una provincia molto autonoma, ricca, con un bilancio di 6.100 miliardi che equivalgono a circa 13 milioni per abitante. Analizzando questa provincia come se fosse una famiglia, dovrebbe spendere al meglio per l'educazione dei propri figli, come dei buoni genitori. Non capisco come in una provincia, dove il partito più importante passa per essere un partito che tiene in grandissimo conto i valori familiari e quindi l'educazione dei propri figli sia, di fronte a queste cose, gretta. Si possono conteggiare i pezzi fatti in fabbrica di un'automobile, e questo va bene, anche se un operaio motivato farà dei pezzi al tornio molto meglio di uno non motivato. Ma qui stiamo parlando di scuola. Un insegnante è chiaro che deve fare determinate ore, ma non dimentichiamo che quello che conta di più di un insegnante è come fa le ore, non quante ore, perché uno potrebbe fare anche 30 ore alla settimana ma malvolentieri, non motivato, senza la dovuta preparazione. L'insegnamento è un'attività speciale, noi dovremmo, come amministratori pubblici, coccolare gli insegnanti. Non sono persone che costruiscono mattoni, importanti anche quelli, fanno i nostri figli, il futuro cittadino. Dobbiamo fare l'impossibile perché lo vogliano fare al meglio.

Se un insegnante fa quei tre compiti a quadrimestre per 30, 35 studenti, se corregge un compito di italiano in mezz'ora, e ricordiamoci che van-gare è meno faticoso che pensare, fate voi i conti se non arriviamo a 18, 20 ore già così.

Sono d'accordo con le colleghe che hanno presentato questo ordine del giorno e spero che lo siano anche gli altri consiglieri, perché non possiamo ridurre la scuola ad attività industriale. Fino a che questa provincia non avrà capito che la scuola è la cosa più importante e la dobbiamo smettere di considerare gli insegnanti come se fossero dei datori semplici di opera, non raggiungeremo niente, e sarà una gravissima colpa, perché adesso siamo ricchi e dobbiamo investire al meglio questa nostra ricchezza.

VIOLA (Autonomia Dinamica): La collega Zendron sa che è legittimo fare un'istanza e metterla ai voti se vuole impedirmi di parlare come semplice

consigliere. La Sua è un'osservazione antidemocratica e banale. E' mio sacrosanto diritto parlare come consigliere da qua. Non mi sono dimesso da assessore competente per questo. L'assessore competente è l'assessore Cigolla, risponderà lui. Io parlo come consigliere e anche come qualcuno che conosce un po' il problema perché facevo parte, per centinaia di riunioni, della delegazione che ha scritto questo contratto. Quindi credo di capirne di più forse anche della collega Zendron, ma questo è un altro discorso.

Innanzitutto partiamo dall'idea che si comincia a parlare nel merito del contratto, che, demonizzato da tutti per mesi, compresi molti colleghi qui presenti, anche i verdi, e da sindacati che non hanno firmato, in realtà, sottoposto ad un referendum libero e civile, che non comportava nessun rischio, di scelta fra due alternative di lavoro e di stipendio, ha avuto il consenso del 93% della categoria. Ritengo offensivo nei confronti della categoria dire che il 93% degli insegnanti ha scelto questo contratto soltanto per ragioni economiche. Gli insegnanti sono una categoria che certo tiene conto anche delle ragioni economiche, come ne tengono conto i giornalisti e tutte le categorie lavorative, ma non possiamo dire che non siano capaci di capire anche questioni di tipo pedagogico ecc. Se non ci fossero stati anche degli elementi interessanti dal punto di vista pedagogico e didattico non ci sarebbe stato questo consenso. Noi insegnanti non siamo persone che accettiamo soltanto denaro. Se lo accettiamo, lo facciamo per ragioni di stipendio perché anche gli insegnanti debbono vivere, ma anche perché questo contratto evidentemente era molto meglio di quanto non sia stato detto da alcuni consiglieri presenti, da giornalisti e da sindacalisti, i quali tutti hanno avuto da questa risposta un segnale che non ritengo così bello. Mi sembra anche un po' ridicolizzante uno che ha demonizzato un contratto che non aveva qualità, che non aveva nulla, e poi trova il 93% degli interessati che lo approva.

C'è dentro moltissima qualità e proprio tutte le cose che qui si richiedono. Certamente non si fanno 20 ore di cattedra, ma ci sono poi anche le ore straordinarie facoltative, sono facoltative anche quelle due ore in più che Lei cita, sono solo su delibera del collegio dei docenti, quindi massima autonomia della scuola. Per la prima volta nella storia della scuola italiana in una provincia è possibile un monte ore pagato bene fino alle 20 ore ed eventualmente, liberamente e su decisione del collegio dei docenti, oltre, da dedicare ad attività di corsi di recupero, di sostegno anche individualizzati. In questo momento nelle scuole della provincia, siccome si devono completare le scuole da aprile fino a giugno, si stanno facendo anche corsi individuali di lezione al ragazzino che ne ha bisogno. Quella famosa lezione privata che costava 80, 100 mila lire e che si poteva permettere soltanto una famiglia facoltosa adesso viene fornita gratuitamente dall'insegnante e dalla scuola, grazie a questo contratto.

E' sempre stato detto dalla Giunta provinciale, in una provincia che investe 117 miliardi, qualcosa come il 50% in più, si dimostra il 30% più sensibile dello Stato italiano.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno o è superfluo o non sta in piedi. E' stato detto mille volte non c'è ancora una delibera di criteri, che le cattedre si

faranno norma sulle 18 ore, c'è scritto che si può arrivare anche fino a 20, ma non c'è nessuna intenzione di portare tutte le cattedre fino a 20 ore, ci sarà una flessibilità. Qualche cattedra sarà possibile sotto le 18, qualche cattedra passerà da 14 o 15 ore magari a 19. Bisogna distinguere fra cattedre che hanno compiti scritti. Non c'è nessun bisogno di questo ordine del giorno, si terrà conto delle proposte degli intendenti e della Sovrintendente scolastica e l'intenzione è proprio questa.

Porre un limite rigido di 18 ore è impossibile perché, come tutti sanno, non è che gli insegnanti insegnano un'ora alla settimana una materia; ci sono varie cose, non tutto è divisibile per 18, ci saranno possibilità in alcuni casi superiori, in altri casi inferiori. Il termine rigido di 18 ore non ha nessun senso per chi conosce la scuola e capisce la flessibilità che va introdotta in questo concetto. Per la prima volta noi qui abbiamo la possibilità di fare un grandissimo salto di qualità grazie a questo contratto innovativo approvato praticamente dalla totalità della categoria.

CIGOLLA (Assessore alla scuola e cultura italiana, intendenza scolastica italiana, edilizia abitativa - PPTAA): Nel merito del contenuto della delibera che è stata appena accennata dal collega Viola, espressa dalla consigliere Zendron come auspicio dell'intendente Stifter, leggendo quello che c'è scritto su quel fascicolo, Le leggo il punto b) di questa proposta di delibera non ancora presentata all'attenzione della Giunta provinciale, ma che è stata già concordata dalle tre intendenze: *“Le cattedre con meno di 18 ore curricolari settimanali, considerati i piani orario vigenti, nel caso fosse impossibile attribuire ore residue di classi collaterali implicano comunque l'obbligo di completare l'orario con attività di insegnamento curricolare - ed entriamo nella parte che hanno accennato le due consigliere laddove si parla di elaborazione di nuovi progetti indicando corsi di recupero, incentivazione degli alunni più dotati e varie attività integrative - anche individualizzando nell'esercizio dell'autonomia didattica ed organizzativa attribuita alle singole organizzazioni scolastiche ai sensi dell'articolo 21 della legge Bassanini 59/97 nonché articolo 5 del contratto provinciale sottoscritto in data 16.4.1998.* Questo per preannunciare che sarà oggetto di dibattito in Giunta provinciale. In questi termini direi che la volontà di dare una risposta ai quesiti posti c'è e mi auguro che sia nel senso auspicato dalle colleghe.

KLOTZ (UFS): Herr Präsident, zum Fortgang der Arbeiten. Ich möchte die Einbringerinnen des Beschlußantrages fragen, ob Sie eventuell mit folgender Präzisierung einverstanden wären: “Deshalb beauftragt der Südtiroler Landtag die Landesregierung, bei der Festlegung der Lehrstühle für Korrekturfächer 18 Stunden pro Woche nicht zu überschreiten.” Es ist nämlich ein Unterschied, ob die Begrenzung der Lehrstühle für die sogenannten Korrekturfächer gilt oder für die Fächer “Turnen” und “Kunsterziehung”. Wenn es auf die Korrekturfächer beschränkt bleibt, dann bin ich vollkommen einverstanden. Was andere Fächer

anbelangt - zum Beispiel Turnen - bin ich aber der Meinung, daß es auch zwanzig Stunden sein dürfen.

KURY (GAF-GVA): Ich teile die Meinung der Kollegin Klotz, daß man zwischen Korrekturfächern und Nicht-Korrekturfächern unterscheiden muß. Ich bin aber fest davon überzeugt, daß in dieser zusätzlichen Tätigkeit, für die ich plädiere, auch die Turnlehrer gefordert sind. Auch sie müssen zusätzliche Unterrichtsstunden frei haben, um eventuell eine Leistungsgruppe führen zu können. Ein Geschichtslehrer, der keine Korrekturfächer hat, soll doch nicht all seine Zeit damit verbringen müssen, einen Lehrstuhl auszufüllen. Er muß doch auch bei Projektarbeiten mit anderen Professoren Zeit zur Verfügung haben. Wenn man, wie Assessor Cigolla vorgelesen hat, auf alle Fälle 18 Stunden ausfüllen muß, dann kann man einen Schlußstrich doch auch als Limit ziehen: 18 Stunden und nicht mehr für die Lehrstuhlverpflichtung, und zwar für alle Fächer. Das wäre meine Forderung.

PRESIDENTE: La richiesta della collega Klotz è respinta. Pertanto metto in votazione l'ordine del giorno: respinto con 4 voti favorevoli, 14 voti contrari e 6 astensioni.

Ordine del giorno n. 8, presentato dalle consigliere Zendron e Kury.

La scuola per l'infanzia ha modificato negli ultimi decenni il suo ruolo, in sintonia con le trasformazioni della società. Soprattutto la crescita del lavoro femminile, da un lato, e la proposta di anticipazione dell'obbligo scolastico, dall'altro, costituiscono due elementi che richiedono l'adattamento degli strumenti legislativi che regolano questo settore fondamentale della vita sociale alla nuova realtà. La legge provinciale che regola la materia, la numero 36 risale al 1976 ed è sotto molti punti di vista obsoleta.

Ormai la scuola per l'infanzia, non più solo "materna", viene percepita come una necessaria fase dell'integrazione e della formazione del bambino.

La richiesta delle famiglie è rivolta non solo alla quantità (ancora oggi alcuni bambini non riescono a trovare posto), ma anche alla qualità. Già nel 1984 il Parlamento europeo ha approvato una risoluzione in cui si sottolineava che il quadro in cui si pongono gli interventi a favore della famiglia deve tener conto anzitutto di tre elementi principali: a) la difesa delle conquiste di parità e la realizzazione in un'effettiva uguaglianza di opportunità fra uomo e donna; b) la tutela dell'occupazione femminile; c) un'uguale assunzione di responsabilità dell'uomo e della donna nella vita politica, culturale, sociale e familiare. E nella comunicazione della commissione della CE sulle politiche della famiglia europee si sottolinea i "nessi esistenti fra custodia dei bambini, parità uomo e donna e disuguaglianza di fronte all'occupazione". Dunque una scuola per

l'infanzia di qualità diventa un elemento decisivo per un'efficace politica della famiglia, che si ponga come obiettivo quello di sostenere la famiglia nella sua realtà attuale, e non quello di incentivare forme arcaiche e ideologiche di famiglia, basate sulla gratuità dell'attività casalinga delle sole donne.

Ma il criterio della qualità diviene fondamentale anche in seguito all'annunciata riforma del ministro Berlinguer, che anticiperà ai cinque anni, cioè all'ultimo anno di scuola per l'infanzia, l'obbligo scolastico.

Per questo è necessario procedere ad una profonda innovazione della scuola per l'infanzia nella nostra provincia, adattandone le strutture e il livello di formazione del personale alle nuove necessità.

La figura dell'assistente dovrà gradualmente sparire, per far posto al doppio organico di insegnanti.

Per questo sarà necessaria una norma transitoria che permetta agli attuali assistenti di riqualificarsi e di elevare il proprio livello di formazione.

Anche l'orario di lavoro dovrà adeguarsi a quanto previsto in altre province e regioni, riducendo le ore di attività con i bambini da 35 a 25, come in Provincia di Trento.

Pertanto

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

impegna

la Giunta provinciale

a presentare quanto prima un disegno di legge di riforma della legge 36/76, che preveda un adeguamento della normativa alle esigenze della società di oggi, e tenga conto delle esigenze di qualità ed elevazione del livello della formazione del personale delle scuole per l'infanzia della provincia.

In den letzten Jahrzehnten wurde im Rahmen der gesellschaftlichen Veränderungen auch die Rolle der Kindergärten neu bestimmt. Dabei stellen einerseits die zunehmende Frauenbeschäftigung und andererseits der Vorschlag, das Pflichtschulalter herabzusetzen, die treibende Kraft für die ständige Anpassung der diesen wesentlichen Bereich des gesellschaftlichen Lebens regelnden Gesetze an die neuen Gegebenheiten dar. Das diesbezügliche Landesgesetz Nr. 36/76 ist in vielfacher Hinsicht überholt.

Mittlerweile werden die Kindergärten als notwendiger Bestandteil des Integrations- und Bildungsprozesses des Kindes verstanden. (Im Italienischen wird in diesem Zusammenhang auch auf die begriffliche Weiterentwicklung von "scuola materna" zu "scuola per l'infanzia" verwiesen).

Dabei stellen die Familien nicht nur quantitative (einige Kinder finden auch weiterhin keinen Platz) sondern auch qualitative Forderungen. Das Europäische Parlament hat bereits 1984 in einer Resolution die Notwendigkeit unterstrichen, sämtliche Maßnahmen zugunsten der Familie in erster Linie an drei Grundprinzipien auszurichten: a) Wahrung der Errungenschaften im Zusammenhang mit der Gleichstellung von Mann und Frau sowie Verwirklichung ei-

ner effektiven Chancengleichheit; b) Schutz der Frauenbeschäftigung; c) gleiche Verantwortung von Mann und Frau in Politik, Kultur, Gesellschaft und Familie. In einer Mitteilung in Sachen Familienpolitik unterstreicht die EU-Kommission weiters die zentrale Bedeutung der Kinderbetreuungsformen in der europäischen Familienpolitik, wobei sie unter anderem auf "den engen Zusammenhang zwischen Kinderbetreuung, Gleichstellung von Mann und Frau und gleichen Beschäftigungsmöglichkeiten" verweist. Ein qualitativ hochwertiges Kindergartenwesen ist somit Grundvoraussetzung für eine effiziente Familienpolitik, die eine konkrete Unterstützung der Familie mit ihren derzeitigen Bedürfnissen bezweckt und nicht etwa ein längst überholtes, ideologisch gefärbtes Familienverständnis fördert, welches ausschließlich den Frauen die unbezahlte Hausarbeit aufbürdet.

Aber auch nach Verwirklichung der von Minister Berlinguer angekündigten Reform, wonach das Pflichtschulalter vom sechsten auf das fünfte Lebensjahr, sprich auf das letzte Kindergartenjahr herabgesetzt werden soll, muß Qualität weiterhin großgeschrieben werden.

Aus diesem Grunde tut in unserer Provinz ein tiefgreifender Wandel des Kindergartenwesens not; diesbezüglich sind die Strukturen und die Personalausbildung an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

Das Berufsbild der Assistentin muß schrittweise durch das der Kindergärtnerin ersetzt werden, deren Anzahl somit verdoppelt wird.

Daher bedarf es einer Übergangsbestimmung, die den derzeitigen Assistentinnen die Umschulung und den Erwerb einer höheren Qualifikation ermöglicht.

Weiters ist die Anpassung der Arbeitszeiten an jene in anderen Provinzen und Regionen erforderlich, wobei die Unterweisungstätigkeit von derzeit 35 auf 25 Stunden wie in der Provinz Trient herabzusetzen ist.

Aus diesen Gründen

verpflichtet

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung,

umgehend einen Gesetzentwurf zur Novellierung des L.G. 36/76 vorzulegen, der den veränderten Bedürfnissen der heutigen Gesellschaft Rechnung trägt und eine höhere und qualitativ hochwertige Ausbildung des Kindergartenpersonals in dieser Provinz zum Ziele hat.

La parola alla consigliera Zendron per l'illustrazione.

ZENDRON (GAF-GVA): Qualche anno fa una scuola materna di Reggio Emilia è stata giudicata la migliore scuola per l'infanzia del mondo e ha avuto per questo un premio. Io credo che nonostante l'impegno delle persone che lavorano nelle nostre scuole anche ad autoqualificarsi, certamente la nostra scuola per l'infanzia non avrebbe neanche potuto concorrere ad un simile premio, perché la domanda che ci si fa e che forse prosegue idealmente con quan-

quanto detto prima nella discussione dell'altro ordine del giorno è perché la provincia di Bolzano, la più ricca delle province d'Italia, risparmia su questo settore? Perché risparmia sulla pelle dei bambini e delle famiglie? E' una domanda che sempre più spesso viene posta in quest'aula e a cui faccio fatica a trovare una risposta. Noi non possiamo giudicare in modo astratto o estrapolando da quello che è il contesto nazionale ed europeo la qualità della nostra scuola, però possiamo fare i paragoni. E devo dire che di fronte a questi, senza andare a paragonarli con il famoso asilo di Reggio Emilia che ricevette questo premio, sono scoraggianti e umilianti. La nostra scuola per l'infanzia ha ancora, per esempio nella sua struttura di personale, presente l'assistente, che è una figura sparita nel normale organico, figura che è nata per risparmiare sulla qualità del personale. Nelle altre regioni d'Italia esiste il doppio organico, due insegnanti. Lasciamo stare il fatto che gli insegnanti sono meno preparati rispetto a quelli che sono gli standard che vengono richiesti negli altri Paesi, lasciamo stare, per carità di patria, ma non dimentichiamo, la squallida vicenda dell'imposizione alle assistenti di lavori di pulizia per una parte consistente del loro orario scolastico, in maniera che per molto tempo non ci sia neppure la presenza di un assistente. Aggiungiamo il fatto che nelle nostre scuole il numero dei bambini è maggiore e aggiungiamo il fatto che nelle nostre scuole il docente lavora 10 ore in più di quelle che sono le ore di effettiva attività hanno nelle altre scuole. Vogliamo dire che gli altri non fanno nulla e da noi invece sì? Sappiamo che la quantità non sempre va d'accordo con la qualità, per quanto grande sia l'impegno, conoscendo in generale il livello di preparazione e di impegno personale delle insegnanti di scuola materna e di assistenti di cui una gran parte ha un titolo di studio anche se non viene richiesto. Tuttavia bisogna dire che non è indifferente se una persona lavora 25, che è l'orario di servizio delle scuole per l'infanzia in Italia, e 35 ore come è da noi. Qui viene a mancare il respiro!

Noi crediamo sia assolutamente necessario che la nostra scuola per l'infanzia si adegui, ovviamente partendo da un adeguamento della legge n. 36 che è stata fatta nel 1976. Poiché ho pochissimo tempo vorrei fare presente ai presenti che ieri ci è stato presentato un emendamento all'interno di questo disegno di legge che riguarda la figura degli ispettori di scuola materna, ed è un vero scandalo solo il fatto che sia stato presentato. Di fronte alla necessità di una profonda revisione della legge sulla scuola per l'infanzia nella nostra provincia, ci viene presentata la parte che riguarda gli ispettori. C'erano tre pagine di ipotesi da loro fatta di riforma che è stata bocciata perfino dalle intendenze, che praticamente dà una via facilitata per l'assunzione di questa importante funzione, senza concorsi e senza che in questo emendamento sia fissato neanche un requisito di competenza che venga richiesto alle persone che fanno questo lavoro. Mi pare che questo ordine del giorno che chiede di intervenire sulle cose gravi, di procedere ad un adeguamento di quello che è la regolamentazione delle scuole per l'infanzia nella nostra provincia, sia a maggior ragione giustificato dal fatto della presentazione di questa vergognosa ipotesi che vedremo fra poco e che praticamente estrapola una questione di alcune perso-

persone che non vogliono evidentemente fare il concorso, mentre invece per tutti gli altri problemi molto importanti e gravi della scuola nulla viene fatto.

Assessore Cigolla, Lei aveva promesso di presentare un disegno di legge di riforma della legge 36. Io ho visto alcune ipotesi che circolavano che erano peggiorative. Le chiedo, anche se siamo alla fine della legislatura - ma il lavoro fatto non è mai buttato via - di dare come indicazione il rispetto delle raccomandazioni europea. All'Unione Europea poco importa degli aspetti sociali, quindi non ci sono delle direttive, però ci sono delle raccomandazioni, di cui qui ci sono alcune piccole citazioni e altre cose. La invito ad impegnarsi di dare queste indicazioni, a fare una lettera, prendere un impegno a rispettare almeno queste indicazioni di adeguare la nostra legge in maniera da prevedere un adeguamento della nostra scuola per l'infanzia a quelli che sono gli standard di servizio e di qualità che in Europa sono vigenti, e anche in Italia, e che non mettano la nostra scuola per l'infanzia fuori dall'Europa, indietro rispetto all'Europa.

Trovo inaccettabile che la provincia più ricca spenda di meno, sempre di meno. Ho sentito addirittura che in questo disegno di legge che circolava, si prevede addirittura l'aumento del numero degli alunni nelle classi dove ci sono bambini portatori di handicap. Questa mi sembra una scelta spietata. Si hanno più soldi, magari si è disposti a dare qualche lira in più alle famiglie, e poi invece non si intende fare quello che sarebbe giusto, e cioè adeguarsi al numero. In altri Stati non si supera il numero di 16 bambini quando c'è un bambino portatore di handicap che deve essere integrato. L'attenzione necessaria per svolgere effettivamente questo lavoro di integrazione non può essere fatto se ci sono tantissimi bambini. Pensate poi che dalle altre parti ci sono due insegnanti e qui no.

Riassumendo voglio chiederLe che si proceda progressivamente sulla figura dell'assistente, che le assistenti attuali, visto che sono in gran parte in possesso del titolo di studio, vengano riformate per svolgere l'attività di docente, attraverso la formazione necessaria, e che queste modifiche per la scuola per l'infanzia vengano messe in cantiere, che almeno si vada in quella direzione, perché non possiamo ammettere davvero che sia questo l'unico settore dove vengono effettuati risparmi. Risparmiare sulla pelle delle future generazioni è una cosa sciocca, oltre che delittuosa.

VORSITZ DER VIZEPRÄSIDENTIN:

Dr. SABINA KASSLATTER-MUR

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE:

PRÄSIDENTIN: Wer möchte zu diesem Beschlußantrag reden? Frau Klotz, bitte.

KLOTZ (UFS): Ich muß sagen, daß der beschließende Teil des Beschlußantrages der Landesregierung sehr viel Spielraum läßt und daß es, gemessen an den Vorbereitungsarbeiten, die von seiten der Gewerkschaften und der Kindergärtnerinnen selber getroffen worden sind, eher ein bescheide-

ner Ansatz ist. Aus diesem Grund müßte der Beschlußantrag eigentlich auch für die Landesregierung akzeptierbar sein. Was steht nun im beschließenden Teil? *“... verpflichtet der Südtiroler Landtag die Landesregierung, umgehend einen Gesetzentwurf zur Novellierung des L.G. 36/76 vorzulegen, der den veränderten Bedürfnissen der heutigen Gesellschaft Rechnung trägt ...”* Daß dieses Gesetz novelliert werden muß, ist gar keine Frage. Daß sich die Bedürfnisse der heutigen Gesellschaft seit dem Jahre 1976 verändert haben, ist auch eine Tatsache, an der nicht zu rütteln ist. Inzwischen sind sehr viele Frauen berufstätig und die Eltern sind anspruchsvoller geworden. Sie sind nicht mehr damit zufrieden, daß der Kindergarten eine Aufbewahrungsstätte ist.

“... und eine höhere und qualitativ hochwertige Ausbildung des Kindergartenpersonals in dieser Provinz zum Ziele hat.” Wenn man schon eine eigene Universität braucht, um die Volksschullehrer und Kindergärtnerinnen entsprechend den Vorschriften des Ruberti-Gesetzes auszubilden, dann wird man mit diesem Gesetz automatisch nachziehen müssen. Des weiteren hoffe ich, daß auch die Männer einsehen, daß bei 25 Kindern pro Gruppe nicht mehr eine pädagogisch ausgebildete Person, nämlich die Kindergärtnerin, ausreicht. Sehr häufig steht nämlich nur eine ausgebildete Person zur Verfügung. Die Assistentin hat in den meisten Fällen zwar auch die Eignung, auf die Kinder aufzupassen, aber wir kennen alle das leidige Problem “Putzdienst”. Es hat sich gezeigt, daß die Kindergärtnerinnen recht haben, wenn sie verlangen, daß die Assistentinnen für die Unterstützung der Kindergärtnerinnen da sein müssen und nicht für den Putzdienst. Wir kennen das gerichtliche Verfahren, betreffend eine Kindergärtnerin bzw. Assistentin im Vinschgau, die anscheinend ihrer Aufsichtspflicht nicht nachgekommen ist, da sie den Gesetzen und den Dekreten Rechnung tragen wollte. Was zählt jetzt? Die Aufsichtspflicht oder die Putzpflicht? Ich will nicht mehr über diese Dinge reden, denn sie sind mir langsam peinlich. Daß wir in Zusammenhang mit der Ausbildung der Kinder immer noch von diesem leidigen Putzthema reden müssen, ist wirklich peinlich! Ich hoffe, daß die Männer der Landesregierung, die ja dafür verantwortlich sind - wir können zwar Vorschläge bringen, aber ausgeführt wird von der Landesregierung - endlich einsehen, daß es höchste Zeit ist, etwas zu unternehmen. Sie sollen sich nur einmal vorstellen, wie es ist, eine Stunde lang für 25 Kinder verantwortlich zu sein! Ich möchte mir den Landesrat anschauen, der das aushält und bereit ist, die Verantwortung dafür zu übernehmen! Hier handelt es sich ja nicht um Elf- bzw. Zwölfjährige, sondern um Drei- bis Sechsjährige. Ein Kind verletzt sich, ein anderes fühlt sich nicht wohl, einem anderen muß das Essen aufgeschnitten werden usw. Das mögen sich die Herren einmal vor Augen führen! Versetzen Sie sich einmal in die alltägliche Kindertagesituation hinein und Sie werden sehen, daß es höchste Zeit ist, den neuen Erfordernissen Rechnung zu tragen!

PRÄSIDENTIN: Möchte noch jemand von den Abgeordneten dazu Stellung nehmen? Niemand. Herr Landesrat, bitte.

CIGOLLA (Assessore alla scuola e cultura italiana, intendenza scolastica italiana, edilizia abitativa - PPTAA): E' noto a tutti che la Giunta provinciale ha istituito una commissione per la modifica della 36 e quello che è stato citato come progetto di modifica non è legge e neppure una volontà della Giunta provinciale, è semplicemente una codifica di disposizioni che non hanno mai raggiunto l'esecutivo provinciale. Che nella scuola si investe e non si risparmia l'abbiamo sempre detto, che la Giunta provinciale, investendo più di 500, quasi 600 miliardi nella scuola, non si può dire che non investa. Vorrei vedere in quale altra provincia di questa repubblica si investe tanto denaro come in questa provincia. Giustamente non si coniuga denaro con la qualità. Spesso e volentieri la qualità è legata a persone, a metodi, a percorsi didattici, a numeri. Di questo ne parlerà la commissione che è stata già praticamente investita.

Ritengo di dover dire che l'ordine del giorno delle due consigliere, pur essendo apprezzabile nell'auspicio che hanno sempre esternato sull'andamento della scuola materna altoatesina, sia per quanto riguarda il discorso del profilo professionale delle assistenti, sia per quanto riguarda il discorso del numero delle ore che attualmente nella provincia di Trento sono 25, da noi 35, sia per quanto riguarda il discorso del numero di bambini legato a persone che prestano attività lavorativa nella scuola materna, sono tutte argomentazioni sicuramente probatorie che troveranno l'attenzione di questa commissione che produrrà le nuove norme per la modifica della 36.

Mi auguro che questa volontà modificativa sia effettivamente consona a quello che nella commissione da più parti è stato esternato. Già fin d'ora posso anticipare che ci facciamo carico di quelle che saranno le considerazioni del consiglio dei delegati e delle delegazioni sindacali affinché questo venga presentato nelle competenti sedi e possa tramutarsi in norme future.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Ich ersuche um getrennte Abstimmung zwischen den Prämissen und dem beschließenden Teil.

PRÄSIDENTIN: In Ordnung. Wir stimmen über die Prämissen ab: mit 6 Ja-Stimmen, 12 Nein-Stimmen und 3 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Wir stimmen über der verpflichtenden Teil ab: mit 9 Ja-Stimmen und 12 Nein-Stimmen abgelehnt.

Die Sitzung ist bis 15.00 Uhr unterbrochen.

UHR 12.58 ORE

ORE 15.09 UHR

(Namensaufruf - Appello nominale)

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE:

Dott. UMBERTO MONTEFIORI

VORSITZ DES PRÄSIDENTEN:

PRESIDENTE: Riprendiamo la seduta.

Siamo in trattazione degli ordini del giorno al disegno di legge provinciale n. 138/97/bis.

Ordine del giorno n. 9 presentato dalle consigliere Kury e Zendron.

Premesso che

- * con legge 15 marzo 1997, n. 59 ("legge Bassanini") il Governo è stato delegato ad emanare uno o più decreti legislativi volti a conferire alle regioni le funzioni in materia di pianificazione del trasporto locale ed a stabilire i criteri per l'organizzazione del trasporto locale di ogni genere,
- * il decreto legislativo del Governo 19 novembre 1997, n. 422, stabilisce all'art. 1 che il trasferimento delle relative funzioni, dei beni e delle risorse deve essere effettuato in Provincia di Bolzano con apposita norma d'attuazione,
- * questo decreto legislativo stabilisce all'art. 9 che le funzioni e i compiti relativi alla programmazione e gestione dei servizi ferroviari regionali e locali, in concessione delle Ferrovie dello Stato S.p.A, con decorrenza dal 1° giugno 1999 verranno delegati alle regioni e che queste dovranno stipulare i relativi contratti di servizio novennali entro il 31 ottobre 1998,
- * nel frattempo è il ministero dei Trasporti, sentite le regioni, a rinnovare il contratto di servizio con le Ferrovie dello Stato inserendo comunque gli accordi con le regioni che integrano tale contratto con contratti regionali, a condizione che ciò non implichi costi aggiuntivi per lo Stato,
- * le regioni sono tenute a predisporre programmi per il trasporto pubblico locale anche per garantire il necessario coordinamento con il traffico interregionale,

constatato inoltre che

- * lo Stato continuerà ad assegnare alla Provincia ogni anno mezzi finanziari per ogni chilometro percorso su rotaia,
- * nell'ambito della politica provinciale per i trasporti deve essere prioritario fare in modo che un numero più alto possibile di viaggiatori e soprattutto di pendolari facciano uso del treno che è un mezzo di trasporto alquanto rispettoso dell'ambiente,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
invita

la Giunta provinciale

1. ad attivarsi affinché la norma d'attuazione venga predisposta ed attuata con massima sollecitudine e comunque ancora entro la legislatura in corso;
2. ad elaborare un programma pluriennale per il trasporto locale in cui la ferrovia si vede attribuire il ruolo che le spetta;
3. a preparare il nuovo contratto di servizio in tempo utile per garantirne la sottoscrizione - come previsto - entro l'ottobre 1998;

4. a stanziare fondi provinciali al fine di aumentare in futuro l'attrattiva del servizio ferroviario e a provvedere eventualmente sin d'ora all'acquisto di materiale rotabile.

Vorausgeschickt, daß

- * mit dem Ermächtigungsgesetz vom 15. März 1997, Nr. 59 (Basanini-Gesetz) die Regierung ermächtigt wurde, Gesetzesdekrete zu erlassen, um die Aufgaben der Nahverkehrs-Planung an die Regionen zu delegieren und die Kriterien für die Organisation des Nahverkehrs jedweder Art festzulegen,
 - * das Ermächtigungsdekret der Regierung Nr. 442 vom 19.11.97 im Art. 1 festhält, daß der Übergang der diesbezüglichen Funktionen, Güter und Ressourcen in der Provinz Bozen mit eigener Durchführungsverordnung zu verwirklichen ist,
 - * dieses Ermächtigungsdekret im Art. 9 festlegt, daß die Funktionen und Aufgaben der Planung und Verwaltung bezüglich der regionalen und lokalen Eisenbahndienste, welche in Konzession der Staatsbahnen AG sind, ab 1. Juni 1990 an die Regionen delegiert werden und daß die Regionen bis zum 31. Oktober 1998 die diesbezüglichen neunjährigen Dienstverträge abzuschließen haben,
 - * inzwischen das Transportministerium den Dienstvertrag mit den Staatsbahnen nach Anhörung der Regionen erneuert, wobei aber die Abkommen der Regionen darin aufgenommen werden, die diesen Vertrag mit regionalen Verträgen integrieren, sofern dabei für den Staat keine zusätzlichen Kosten entstehen,
 - * die Regionen Programme für den öffentlichen Nahverkehr zu erstellen haben, auch um die nötige Koordinierung mit dem überregionalen Verkehr zu bewerkstelligen,
- weitere festgehalten, daß
- * der Staat dem Land derzeit und auch in Zukunft finanzielle Mittel für Zugkilometer jährlich zur Verfügung stellt,
 - * es ein primäres Interesse der Landesverkehrspolitik sein muß, daß möglichst viele Reisende und insbesondere Pendler das umweltschonende Transportmittel Eisenbahn benützen,

fordert

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung auf,

1. sich dafür einzusetzen, daß die Durchführungsbestimmung vordringlich und auf alle Fälle noch innerhalb dieser Legislatur ausgearbeitet wird und in Kraft tritt;
2. ein mehrjähriges Nahverkehrsprogramm auszuarbeiten und darin der Eisenbahn die ihr gebührende Rolle zuzuweisen;
3. den neuen Dienstvertrag rechtzeitig vorzubereiten, damit er wie vorgesehen innerhalb Oktober 1998 unterzeichnet werden kann;
4. Landesgelder bereitzustellen, um den Eisenbahndienst in Zukunft attraktiver zu gestalten und eventuell auch jetzt schon Rollmaterial anzukaufen.

La parola alla consigliera Kury per l'illustrazione, ne ha facoltà.

KURY (GAF-GVA): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Bei diesem Beschlußantrag geht es um die Zukunft der Eisenbahn in Südtirol bzw. um den lokalen Nahverkehr generell. Ich habe versucht, die diesbezüglichen gesetzlichen Voraussetzungen, die in den letzten Jahren geschaffen worden sind, um es den Regionen Italiens zu ermöglichen, den regionalen Nahverkehr ab 1.1.1999 zu übernehmen, zu definieren. Ich denke, daß das ein wichtiges Datum ist und daß diese Übernahme eine wichtige Voraussetzung für eine zukunftsorientierte Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs ist. Nun muß ich allerdings feststellen, daß - so günstig die Voraussetzungen auch sind - man in Südtirol wenig Lust hat, sich dieser Sache anzunehmen. Es ist so, daß die Regierung im Jahre 1997 - mit dem Ermächtigungsgesetz von Bassanini - dazu ermächtigt wurde, Gesetzesdekrete zu erlassen, um diese Nahverkehrsplanung regional zu delegieren. Bei den anderen Regionen funktioniert das ohne Durchführungsbestimmung. In unserem Fall muß diese Delegation aber mit einer Durchführungsverordnung geregelt werden. Zumal das Datum nicht weiß Gott wie weit weg ist - wir befinden uns ja ein halbes Jahr vor dem 1.1.1999 -, kann ich mich nur darüber wundern, daß man die Durchführungsbestimmung bis heute noch nicht unterzeichnet hat. Soweit ich informiert bin, wird daran nicht sehr eifrig gefeilt.

Mit diesem Ermächtigungsgesetz Bassanini und mit der Delegation der Kompetenzen an die Regionen tritt nun auch die Frage auf, in welcher Form die Lokalkörperschaften den Nahverkehr organisieren. Ich denke, daß es höchste Zeit ist, sich darüber Gedanken zu machen, in welcher rechtlichen Form diese Betreibergesellschaft organisiert werden soll. Wir wissen ja, daß man im Jahr 1995 gemeinsam mit der SAD eine Studie erarbeitet hat, mit dem Untersuchungsobjekt, wie der öffentliche Nahverkehr in Südtirol zu organisieren sei. Dabei hat es unterschiedliche Vorstellungen gegeben. Ich denke aber, daß die Diskussion zu diesem Thema eigentlich voll im Gange sein müßte. Das ist aber nicht der Fall. Auch die Tatsache, daß man überlegen muß, wie der Dienstvertrag ab Oktober dieses Jahres ausschauen soll, macht mir Sorge. Wer werden die Verhandlungspartner sein? Welche juristische Form werden die regionalisierten Eisenbahner haben? Auch darüber müßte man sich Gedanken machen. Die wichtigste Frage in diesem Zusammenhang ist aber jene, ob überhaupt ein Konzept über die Art und Weise der Regelung des örtlichen Nahverkehrs besteht? Welche Rolle soll die "regionalisierte Eisenbahn" einnehmen?

Dieser Beschlußantrag ist schon seit längerer Zeit auf der Tagesordnung. Ich habe jetzt - im Rahmen der Debatte zum Nachtragshaushalt - die Gelegenheit genützt, auf diese wichtigen Neuerungsmöglichkeiten hinzuweisen und die Landesregierung aufzufordern, etwas schneller ans Werk zu gehen. Die Durchführungsbestimmung soll auf alle Fälle noch innerhalb dieser Legislatur abgeschlossen werden. Des weiteren soll ein mehrjähriges Nahverkehrsprogramm ausgearbeitet werden, und zwar mit einer genauen Definition der Rolle

der Eisenbahn. Der neue Dienstvertrag soll rechtzeitig vorbereitet werden, damit er innerhalb Oktober 1998 unterzeichnet werden kann. Last but not least sollen bereits jetzt Landesgelder bereitgestellt werden, um den Eisenbahndienst in Zukunft attraktiver gestalten und eventuell jetzt schon Rollmaterial ankaufen zu können. Das ist mein Wunsch. Ich kann Ihre Antwort schon vorhersehen, Herr Landesrat. Sie werden mir sagen: "Das geschieht alles schon. Wir sind italienweit die Besten. Wir wissen, daß das integrierte System wunderbar funktioniert hat." Nun möchte ich nur darauf hinweisen, daß es offensichtlich doch nicht so ist. Ich beziehe mich auf ein Interview, das Sie der "Tageszeitung" Ende des letzten Jahres gegeben haben, und zwar unter dem Titel "Straße Ja, Schiene Nein". Dabei wurde Ihnen unter anderem folgende Frage gestellt: *"Nach dem Bassanini-Gesetz sollen die Regionen die lokalen Netze übernehmen. Südtirol wird dabei wohl zugreifen?"* Ihre Antwort: *"Diese Entscheidung ist noch lange nicht gefallen, denn diese Diskussion ist noch offen. Ich bin voll davon überzeugt, daß wir die Eisenbahn unbedingt übernehmen müssen."* Sie haben dann auch auf diese Studie hingewiesen, von der ich gesprochen habe und die seit drei Jahren in einer Schublade liegt. Sie - so sagen Sie - beweist, daß die Übernahme der lokalen Eisenbahn nicht nur ökologisch, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll ist und finanziell überhaupt keine Mehrkosten darstellt. Auf die Frage des Journalisten, warum die Landesregierung zögert, die Eisenbahn zu übernehmen, haben Sie - und ich verlese das jetzt nicht, um Sie in Schwierigkeiten zu bringen, sondern um darauf aufmerksam zu machen, wo die effektiven Gegner der Regionalisierung der Eisenbahn sitzen - folgendes gesagt: *"Es gibt in dieser Sache den heftigen Widerstand der SVP"* - das glaube ich Ihnen -, *"einen Widerstand, den ich nicht verstehe, da er gegen den autonomistischen Geist geht. Während mit der Übernahme der ANAS sicherlich große Übernahmeausgaben auf uns zukommen, wissen wir bei der Eisenbahn durch die gemachte Studie genau, daß uns keine Mehrkosten entstehen."* Sie wundern sich - und der Titel heißt ja "Straße Ja, Schiene Nein" - über die Haltung der Landesregierung. Ich schließe mich Ihren Worten an, Herr Landesrat. Das ist tatsächlich nicht nur antiautonomistisch, sondern blind für die Herausforderungen der Zukunft. Ich würde mir wirklich wünschen - und hier wende ich mich vor allem an den Landeshauptmann, der gerade hereingekommen ist -, daß man endlich erkennt, daß die Organisation des Nahverkehrs in Südtirol wahrscheinlich eine der Hauptaufgaben der Zukunft ist und daß man die Gelder richtig investieren muß. Ich habe mir die Zahlen aus dem Haushalt herausgeschrieben. Mir erscheint es einfach armselig, wenn ich daraus entnehme, daß wir im Jahr 1996 für die Pendlerzulage ganze 4,5 Milliarden Lire ausgegeben haben, obwohl wir wissen, daß die Pendler an die fünfzig Prozent der Passagiere der örtlichen Eisenbahn ausmachen. Wenn wir diese Summe mit den Geldern, die anderswo investiert werden - beispielsweise für die Investitionen in Autobusse usw. -, vergleichen, ... Ich bin schon der Meinung, daß Autobusse einen wichtigen Dienst erbringen, aber man müßte manchmal auch abschätzen, ob ein zusätzlicher Waggon zwischen Bozen und Meran nicht eine sinnvolle Ausgabe wäre, denn die Anschaffung von neuem Rollmaterial könnte dem

positiven Trend der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel sicher eine weitere Schubkraft verleihen.

KLOTZ (UFS): Landesrat Di Puppo hat gestern in Zusammenhang mit unserem Beschlußantrag, betreffend die Verkehrspolitik im Etschtal, gesagt, daß im Falle des Eisenbahnangebotes, aber auch der Modernisierung derselben in Südtirol noch viel zu tun ist. Insofern ist dieser Antrag jetzt noch einmal ein Vorstoß in diese Richtung, mit der Spezifizierung hinsichtlich der Übernahme der Verantwortung für die regionalen Linien mit allem Drum und Dran. Dabei bedarf es in erster Linie der Organisation und der Programmierung. Wir haben gestern mehrfach darauf verwiesen, daß es keinen Verkehrsplan gibt. Das bedeutet, daß es auch kein klares Konzept gibt, auch was die Übernahme dieser Verantwortung anbelangt. Deshalb denke ich, daß ein mehrjähriges Nahverkehrsprogramm ausgearbeitet werden muß, in welchem der Eisenbahn die ihr gebührende Rolle zugewiesen werden muß.

Die Eisenbahn ist ein attraktives Verkehrsmittel, wenn es entsprechend eingesetzt und modernisiert wird und auch für die Sicherheit gesorgt wird. Das ist eine Binsenweisheit. Was wir jetzt im Staat Italien im letzten Jahr erlebt haben, ist auch nicht dazu angetan, um das Vertrauen der Bürger in das Verkehrsmittel "Eisenbahn" zu steigern. Sobald das Land Südtirol hier Verantwortung übernimmt, wird man hoffentlich auch dafür sorgen können, daß überall dort, wo es infolge der Sparmaßnahmen Schwachpunkte gegeben hat, entsprechende Maßnahmen gesetzt werden können, um die Sicherheit zu gewährleisten.

Eine weitere Forderung besteht darin, den neuen Dienstvertrag rechtzeitig vorzubereiten, damit er, wie vorgesehen, innerhalb Oktober 1998 unterzeichnet werden kann. Das ist ein mehr als berechtigtes Anliegen. Ich ersuche den Landesrat, uns über den letzten Stand Dinge zu informieren. Was fehlt? In welcher Zeit will man das Fehlende organisieren und realisieren? Wie und wann kann das Ganze endlich umgesetzt werden?

Die Forderung "*Landesgelder bereitzustellen, um den Eisenbahndienst in Zukunft attraktiver zu gestalten und eventuell auch jetzt schon Rollmaterial anzukaufen*", ist auch berechtigt. Kollege Willeit hat gestern ja gesagt, daß man den Eindruck hat, daß die Schiene auf die Straße umgelagert worden ist und nicht umgekehrt. Deshalb sind hier sicherlich eine ganze Menge von Vorbereitungen zu treffen. Natürlich werden Ihre Ämter jetzt sehr gefordert sein, aber je schneller und effizienter man diese neuen Aufgaben übernehmen kann, umsomehr Zeit gewinnt man und umsomehr kann man verhindern, daß die Straßen noch mehr belastet werden. Die Eisenbahn ist sicher das Verkehrsmittel schlechthin. Sie haben gestern von den neuen, modernen Bussen erzählt, die aufgrund des neuen Satellitensystems jederzeit erreichbar sind. Das mag schon sein, aber die Eisenbahn ist sicher umweltbewußter und ressourcenschonender. Deshalb werden wir den Antrag auf jeden Fall unterstützen.

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI):

Prendo atto, mentre questa legislatura sta volgendo al termine, che il tema trasporti è stato tutti i mesi un tema centrale. Da questo punto di vista, indipendentemente dalla volontà dei presentatori dell'ordine del giorno e delle interrogazioni che via via si sono succedute, si è voluto in questo modo riconoscere l'impegno, il lavoro di questo assessore e di questo assessorato. Mai prima di questa legislatura tale tema ebbe tanta attenzione, tanta centralità. Mai prima di questa legislatura il tema "ferrovia" è diventato un tema centrale nell'ambito dei trasporti che è competenza primaria della Provincia autonoma di Bolzano. Ci siamo trovati addirittura a precedere l'iniziativa del Governo con questa esperienza di integrazione del sistema dei trasporti gomma-ferro, a tal punto di aver immaginato nel 1995 la possibilità di realizzare una S.p.A. tra la SAD e le Ferrovie dello Stato per poter gestire il trasporto ferroviario locale quando ancora Bassanini non pensava di diventare Ministro di questo Governo.

Siamo arrivati a determinare quindi, sul piano pratico dell'esperienza viva, non delle chiacchiere, non dei sogni, non delle tonnellate di programmi che restano inattuati negli uffici, ma sulla base dell'esperienza misurabile da ognuno di noi e puntualmente riferita in quest'aula, in termini di cifre e non di valutazioni qualitative sommarie come quelle che vengono fatte, un modello concreto di programma di servizi che vedono un ruolo centrale rilevante da parte delle Ferrovie dello Stato con la contro prova dell'apprezzamento da parte degli utenti, che non ha mai avuto il minimo declino. E' un apprezzamento che si manifesta a cifre decisamente alte, elevate, senza sottrarre traffico al trasporto su gomma, quindi degli autobus, che anzi hanno registrato a loro volta un ulteriore incremento.

Se vogliamo essere seri l'invito è questo: cominciamo a sgomberare il campo da affermazioni così tanto per dire, come il discorso che ci sia un passaggio dalla rotaia alla strada. Lo si dimostri, si portino le cifre perché altrimenti è diabolico pensare che così si possa amministrare questa provincia, sulla base degli slogan, sulla base delle parole d'ordine. Si portino delle cifre e si dimostri quanto si tende affermare. Qui di ritardo, cara collega Zendron, c'è soltanto questo ordine del giorno, che non è un'interrogazione per cui non ci sarà risposta, che presume di fornire una ricetta completa - non di chiedere spiegazioni - presume di fornire un progetto sul quale si impegna in pratica un Consiglio e quindi una Giunta, nel caso specifico si esprime un invito.

"Ad attivarsi perché la norma di attuazione", lo stiamo facendo e non da oggi, anche in collegamento con le altre regioni. Si badi bene che se l'articolo 1 del decreto del Ministro dei trasporti prevede che per le regioni a statuto speciale si provvederà con apposita norma di attuazione, è frutto di due interventi dell'assessore provinciale ai trasporti della provincia di Bolzano che ha inteso così distinguere il rapporto rispetto alle altre regioni a statuto ordinario, le quali sono ben lungi dall'idea di assumersi questa responsabilità. La stanno vivendo in termini di resistenza, tant'è che quando si parla di programma di servizio, si parla di programma di servizio minimo, significa il livello minimo che deve essere garantito al di sotto del quale non si può dire che venga fornito un

venga fornito un servizio pubblico. Questo è il livello della discussione. Noi siamo ben lungi e ben oltre questo livello minimo. Tant'è che lo stesso Ministro dei trasporti in due occasioni mi ha invitato a relazionare a Roma, al CNEL, e presso la federazione delle aziende che gestiscono il trasporto pubblico, come abbiamo organizzato noi il nostro servizio, qual è stato il risultato dell'esperienza all'ombra di tre anni di questo sistema integrato.

Come si fa a dire allora che non esiste la volontà per arrivare ad un risultato?! Altro è il ragionamento dell'intervista, dove le domande poste non sono mai quelle che si leggono poi scritte. I giornalisti normalmente dicono perché per necessità di spazio si deve far sintesi. La resistenza che ho registrato e che registro in Giunta provinciale è rispetto alla necessità che anche i collegamenti Verona-Brennero e i due collegamenti giornalieri Bologna-Brennero ricadano sotto la nostra organizzazione, proprio perché quella è la condizione minima per dare una valenza ulteriore ad un sistema di trasporto locale, perché non sia isolato, avulso da una rete, perché ormai la logica che il trasporto sia organizzato su base di rete e non di bacini è un dato assodato a livello mondiale. Immaginare un'organizzazione del trasporto locale in Alto Adige che non abbia punti di riferimento con i nodi principali Verona e Bologna credo che sia davvero un'azione miope. In questa fase io sto insistendo perché ci si convinca che quella scelta che può sembrare onerosa, in realtà alla lunga si dimostrerà essere vantaggiosa perché dà una valenza in più al nostro sistema di trasporto locale.

Stiamo stanziando fondi, in un periodo in cui nemmeno vi era l'obbligo per farlo. Lo abbiamo fatto magari non per comperare le carrozze ferroviarie, ma ne vale la ragione lo stesso quando lo si fa per finanziare parcheggi, barriere anti rumore, per la modifica sud della stazione di Bolzano per poter aumentare i treni di servizio con labanalizzazione, quando lo si fa progettando, come si sta facendo a Brunico, una stazione integrata bus-treno in maniera tale da portare su uno stesso luogo chi ha bisogno di passare dalla gomma al ferro o viceversa. Credo che questo sia un modo concreto di intervenire, forse meno vistoso del comperare la carrozza ferroviaria per la quale al momento avremmo anche qualche difficoltà di ordine giuridico e di competenza, ma sulle altre cose lo stiamo facendo. Lei ha citato il caso dei 5 miliardi per quanto riguarda l'intervento nel sistema integrato. Credo che questo sia anche un altro modo importante per fornire risorse alle Ferrovie dello Stato che in provincia di Bolzano realizzano un ottimo risultato economico perché acquistino materiale rotabile. E l'hanno fatto, se è vero che in tre anni di 24 treni di vecchia generazione ne sono rimasti soltanto 8 e che l'offerta ferroviaria è quasi raddoppiata in Alto Adige.

PRESIDENTE: Metto in votazione l'ordine del giorno: respinto con 9 voti favorevoli, 16 voti contrari e 1 astensione.

Ordine del giorno n. 10, presentato dalle consigliere Kury e Zendron.

I premi per il restauro ambientale assegnati da alcuni anni dall'UE (provvedimento n. 9 ai sensi del regolamento n. 2078) e dall'amministrazione provinciale per la coltivazione estensiva naturale di prati, sono un'alternativa esemplare ed efficace a bonifiche e concimazioni intensive, che hanno risaputi effetti negativi sul paesaggio e sulla varietà delle specie animali e vegetali, e quindi alla sovrapproduzione.

Purtroppo, attualmente, le domande per le due categorie premiabili più diffuse, quella per prati magri ricchi di erbe e quella per prati di montagna ricchi di varietà, vengono ammesse dalla Giunta provinciale solo per le zone protette. Anche in occasione del termine per la presentazione delle domande del 3 aprile 1998, non c'è stata l'estensione dei premi per prati magri e di montagna all'intera provincia, nonostante che rappresentanti dei contadini e assessorato per la tutela del paesaggio avessero prospettato questa possibilità. Per i contadini è incomprensibile che per una certa prestazione di restauro ambientale si conceda, nei parchi naturali, persino un aumento del 100%, mentre fuori di essi, cioè in circa l'80% della superficie provinciale, il medesimo impegno per la cura naturale e tradizionale del paesaggio culturale non viene affatto compensato e riconosciuto.

Non può certo dipendere da mancanza di risorse finanziarie, perché a quanto pare nel 1997 nel bilancio dell'assessorato per la tutela del paesaggio oltre un miliardo di lire è rimasto inutilizzato, e nel bilancio del 1998 c'è stato un ulteriore aumento.

Tali prati coltivati con metodi naturali sono particolarmente frequenti nei masi d'alta montagna e nelle malghe; la suggerita estensione dei premi per il restauro ambientale costituirebbe dunque un aiuto efficace per i veri contadini di montagna, che lavorano in condizioni difficili e non sono assolutamente in grado di stare al passo con la pressione a produrre esercitata dalle aree più favorite. Tutto ciò premesso,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO
sollecita

la Giunta provinciale

ad ammettere, per il secondo termine di presentazione previsto per settembre 1998, le domande di premi per il restauro ambientale ai sensi della misura n. 9, regolamento n. 2078 per le categorie prati magri e prati di montagna ricchi di varietà, anche per prati al di fuori delle aree protette, nell'intera provincia.

Die Landschaftspflegeprämien, die von der EU (Maßnahme 9 gemäß Verordnung 2078) und der Landesverwaltung seit einigen Jahren für die extensive naturnahe Bewirtschaftung von Wiesen gewährt werden sind eine beispielhafte, wirksame Alternative zu Meliorierungen und Intensivdüngung mit den bekannten negativen Auswirkungen für die Landschaft, den Artenreichtum von Tieren und Pflanzen und die Überproduktion.

Leider werden Ansuchen um die beiden am weitesten verbreiteten Prämienkategorien - jene für kräuterreiche Magerwiesen und artenreiche Bergwiesen - von der Landesregierung derzeit nur in

Schutzgebieten zugelassen. Auch bei dem bis 3. April 98 laufenden Gesuchstermin ist die von Bauernvertretern und vom Assessorat für Landschaftsschutz für 1998 in Aussicht gestellte landesweite Ausdehnung der Prämien für Magerwiesen und Bergwiesen nicht erfolgt.

Es ist für die Bauern nicht einzusehen, daß für ein und dieselbe Landschaftspflegeleistung im Naturpark sogar noch eine Erhöhung um 100 % gewährt wird, außerhalb jedoch (das heißt auf rund 80 % der Landesfläche) ebenderselbe Einsatz für die naturnahe traditionelle Pflege der Kulturlandschaft überhaupt nicht honoriert und anerkannt wird.

An fehlenden Geldmitteln kann es nicht liegen, da im Haushalt des Assessorates für Landschaftsschutz 1997 angeblich über 1 Milliarde Lire ungenützt verfallen sind und im Haushalt 1998 eine weitere Aufstockung erfolgt ist.

Da derartige naturnahe Wiesen besonders auf extremen Bergbauernhöfen und Almen häufig sind, würde diese Ausdehnung der Landschaftsschutzpflegeprämie eine wirksame Hilfe für die unter schwierigen Bedingungen arbeitenden eigentlichen Bergbauern sein, die mit dem Produktionsdiktat der Gunstlagen nie mithalten können.

Dies vorausgeschickt,

fordert

DER SÜDTIROLER LANDTAG

die Landesregierung auf,

bei dem im September 1998 vorgesehenen zweiten Gesuchstermin Ansuchen um Landschaftsprämien gemäß Maßnahme 9, Verordnung 2078 für die Kategorien Magerwiesen und artenreiche Bergwiesen auch außerhalb der Schutzgebiete landesweit zuzulassen.

La parola alla consigliera Kury per l'illustrazione.

KURY (GAF-GVA): Danke, Herr Präsident! Ich habe dieses Thema in Form einer Tagesordnung eingebracht, da es dringend ist.

Herr Präsident, ist Landesrat Laimer hier, denn dieser müßte eigentlich antworten? Danke.

Kurz zusammengefaßt geht es bei in dieser Tagesordnung darum, die Landschaftspflegeprämien nicht nur in den Schutzgebieten auszahlend, sondern auch auf andere Gebiete auszudehnen, und zwar aus folgender Begründung: Ich denke, daß die Erhaltung einer artenreichen Kulturlandschaft ein allgemeines Anliegen sein sollte. Eine Möglichkeit, dazu beizutragen, ist die Belohnung jener Landwirte, die extensiv arbeiten und die bei ihrer Arbeit den Artenreichtum nicht zerstören. Diese Landschaftspflegeprämien dienen dazu, das traditionelle Landschaftsbild und die biologische Vielfalt wertvoller ökologischer Lebensräume zu erhalten. Wenn wir dieses Prinzip, welches ja in allen programmatischen Erklärungen der Landesregierung steht, teilen, dann ist es eigentlich unverständlich, daß man die Landschaftspflegeprämien nur in den Schutzgebieten ausbezahlt. Ich beziehe mich in dieser Tagesordnung auf die Kategorien für kräuterreiche Magerwiesen und artenreiche Bergwiesen. Es gibt

einen Beschluß der Landesregierung, der die Auszahlung dieser Prämien, die zum Teil mit EU-Geldern, zum Teil aber auch mit Landesgeldern finanziert werden, nur in Schutzgebieten vorsieht. Die Vertreter der Landesregierung, die mit Umweltverbänden in Kontakt sind, wissen, daß der allgemeine Wunsch besteht, daß diese Prämien ausgedehnt werden und generelle Wirksamkeit haben. Diese Prämien sollen überall dort ausbezahlt werden, wo man naturnah arbeitet. Im übrigen ergibt sich aufgrund der momentanen Handhabung eine paradoxe Situation. Bauern, die im Naturparkgebiet leben, bekommen für die genau gleiche Tätigkeit hundert Prozent Pflegeprämie, während Bauern, die einen Meter daneben dieselbe Tätigkeit verrichten, durch den Raster fallen. Meiner Meinung nach ergibt sich hier folgendes Ungleichgewicht: Auf zwanzig Prozent der Böden Südtirols wird naturnahes Landwirtschaften prämiert, auf achtzig Prozent der Landesfläche wird dieselbe Art und Weise des Umgangs nicht belohnt. Nachdem von verschiedenen Seiten - sei es von Bauern- als auch von Naturschutzverbänden - immer wieder der Wunsch geäußert wurde, diese Pflegeprämien überall auszuzahlen, frage ich mich, warum die Landesregierung diesen Beschluß gefaßt hat. Ich frage mich, warum die Landesregierung diesen Anforderungen und Bitten kein Gehör schenkt, zumal im Haushalt 1997 des Assessorats für Landschaftsschutz eine Milliarde Lire ungenützt verfallen zu sein scheint. So hat man mir berichtet. Überschlägigen Rechnungen zufolge würde eine Berücksichtigung aller Ansuchen für diese Kategorien - Mager- und Bergwiesen - circa 500 bis 600 Millionen Lire ausmachen. An den Geldmitteln kann es also nicht liegen. Deshalb ist es für mich unverständlich, warum man diesen Wunsch nicht respektiert. Er käme ja vor allem jenen Bauern zugute, die tatsächlich erschwerte Produktionsbedingungen vorfinden. Ich denke, daß das eine würdevollere Unterstützung wäre als irgendwelche Notstandsfonds usw. Ich habe nichts gegen Notstandsfonds, aber ich denke, daß ein Bauer, der unter erschwerten Bedingungen arbeitet und doch genau das tut, was die Landesregierung in ihren programmatischen Dokumenten verlangt - Erhaltung der Artenvielfalt, des Bodens und des Grundwassers -, eigentlich belohnt werden müßte. Deshalb ist es mein Wunsch - und dieser wird von Bauernorganisationen und Naturschutzverbänden mitgetragen -, die Einschränkung der Prämienauszahlung bei Magerwiesen und Bergwiese in den Naturschutzgebieten fallen zu lassen und bereits bei den nächsten Ansuchen die Möglichkeit zu schaffen, daß auch Bauern, die nicht in Schutzgebieten leben, in Zukunft zum Zuge kommen. Ich denke, daß das ein Schritt in die richtige Richtung wäre, und zwar sowohl von der Erhaltung des traditionellen Landschaftsbildes als auch von der Erhaltung von ökologisch wertvollen Lebensräumen her.

MAYR (Landesrat für Landwirtschaft, Land- und forstwirtschaftliche Berufsertüchtigung - SVP): Sehr geehrter Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Das Programm gemäß der Verordnung 2078 von 1994 läuft mit den Auszahlungen, die im Oktober dieses Jahres erfolgen, aus. Damit es zu keiner Unterbrechung kommt, haben wir bereits zu Beginn dieses Jahres mit

der Ausarbeitung eines neuen Programmes begonnen, wobei wir in x Sitzungen mit den berufsständischen Organisationen und mit den Technikern ... (Mikrofon funktioniert nicht) Das erste Fünf-Jahres-Programm wird mit dem 15. Oktober 1998 die letzte Auszahlung erfahren. Damit es keine Unterbrechung gibt, haben wir das zweite Fünf-Jahres-Programm 1999-2003 im Rohentwurf mehr oder weniger fertiggestellt. Wir wissen derzeit aber noch nicht - weder seitens der Europäischen Union noch seitens des zuständigen Ministeriums, das ja zu fünfzig Prozent mitfinanzieren muß -, welchen Betrag dieses Programm erreichen kann, darf oder soll. Aus diesem Grunde sind alle Wünsche, die Sie hier vorbringen, derzeit noch verfrüht. Wir werden das Programm nicht abgeben, bevor wir nicht genau wissen, wieviel dem Staat die Mitfinanzierung kostet. Er selbst will es ja auch wissen. Des weiteren muß geklärt werden, ob die Mitfinanzierung seitens des Mitgliedsstaates mit fünfzig Prozent garantiert ist. Innerhalb der Europäischen Union gibt es nämlich auch Fälle, bei denen die fünfzig Prozent nicht von den Mitgliedsstaaten, von den Ländern aufgebracht werden müssen. In der Bundesrepublik Deutschland werden die 2078-er Programme zum Beispiel zu fünfzig Prozent von der Europäischen Union und zu fünfzig Prozent von den einzelnen Bundesländern getragen. In Österreich werden fünfzig Prozent von der Europäischen Union und von den restlichen fünfzig Prozent sechzig Prozent vom Bund und vierzig Prozent von den Ländern aufgebracht. Nachdem es in der Europäischen Union neue Ausrichtungen gibt, wollen wir, bevor wir weitere Wünsche in das Programm aufnehmen, Klarheit schaffen. Wir haben auch andere Dinge vor, die in diesem Beschlußantrag nicht angeführt sind. Wie gesagt, wir müssen abwarten, um zu schauen, ob die Mitfinanzierung gesichert ist. Wenn das der Fall ist, dann kann das Land ohne weiteres zusätzliche Beihilfen, die nicht im Programm enthalten sind, vergeben. Vorher wollen wir aber versuchen, möglichst viele Dinge in das Programm aufzunehmen.

Frau Kollegin, in bezug auf Ihre Aussagen, daß 80 Prozent konventionell und 20 Prozent ökologisch produziert ...

Habe ich Sie nicht richtig verstanden?

KURY (GAF-GVA): *(unterbricht)*

MAYR (Landesrat für Landwirtschaft, land- und forstwirtschaftliche Berufsertüchtigung - SVP): Entschuldigen Sie vielmals, aber ich habe Sie nicht richtig verstanden. Somit ist dieses Kapitel abgeschlossen.

Also, ich bin der Auffassung, daß wir dem vorliegenden Beschlußantrag derzeit nicht zustimmen können. Wenn Sie ihn aufschieben wollen, dann steht Ihnen das frei. Es wäre nicht produktiv, wenn wir versuchen würden, möglichst viel im staatlichen Programm unterzubringen, um die Eigenmittel anderweitig einzusetzen. In dem Moment, in dem die Regionen aber Eigenmittel für diese Maßnahme 2078 einsetzen, wird sich der Staat von seinem Anteil verabschieden. Der EU ist das egal. Sie sagt nur, daß der Staat oder seine

Gliederungen für die ersten fünfzig Prozent aufkommen muß. Aus diesem Grunde können wir dem vorliegenden Beschlußantrag nicht zustimmen.

VORSITZ DER VIZEPRÄSIDENTIN:

Dr. SABINA KASSLATTER-MUR

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE:

PRÄSIDENTIN: Wir kommen zur Abstimmung über die die Tagesordnung Nr. 10 ab: mit 6 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Tagesordnung Nr. 11, eingebracht von den Abgeordneten Kury und Zendron.

Im Jahre 1997 war am Brenner ein neuer Transitrekord zu verzeichnen: 1.169.537 (in Worten: einmillioneinhundertneunundsechzigtausendfünfhundertsiebenunddreißig) Lastkraftwagen wurden gezählt (Bericht des Landes Tirol über die Verkehrsentwicklung 97). Trotz verdoppelter LKW-Nachtmaut ist der Transit gegenüber 1996 um 5,4% gestiegen. Dem siebenmal größeren Transportzuwachs auf der Straße gegenüber der Schiene zwischen 1990 und 1997 kann nicht tatenlos zugesehen werden, zumal bestimmte Pläne der EU im grenzüberschreitenden Güterverkehr (uneingeschränkter Samstag- und Nachttransit) die Situation noch verschlimmern werden.

Um den Initiativen der Bevölkerung entlang der Transitstrecke, die nicht gewillt ist, diese Entwicklung stillschweigend hinzunehmen, den nötigen Nachdruck zu verleihen,

beschließt

DER SÜDTIROLER LANDTAG,

die vom Transitforum geplante Blockade auf der Brennerautobahn, die von den Umweltschutzverbänden, zahlreichen Gemeinden und den Parteien in Tirol mitgetragen wird, zu unterstützen.

Nell'anno 1997 al Brennero è stato registrato un nuovo record di transito: sono stati contati 1.169.537 (unmilionecentosessantasevemila cinquecentotrentasette) camion (relazione del Land Tirol sullo sviluppo del traffico 1997). Nonostante il raddoppio del pedaggio notturno per camion il transito è aumentato del 5,4% rispetto al 1996. L'aumento sette volte maggiore del trasporto su strada rispetto a quello su rotaia tra il 1990 e il 1997 non può essere accettato passivamente, tanto più che determinati progetti dell'UE relativi al trasporto merci transfrontaliero (illimitato transito notturno e di sabato) andranno ad aggravare ulteriormente la situazione.

Per dare il necessario rilievo alle iniziative della popolazione lungo la rotta di transito, non disposta ad accettare tacitamente tale sviluppo,

IL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

delibera

di appoggiare il blocco dell'Autobrennero programmato dal "Transitforum" e sostenuto altresì dalle associazioni protezionistiche, da numerosi comuni e dai partiti del Tirolo.

La parola alla consigliera Kury per l'illustrazione.

KURY (GAF-GVA): Ich denke, daß dieses Thema allseits bekannt ist, weshalb ich mich bei der Erläuterung dieses Beschlußantrages kurz fassen kann.

Das Transitforum Österreich hat für den 12. und 13. Juni eine Brennerblockade vorgesehen. Es geht darum, an der Mautstelle Schönberg den Unmut über den steigenden Transitverkehr kundzutun. Die Prämisse des Beschlußantrages enthält einige erschreckende Daten. Offensichtlich haben wir uns aber schon daran gewöhnt, daß diese jährliche Transitsteigerung zu akzeptieren ist. Ich denke, daß wir das nicht einfach akzeptieren sollten. Wir sprechen zwar immer wieder davon, daß der Transitwahn gestoppt werden muß. In Wirklichkeit werden aber sowohl auf lokaler, als auch auf nationaler und europäischer Ebene die Weichen falsch gestellt. Wir sollten tatsächlich auf allen drei Ebenen argumentieren. Es ist nämlich zu einfach zu sagen, daß wir nichts tun können, bevor man in Brüssel nicht die Weichen anders stellt. Deshalb denke ich, daß es eine konzertierte Aktion auf allen Ebenen braucht.

Nun weiß ich auch, daß die Landeshauptmänner von Nord- und Südtirol vor drei Wochen in Sterzing erschreckende Daten über die Lärm- und Abgasbelastung längs der Autobahn vorgestellt haben. Dort ist bestätigt worden, was man im Grunde genommen schon lange weiß, nämlich, daß die Grenzwerte sowohl der Luft-, als auch der Abgas- und Lärmbelastung regelmäßig überschritten werden, und zwar nicht in geringfügigem, sondern in erschreckendem Maße. Aufgrund von Studien wissen wir, daß die Böden längs der Autobahn verseucht sind. Zwar pflanzt man jetzt Hecken usw., aber die Streuung der giftigen Abgase ist schon sehr weit. Wir wissen das auch von der MeBo her, wo ja das gesamte Etschtal mit den Autoabgasen überzogen wird. Wir wissen auch bzw. wir würden wissen - wenn wir es zur Kenntnis nehmen wollten -, daß es Studien gibt, die sich allerdings noch im Anfangsstadium befinden, und zwar in Zusammenhang mit steigenden Krebsraten und der steigenden Verkehrsbelastung. In Sterzing hat eine Arbeitsgruppe die Aufgabe bekommen, einen Krebsatlas über das Wipptal zu erstellen. Ich weiß natürlich, daß diese Daten zahlenmäßig so gering sind, daß man noch keine repräsentative Studie erarbeiten kann. Der Ansatz wäre aber der richtige, weshalb man die Studie auf Südtirol ausdehnen müßte, so wie es auch in Österreich der Fall ist. Ich denke, daß man vor den Ergebnissen Angst hat, weshalb man nur kleine Schritte vorwärts macht.

Das ist die Situation. Ich glaube nicht, daß man dramatisieren kann, da es gar nicht möglich ist. Im übrigen sind wir von den Landeshauptleuten Durnwalder und Weingartner bei ihrer Pressekonferenz in Sterzing bestätigt worden. Wenn ich mich nicht irre, war auch Landesrat Michl Laimer anwesend. Wenn man einerseits diese Daten vor Augen hat und sie auch der Öffentlichkeit

präsentiert, dann muß man parallel dazu auch Taten setzen, um eine Veränderung herbeizuführen. Wenn wir wissen, daß Nordtirol wegen der Überschreitung der Mautgebühren beim Europäischen Gerichtshof eine Klage behängen hat, wenn wir aber auch wissen, was sich in unserem Nachbarland Schweiz abspielt, wo man dem Verkehrsproblem beispielhaft zu Leibe rückt - begonnen mit der Alpeninitiative, die man ja nach und nach umsetzt -, dann müssen wir von unseren beiden Nachbarländern eigentlich etwas lernen. Wir müssen lernen, die Kostenwahrheit nicht nur auf einen Slogan zu beschränken, sondern sie auch umzusetzen. Die logische Folge davon ist eine italienweite Anhebung der Autobahnggebühren, und zwar vor allem für den Schwerverkehr. Das, was die Schweiz konsequenterweise eingeführt hat, nämlich eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, ist auch südtirol- bzw. italienweit zu fordern.

Mit großer Sorge blicke ich auch in Richtung Brüssel, wo man ja beabsichtigt, die wenigen Limits für den Schwerverkehr aufzuheben. Ich beziehe mich auf die Forderung Hollands, das Samstagnachmittagsfahrverbot für Lastkraftwagen aufzuheben bzw. auch das Nachtfahrverbot zu durchlöchern. Momentan ist es ja so, daß sämtliche Schwerverkehrsfahrzeuge, die 7,5 Tonnen überschreiten, von Samstag 15.00 Uhr bis Sonntag 22.00 Uhr nicht verkehren dürfen. Was ist nun der Vorschlag der Europäischen Kommission auf Antrag von Holland? Man will das Fahrverbot nur auf den Sonntag beschränken, und zwar von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Des weiteren will man eine ganze Reihe von Feiertagen, an denen dieses Fahrverbot herrscht, abschaffen. Das wird zur Folge haben, daß zum Touristenverkehr auch noch der Schwerverkehr hinzukommt. Wir können uns vorstellen, welche Auswirkungen das haben wird. Es genügt, sich die Kolonnen vom Pfingstmontag in Erinnerung zu rufen. Dazu käme auch noch der Schwerverkehr. Des weiteren will man das momentan herrschende Fahrverbot von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr fallen lassen, und zwar für jene Schwerverkehrsfahrzeuge, die nicht in die Kategorie "silenziosi" fallen. Ich denke, daß die Vorschläge auf europäischer Ebene total in die falsche Richtung gehen. Ich glaube, daß sich die Alpenländer hier absolut solidarisch verhalten müssen. Man kann sich auf europäischer Ebene nur durchsetzen, wenn sich Nord- und Südtirol, aber auch die Schweiz zusammenschließen und sagen: "Wir lassen uns unseren Lebensraum nicht zerstören!" Insofern ergeht an den Landtag und an die Landesregierung die Aufforderung, die Brennerblockade zu unterstützen bzw. zumindest jene Forderungen mitzutragen, die sowohl für Nord-, als auch für Südtirol gelten.

PRÄSIDENTIN: Wer möchte dazu reden? Pius Leitner, bitte.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Danke, Frau Präsidentin! Wir werden diesen Beschlußantrag selbstverständlich unterstützen. Wir haben schon vor einigen Wochen unsere Teilnahme an der Brennerblockade angekündigt. Was mir aber fehlt, ist ein gemeinsames Programm, das der Südtiroler Landtag bei dieser Blockade vortragen sollte, denn nur eine Protestkundgebung zu unterstützen, ist ein bißchen wenig. Wir kennen die Forderungen des Transitforums,

die man im wesentlichen teilen muß, denn wir vertreten ja die Lebensinteressen der an der Brennerroute lebenden Bevölkerung. Ich habe oft schon gesagt, daß die Südtiroler hier eh schon viel zu lange nur Zuschauer war. Wenn wir derzeit mitverfolgen, daß die Europäische Union den Staat Österreich wegen der zu hohen Tonnenmaut klagt ... Vor kurzem wurde in der Cusanus-Akademie ja eine Studie vorgestellt, wobei Autobahnpräsident Willeit gesagt hat, daß, wenn diese Zahlen stimmen sollten, die Autobahn gesperrt werden müßte. Sechzig Prozent - genau gesagt zwei Drittel - der Schadstoffe in diesem Bereich kommen nämlich von der Autobahn. Das ist wirklich alarmierend. Es wurde an drei Orten gemessen, und zwar im Bundesland Tirol, in Südtirol und im Trentino. Diese Zahlen sind wirklich besorgniserregend, weshalb man nicht so tun kann, als ob man sie nicht kennen würde.

Ich möchte ein weiteres Mal betonen, daß wir es uns nicht zu einfach machen sollen, indem wir nur auf die Lkw's zeigen, denn den Hauptanteil am Transit machen immer noch die Pkw's aus. Wir sprechen schon seit Jahrzehnten über eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. In der Praxis kommen wir diesen Erklärungen aber nicht nach. Wir hinken immer noch hinterher. Heute kann man in der Zeitung lesen, daß die Innsbrucker Mediziner über die Zunahme des Ozons besorgt sind. Heuer wurden die zulässigen Ozonwerte in Innsbruck bereits zwanzig Mal überschritten. Die Hauptursache dafür ist nun einmal der Verkehr. Es gibt andere Motive, die man hier anführen könnte. Deshalb glaube ich, daß es wirklich zwei Tage der Besinnung sein sollten. Man soll aber nicht nur deshalb nach Schönberg fahren, um die Autobahn zu sperren. Es gilt, eine klares Signal nach Brüssel zu senden, daß wir nicht bereit sind, alles hinzunehmen, was dort oben verordnet wird. Man sagt immer nur: "Das hat Brüssel entschieden. Das hat Rom entschieden. Das hat Bozen entschieden." Ich glaube, daß die Bevölkerung nicht mehr bereit ist, in allen Fragen zuzuschauen und diese Entscheidungen so hinzunehmen, denn hier trifft man ihren Lebensnerv. Hier geht es wirklich um die Zukunft unseres Landes. Deshalb sollte der Landtag bei dieser Brennerblockade dabei sein. Wie gesagt, ich hätte mir gewünscht, daß man einen gemeinsamen Forderungskatalog erarbeitet, der kurz-, mittel- und langfristig umzusetzen ist. Gerade in diesen Tagen konnten wir den Zeitungen entnehmen, daß das Projekt "Brennerbasistunnel" unter den vierzehn großen Projekten der Europäischen Union wieder weit hinten gereiht wurde. Der Brennerbasistunnel ist sicherlich kein Allheilmittel, aber die Landesregierung verfolgt ja diese Theorie. Hier gibt es bisher aber nur die Aussage, daß es mit der Finanzierung immer noch nicht weit her ist. Infolgedessen hängt noch alles in der Luft. Wenn wir nur alle zwei Jahre einmal protestieren gehen, werden wir das Problem nicht lösen können, aber diese Blockade bietet einem die Gelegenheit, sich Gedanken über die Zukunft zu machen und - gemeinsam mit den Nordtirolern - ein deutliches Signal nach Brüssel zu senden.

BENEDIKTER (UFS): Ich möchte Ihnen vorlesen, was Kuno Schraffl am 15. April dieses Jahres geschrieben hat: "*Nachdem in letzter Zeit immer be-*

unruhigendere Prognosen über die zukünftige Entwicklung des Straßengüterverkehrs veröffentlicht worden sind, möchte der Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol - gleichzeitig regional zuständiges CIPRA-Komitee - seine Haltung diesbezüglich darlegen. Daß die Belastungen durch die Brennerautobahn für die Bewohner bereits jetzt untragbar sind und alle Grenzwerte überschritten worden, belegt die unter Mitarbeitern der Landesregierung von Nordtirol, Südtirol und dem Trentino erstellte Studie, betreffend Lärm und Abgase. Verursacht wurde dieser Zustand durch eine völlig gegen die Menschen gerichtete Politik der EU, welche derzeit massiv an weiteren Erleichterungen für den Straßengüterverkehr bastelt. Erwähnt seien unter anderem die Bestrebungen zur Senkung der Mautgebühren in Österreich, die Aufhebung des Lkw-Fahrverbots an sieben Feiertagen im Jahr sowie die Verkürzung des Wochenendfahrverbotes. Wenn diese Politik der Europäischen Union fortgesetzt wird, dann könnten die derzeitigen Wachstumsraten von circa fünf Prozent im Jahr in fünfzehn Jahren zu einer Verdoppelung des Güterverkehrs über den Brenner führen und die katastrophalen Prognosen - einschließlich Verkehrskollaps - wahr werden. Auch eine neue Eisenbahnlinie könnte unter diesen Bedingungen nur einen Teil des Verkehrszuwachses aufnehmen, wodurch sich die Situation der Einwohner längs der Brennerautobahn weiter verschlechtern würde. Da bei Inbetriebnahme einer neuen Infrastruktur aufgrund dieser unsinnigen Verkehrspolitik mit weiteren Zuwächsen zu rechnen ist, müßte sofort mit dem Bau der nächsten Transitstrecke begonnen werden. Auch der Ausbau der bestehenden Eisenbahnstrecke hat seine Grenzen, und zwar dort, wo die Lärmbelastung trotz Schutzmaßnahmen zu einer deutlichen Verminderung der Lebensqualität der Anrainer führt. Eine von einigen Seiten angepeilte Verdreifachung der Kapazität hat bereits den Bürgermeister der Stadt Bozen auf den Plan gerufen." Ich habe in meinem Beschlußantrag zum Dreier-Landtag - "Keine neue Brenner-Neat" - folgendes ausgeführt: "Der Dreier-Landtag Südtirol, Tirol und Trentino stellt fest, daß 1991 das Südtiroler Unterland ohne Bozen und Überetsch 36.510 sowie das Eisacktal und Wipptal Südtirols 58.343 Einwohner hatten, für welche diese Täler die angestammte Heimat bilden, von deren alpiner Kulturlandschaft sie leben; und daß trotz des beschlossenen Lötschberg-Basistunnels und der Erweiterung der Gotthardbahn und der Öffnung des Ostens Europas zu einer gemeinsamen Marktwirtschaft davon ausgegangen wird, daß bis zum Jahre 2010 die Menge der transportierten Güter um rund 14 Millionen Tonnen im Jahr (rund 2.200 Lkw's pro Werktag) zunehmen wird und rund 17.700 Pkw's pro Tag neben 5.700 Lkw's an 250 Werktagen über den Brenner rollen werden. Von den zusätzlichen 14 Millionen Tonnen muß die Straße trotz Basistunnel 70 Prozent übernehmen und damit etwa das zwölfwache Güteraufkommen gegenüber den Schweizer Straßen bewältigen. Das Unterland, das zu den 4 Prozent der Gesamtfläche Südtirols unter 500 m zählt, wo der Obst- und Weinbau konzentriert ist, wurde von Branzoll bis Margreid neu durchschnitten und muß dazu ein Treibstofflager beherbergen. Daran erinnert, daß für den Straßenverkehr im allgemeinen und für lufthygienische Maßnahmen im besonderen der Staat zuständig ist und daß durch die bisherige ein-

seitige Ausrichtung auf den Straßenverkehr sowohl Italiens als auch Österreichs das Unterland und das Eisacktal im Gegensatz zur Schweiz auch in Zukunft nicht durch radikale Verlagerung von der Straße auf die Bahn die Rettung der Lebensfähigkeit erwarten können, wobei auch die neue Brenner-NEAT zur Luftverschmutzung beiträgt und feststeht, daß die Grenzwerte der Schweizer Luftreinhalteverordnung noch mehr überschritten werden.“ Ich möchte noch daran erinnern, daß Senator Rubner - das ist schon länger her - anlässlich einer Versammlung in Klausen - die Bevölkerung hat sich ja damals schon über die Überschreitung der Grenzwerte beklagt - folgendes gesagt hat: “Wenn Ihr es im Eisacktal nicht mehr aushaltet, dann könnt Ihr Euch ja in einem Seitental eine Existenz aufbauen.” Erst kürzlich hat man gelesen, daß die EU-Kommission gesagt hat, daß die Finanzierung der Brenner-Neat alles eher als gesichert ist. Ich hoffe - und ich werde recht behalten -, daß es nicht dazu kommt, obwohl wir nicht das unternommen haben, was wir tun könnten.

ATZ (SVP): Es ist richtig, daß der Verkehr durch unser Land immer mehr zunimmt. Studien sprechen schon seit langem von Verdoppelungen, wobei das auch für den Vinschgau und für andere Täler gilt. Es ist auch richtig - und hier gebe ich der Kollegin Kury recht -, daß etwas geschehen muß, aber wenn wir für zwei Tage die Brennerautobahn blockieren, dann wird damit nur das absolute Chaos geschaffen. Kollegin Kury, ich bin damit einverstanden, wenn Sie sagen, daß die Blockade jene Leute aufrütteln soll, die die Entscheidungen treffen, also auch die EU. Es kann nicht sein, daß man Nacht- und Sonntagsfahrverbote aufhebt. Es wäre aber auch nicht zielführend, wenn das alles noch verschärft werden würde, denn das würde nur zu einer Verlagerung des Problems führen. Das Problem ist an der Wurzel zu fassen, und das wissen Sie. Es braucht nun einmal Transporte. Ich kann mir nicht vorstellen, daß irgendwelche Transporteure gerne leer und gratis durch Europa kutschieren, um sich die Zeit zu vertreiben. Dazu gehört aber die Verlegung dieser Transporte auf die Schiene.

Ich glaube, daß wir etwas tun müssen und daß wir Druck machen müssen, damit endlich eine Verbesserung der Staatsbahnen herbeigeführt wird. Gewisse Leute könnte man ja auch dazu zwingen, auf die Schiene umzusteigen, was aber natürlich ein entsprechendes Funktionieren der Schiene voraussetzen würde, aber die langfristige Lösung kann nur der Brennerbasistunnel sein. Genau hier bin ich mit Ihnen nicht einverstanden, Frau Kollegin. Es ist scheinheilig, einen Beschlußantrag zu fassen, der besagt, daß die Bemühungen für eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene unterstützt werden müssen, wenn man gleichzeitig gegen den Brennerbasistunnel ist. Aus diesen Gründen, Kollegin Kury, werde ich gegen Ihren Beschlußantrag stimmen. Ich werde aber versuchen, bei der Blockade dabei zu sein, da ich der Meinung bin, daß etwas geschehen muß. Daß Sie aber einen solchen Beschlußantrag einbringen, obwohl Sie sich bei jeder Gelegenheit gegen den Brennerbasistunnel aussprechen, kann nicht sein.

BOLZONELLO (UNITALIA): Credo si sia in ritardo rispetto alla programmazione e alle proposte di soluzione per la questione traffico così come si è sviluppata in questi ultimi anni. Bisogna anche essere chiari, perché o si pensa di ritornare a muoversi con i cavalli per cui le merci non si comprano più se non nel raggio di pochi chilometri, i turisti devono starsene fermi e non utilizzare più la macchina, gli aeroporti non si devono fare perché si sottrae terreno prezioso al verde e vanno ad inquinare, ferrovie nuove non se ne parla perché anche qui vi sono dei problemi ambientali, se continuiamo a parlare di chiudere tutto, da oggi in poi diciamo che torniamo all'età della pietra, dove il massimo ambito della vita era quello della distanza che si poteva percorrere a piedi nell'arco di una giornata o a cavallo.

E' una provocazione questa, collega Kury. Non è invece una provocazione quando dico che l'Austria è in una posizione estremamente scorretta rispetto alla questione traffico. Lo è stata quando ha introdotto il divieto di transito per tutti gli autocarri che non erano dotati del dispositivo anti inquinante, perché 5 o 6 anni fa, quando ha introdotto il divieto di transito per veicoli non catalizzati, l'unica azienda produttrice di autocarri dotati di questo dispositivo era la STEYR, e guarda caso uno degli azionisti di maggioranza era il ministro dei trasporti austriaco. Oggi l'Austria ha introdotto gli eco punti, divieti di transito ecc., però le aziende austriache sono esentate da questa procedura. Allora è una cosa estremamente scorretta da parte dell'Austria, che, detto per inciso, alla Comunità Europea più di tanto non crede, e agisce così perché le fa comodo. Oggi l'Austria ha una delle flotte di trasporto merci su gomma più consistenti di tutta Europa, credo sia seconda solo all'Olanda; una logica quindi ci sarà!

Questo ordine del giorno esula dai compiti di quest'aula. Non credo di dover appoggiare un blocco di un'autostrada, che è un servizio a favore della comunità. Non condivido una provocazione di questo genere; per di più questa manifestazione è organizzata in un Paese che ha delle pesanti responsabilità sulla questione traffico rispetto alla direttrice nord-sud. Se è vero come è vero che vi è del traffico commerciale notevolissimo pesante, è altrettanto vero che nessun trasportatore viaggia scarico. Ieri l'ho sentito, ma mi pare una sciocchezza. Informatevi, andate da qualsiasi spedizioniere e capirete che nessuno spedizioniere viaggia scarico, anzi, semmai tardano a far partire i propri veicoli per poter far il carico completo. E' una logica di mercato.

Rispetto all'Autobrennero credo che la provincia di Bolzano dovrebbe chiedere in maniera serrata una limitazione di ingressi. Perché devono entrare centinaia di migliaia di autovetture che vanno ad inquinare le nostre valli, che transitano semplicemente da nord a sud, soprattutto in questi periodi, senza che l'Alto Adige o l'Italia ne abbia dei vantaggi? Perché non introduciamo anche noi, come fa l'Austria, una tassa per coloro che passano il Brennero, come per il Ponte Europa che è uno spillare quattrini a coloro i quali si recano a nord, utilizzando di un servizio che già pagano perché il bollino lo acquistano e che si vedono tassati due volte per lo stesso servizio?

Oppure perché non cominciamo a ragionare sul fatto che è ora di parlare di un'altra direttrice nord-sud che toglierebbe inquinamento complessivo al-

alla nostra provincia e a tutto l'asse dell'Autobrennero non aggravandolo più di tanto? Se si dice che sull'Alemagna per recarsi da Monaco al golfo di Venezia si risparmiano centinaia di chilometri, è evidente che vi è un beneficio per l'ambiente, oltre che per le tasche e la salute di noi altoatesini.

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI):

Materia delicatissima, ancora una volta si riaffaccia il tema dei trasporti su un'asse vitale per la Comunità Europea come quella del Brennero, dal cuore del Mediterraneo fino al mare del nord. Ha un passaggio stretto, un collo di bottiglia proprio al valico del Brennero, attraverso un territorio, quello alpino, sicuramente delicato ma storicamente zona di transito, di collegamento prima tra civiltà e popoli, e poi ragione di incontro, anche di sviluppo dell'economia.

Vi è un rapporto difficile fra i trasporti e l'ambiente, un rapporto che si è sviluppato per discipline, culture parallele a volte divergenti. Credo che davvero dovremo reimmaginare una conciliazione di queste culture attraverso un processo di disaggregazione dei principi che le formano per ritrovare in una ricomposizione di queste culture il giusto equilibrio, il giusto modo di affrontare una tematica così complessa. Non è il fondamentalismo che aiuta a trovare le soluzioni, non è il disinteresse ai problemi che aiuta a progredire. E' vero anche però che la proposta di occupazione, di blocco di un'arteria così vitale non possa non trovare un atteggiamento di rifiuto da parte di un'istituzione che non può immaginare il ricorso ad un atto illegale quale azione di governo. E' un atto illegale in ogni caso e il codice penale prevede addirittura l'arresto per il blocco di un servizio pubblico. E non è immaginabile che venga sostenuto, approvato e valutato come metodo politico da un organo istituzionale.

Molto più concretamente questa Giunta provinciale ha operato...

Mi sembra di capire, cara collega presentatrice, che questo ordine del giorno non trovi nessun interesse da parte del Consiglio visto che c'è la più varia discussione su temi più diversi meno sicuramente di quello del sostegno all'iniziativa del "Transitforum". Ma voglio comunque rispettosamente ritornare sull'argomento e concludere invitando i colleghi a quel tanto di attenzione che può soltanto aiutare a farci capire meglio in questo frangente.

Noi riteniamo essere stata più costruttiva l'iniziativa portata avanti dalla Giunta provinciale invitando la commissione "Christophersen" a visitare l'Alto Adige e il Nord Tirolo per rendersi conto di persona quali erano le condizioni a cui era sottoposta la nostra autostrada, ma soprattutto le nostre valli. L'impressione è stata positiva nel senso che quanto noi avevamo già anticipato ha trovato attenta valutazione da parte della commissione. Abbiamo preso l'iniziativa di fornire documentazione diretta alla commissione trasporti proprio perché vi fosse un'azione martellante e diretta da parte delle province di Trento e Bolzano e del Land Tirolo. Trovammo sulla strada anche la convergenza della provincia di Verona e della Baviera.

Abbiamo avviato iniziative concrete come la costituzione di una società finanziata prevalentemente dall'autostrada del Brennero proprio per garantire il trasferimento materiale delle merci dalla strada alla ferrovia. Non esiste

nessun altro esempio del genere in tutta Europa. Questo è l'unico caso in cui capitali prodotti da un'attività di trasporto su autostrada diventano possibilità di sviluppo di un trasporto ferroviario. E già con l'assestamento di bilancio alla legge finanziaria troveremo un articolo che prevede il finanziamento di questa società. Abbiamo realizzato noi stessi nel nostro piccolo una piattaforma intermodale proprio per favorire questo tipo di trasporto ferroviario alternativo al trasporto su gomma.

Credo che questi siano passi concreti che possono dare una soluzione al problema, non certo il ricorso a fatti estemporanei, a fatti di circostanza, come questo del blocco autostradale che aprirebbero invece, sull'onda dell'esempio, una forma di legittimazione di altre azioni simili anche in luoghi diversi come nella nostra provincia. E credo che non si possa in nessun modo avvalorare questo metodo non democratico di portare avanti giuste istanze politiche.

PRÄSIDENTIN: Wir stimmen über die Tagesordnung Nr. 11 der Grünen Kolleginnen ab: mit 13 Ja-Stimmen, 13 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen.

ABGEORDNETE: (*unterbrechen*)

PRÄSIDENTIN: Michele Di Puppò hat mir mitgeteilt, daß er zwei Mal abgestimmt hat, da es sich um ein Mißverständnis gehandelt hat. Deshalb muß die Abstimmung wiederholt werden: mit 12 Ja-Stimmen, 12 Nein-Stimmen und 3 Stimmenthaltungen abgelehnt.

Wir stimmen über den Übergang zur Artikeldebatte ab.

KURY (GAF-GVA): Beschlußfähigkeit, bitte!

PRÄSIDENTIN: In Ordnung. Ich ersuche einen der Präsidialsekretäre zu zählen: mit 19 Ja-Stimmen und 1 Nein-Stimme genehmigt.

Art. 1

Änderung des Landesgesetzes vom 19. Dezember 1994, Nr. 13 „Übergangsbestimmungen das leitende Personal beim Landesgesundheitsdienst“

1. Nach Absatz 10 des Artikels 1 des Landesgesetzes vom 19. Dezember 1994, Nr. 13, werden folgende Absätze hinzugefügt:

„11. Im Falle von Abwesenheit, Verhinderung oder bei Dringlichkeitsfällen wird der Leiter der zweiten Leitungsebene von einem Oberarzt derselben Abteilung oder desselben Dienstes ersetzt, der vom Leiter selbst gewählt und vom Generaldirektor des Sanitätsbetriebes mit eigener Verwaltungsmaßnahme ernannt wird.

12. Ist die Stelle des Leiters der zweiten Leitungsebene unbesetzt und bei Abwesenheit des im Absatz 11 vorgesehenen Vertreters, werden bis zur Erteilung des fünfjährigen Auftrages als Leiter der zweiten Leitungsebene die entsprechenden Aufgaben, für einen

Höchstzeitraum von acht Monaten, mit Verwaltungsmaßnahme des Generaldirektors des Sanitätsbetriebes einem aus derselben Abteilung oder demselben Dienst ausgewählten Oberarzt zugewiesen. Falls das Amt des Leiters der zweiten Leitungsebene aus Mangel an geeigneten Bewerbern nicht besetzt wird, können die höheren Aufgaben bis zur Durchführung der Wettbewerbe für den Zugang zur zweiten Leitungsebene nach dem Erlaß der Verordnung über die bezüglichen Voraussetzungen und jedenfalls nicht länger als weitere acht Monate verlängert werden.

13. Ist die Stelle unbesetzt, gibt die Ausübung seitens des Oberarztes der Funktionen des Leiters der zweiten Leitungsebene für die ersten zwei Monate kein Anrecht auf Sonderbesoldung. Für den Zeitraum, der die 60 Tage überschreitet, wird eine Zulage gewährt, welche der Differenz zwischen Grundgehalt der höheren Funktion und dem eigenen, mit Ausnahme der Sonderbesoldung, entspricht.

14. Während der Ernennungszeit zum Sanitätsdirektor eines ärztlichen Leiters der zweiten Ebene können dessen Leitungs- und Organisationsfunktionen in der Herkunftsstruktur einem anderen Arzt, gemäß der im Absatz 5 vorgesehenen Vorgangsweise, übertragen werden.

15. Das im Sinne des Absatzes 14 beauftragte Personal ist in jeder Hinsicht dem sanitären Leiter der zweiten Ebene gleichgestellt."

Modifica alla legge provinciale 19 dicembre 1994, n. 13, "Norme transitorie sulla dirigenza del personale del Servizio sanitario provinciale"

1. Dopo il comma 10 dell'articolo 1 della legge provinciale 19 dicembre 1994, n. 13, sono aggiunti i seguenti commi:

"11. Nel caso di assenza, di impedimento o nei casi di urgenza, la sostituzione del dirigente di secondo livello dirigenziale è effettuata da un aiuto corresponsabile dello stesso reparto o servizio scelto dal dirigente di secondo livello dirigenziale e nominato dal Direttore generale dell'azienda sanitaria con proprio provvedimento.

12. Nel caso di vacanza del posto di dirigente di secondo livello dirigenziale ed in assenza del sostituto di cui al comma 11, in attesa del conferimento dell'incarico quinquennale di dirigente di secondo livello dirigenziale, le relative mansioni sono assegnate con provvedimento del Direttore generale dell'azienda sanitaria ad un aiuto corresponsabile scelto tra quelli dello stesso reparto o dello stesso servizio per un periodo massimo di otto mesi. Qualora il posto di secondo livello dirigenziale non venga coperto per carenza di candidati idonei, le mansioni superiori possono essere prorogate fino all'espletamento dei concorsi per accesso alla seconda dirigenza dopo l'emanazione del regolamento sui requisiti e comunque per non più di ulteriori otto mesi.

13. In caso di vacanza del posto, l'espletamento delle funzioni di dirigente di secondo livello dirigenziale da parte dell'aiuto corresponsabile non dà titolo per i primi due mesi ad alcun compenso. Per il periodo eccedente i sessanta giorni è corrisposto un compenso commisurato alla differenza tra lo stipendio base della funzi-

one superiore e quello della posizione di appartenenza con esclusione dello specifico trattamento economico.

14. Per il periodo di nomina a Direttore sanitario di un dirigente medico di secondo livello, le sue funzioni di direzione ed organizzazione della struttura di provenienza possono essere conferite ad altro medico, secondo la procedura prevista dal comma 5.

15. Il personale incaricato ai sensi del comma 14 è equiparato a tutti gli effetti al dirigente sanitario di secondo livello.”

Dazu liegt ein Streichungsantrag der Landesräte di Puppo und Saurer vor, der wie folgt lautet: “Artikel 1 ist gestrichen.”

“L’articolo 1 è soppresso”.

Landesrat Di Puppo, Sie haben das Wort zur Erläuterung.

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI):

Abbiamo presentato un emendamento abrogativo, in quanto l’articolo è già stato ripreso nella recente legge sull’ordinamento della sanità. Di conseguenza è superfluo nel contesto di questa legge.

PRÄSIDENTIN: Wer möchte dazu reden? Niemand. Somit stimmen wir darüber ab: mit 17 Ja-Stimmen und 5 Stimmenthaltungen genehmigt.

Der von Mauro Minniti eingereichte Abänderungsantrag zur Ergänzung des Artikels 1 ist damit hinfällig. Ich möchte Ihnen aber mitteilen, daß Kollege Minniti diesen Antrag mittlerweile in Form eines neuen Artikels eingereicht hat, der später zur Behandlung kommt.

Art. 2

Abänderung des Landesgesetzes vom 14. Dezember 1974, Nr. 37 "Ausgaben und Beiträge für Untersuchungen und Projekte zur Entwicklung und Verbesserung der Verkehrsverbindungen und des Transportwesens in der Provinz Bozen"

1. Der Titel des Landesgesetzes vom 14. Dezember 1974, Nr. 37 wird durch folgenden ersetzt: "Ausgaben und Beiträge für Untersuchungen und Projekte zur Entwicklung und Verbesserung der Verkehrsverbindungen und des Transportwesens in der Provinz Bozen und zur Förderung des Kombiverkehrs."

2. Artikel 4 des Landesgesetzes vom 14. Dezember 1974, Nr. 37 wird durch folgenden ersetzt:

“Art. 4 (Sicherheit und Zuverlässigkeit der öffentlichen Transportdienste) - 1. Auf dem Gebiet der Sicherheit und der Zuverlässigkeit der öffentlichen Transportdienste zu Land gelten die Bestimmungen des Dekrets des Präsidenten der Republik vom 11. Juli 1980, Nr. 753. Die den Zentralorganen des Staates zugewiesenen Aufgaben werden von der Landesregierung wahrgenommen; die den Außenorganen oder -ämtern des Staates zugewiesenen Aufgaben werden von dem für Kraftfahrzeugwesen zuständigen Amt der Landesabteilung Verkehrs- und Transportwesen wahrgenommen.”

3. Artikel 5 des Landesgesetzes vom 14. Dezember 1974, Nr. 37 wird durch folgenden ersetzt.

“Art. 5 (Landesprüfungskommission für den Zugang zum Beruf des Personenbeförderungsunternehmers im Straßenverkehr) - 1. An der Landesabteilung Verkehrs- und Transportwesen wird die Landeskommision für die in der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften Nr. 26 vom 29. April 1996 vorgesehene Prüfung für den Zugang zum Beruf des Personenbeförderungsunternehmers im Straßenverkehr eingesetzt; sie besteht aus:

- a) einem Beamten, welcher der für das Verkehrs- und Transportwesen zuständigen Abteilung und mindestens der achten Funktionsebene angehören muß, als Vorsitzenden,
- b) fünf Beamten, die unter den Beamten der für Verkehrs- und Transportwesen zuständigen Abteilung ausgewählt werden und der siebten oder einer höheren Funktionsebene angehören,
- c) einem Vertreter für jeden gesamtstaatlichen oder örtlichen Berufsverband, welcher dem auf gesamtstaatlicher Ebene repräsentativsten gesamtstaatlichen Verband angehört.

2. Die Kommission wird von der Landesregierung ernannt und bleibt fünf Jahre lang im Amt.

3. Gegen die Nichtzulassung zur Prüfung kann bei der Landesregierung Rekurs eingebracht werden.”

4. Nach Artikel 5 des Landesgesetzes vom 14. Dezember 1974, Nr. 37 werden folgende Artikel hinzugefügt:

“Art. 6 (Landeskommission für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers) - 1. In der Abteilung Verkehrs- und Transportwesen der Landesverwaltung wird eine Kommission ernannt, die für die Prüfung, wie von der Richtlinie der Europäischen Gemeinschaften Nr. 26 vom 29. April 1996 vorgesehen, für den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers zuständig ist, und folgendermaßen zusammengesetzt ist:

- a) aus einem Beamten der für das Verkehrs- und Transportwesen zuständigen Abteilung, der mindestens der 8. Funktionsebene angehören muß, als Vorsitzenden;
- b) aus einem Beamten der für das Verkehrs- und Transportwesen zuständigen Abteilung, der mindestens der 7. Funktionsebene angehören muß;
- c) aus zwei Professoren der Oberschulen oder der Landesberufsschulen mit Hochschulabschluß, jeweils einer für Rechtswesen und einer für Handelskunde;
- d) aus drei Vertretern der Berufsverbände der Kraftverkehrsunternehmen, die vom Landeskomitee für das Landesregister der Autotransportunternehmen von Waren auf Rechnung Dritter namhaft gemacht werden.

2. Die Sekretariatsaufgaben werden vom Sekretär des Landeskomitees für das Landesregister der Autotransportunternehmen von Waren auf Rechnung Dritter oder von einem Beamten des für Gütertransport zuständigen Landesamtes ausgeführt, welcher mindestens der 6. Funktionsebene angehören muß.

3. Die Kommission wird von der Landesregierung ernannt und bleibt fünf Jahre im Amt.

4. Gegen die Nichtzulassung zur Prüfung kann bei der Landesregierung Rekurs eingebracht werden.

Art. 7 (Beiträge zur Förderung des Kombiverkehrs) - 1. Zur Förderung des kombinierten Verkehrs, und im einzelnen zur Verbesserung des Auf- und Abladens auf den Umschlaganlagen, bewilligt die Autonome Provinz Bozen Beiträge an Betreibergesellschaften für den Umschlag auf zweckbestimmten Arealen und unterstützt Initiativen zur Intensivierung des Kombiverkehrs und fördert die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und andere Beförderungsarten mit geringerer Umweltbelastung, indem Finanzierungen gewährt werden an:

a) Gesellschaften, die den Umschlag der Güter von Straßenverkehrsträgern auf Bahnverkehrsträger und umgekehrt betreiben, mit der Bedingung, daß eine Kapitalbeteiligung von einem Mindestausmaß von 30 Prozent an solchen Betreibergesellschaften seitens Privater garantiert ist,

b) Güterkraftverkehrsunternehmen, die im Landesregister der Autotransportunternehmer von Waren auf Rechnung Dritter eingeschrieben sind und Güterkraftverkehrsunternehmen, die im Landesregister der Autotransportunternehmer von Waren auf eigener Rechnung eingeschrieben sind und den Rechtssitz oder die eigene Betriebsstätte in der Provinz Bozen haben.

Art. 8 (Finanzierbare Ausgaben und Modalitäten) - 1. Die Finanzierungen der in Artikel 7 angeführten Zielsetzungen können gewährt werden:

a) zugunsten von Betreiberunternehmen für folgende Ausgaben:

1) Investitionen für Material und Ausstattung für den Kombiverkehr;

2) Investitionen für die Ausstattung, die für den Umschlag je nach Beförderungsart erforderlich ist;

3) Investitionen für die zur Ausübung der Tätigkeit notwendigen Software und Hardware;

4) Ausgaben für Infrastrukturen und für die Bodenverbesserung der für den Umschlag bestimmten Fläche;

5) Untersuchungen zur Führung der Umschlaganlage und andere Untersuchungen, die darauf abzielen, die Verkehrsströme des kombinierten Verkehrs zu verbessern und zu überprüfen;

6) Bildungskurse zugunsten des Personals der Umschlaganlage, damit dieses die technischen Kenntnisse und Führungsfähigkeiten erwerben kann;

b) zugunsten von Verkehrsunternehmen für folgende Ausgaben:

1) Investitionsgüter, die zur Durchführung des Umschlages von der Straße auf die Schiene erworben worden sind;

2) Erwerb von Software und Hardware für den Umschlag und für die Betriebsführung;

3) Erwerb von Wechselaufbauten und Container für den Kombiverkehr;

4) Erwerb oder Umbau von Anhängern, Aufliegern und anderen verschiedenen beweglichen Trägern, die für den Kombiverkehr geeignet sind;

- 5) Anlernung des Personals zur Benützung der spezifischen Ausstattung für den Kombiverkehr;
 - 6) Studien, Untersuchungen und Maßnahmen für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs;
 - 7) Ausgaben für die Zusammenarbeit mit in- und ausländischen Partnern im kombinierten Verkehr;
 - 8) Studie und technische Planung für Umschlaganlagen.
2. Die Beiträge gemäß Absatz 1 Buchstabe a) Ziffern 1), 2) und 3) werden im Ausmaß von höchstens 30 Prozent, und die Ausgaben für die Ziffern 4, 5 und 6 im Ausmaß von höchstens 50 Prozent der zulässigen Kosten gewährt. Es sind auch jene Ausgaben zulässig, die innerhalb der letzten zwei Jahre vor Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes getätigt worden sind.
3. Die zulässigen Finanzierungen gemäß Absatz 1 Buchstabe b) werden im Höchstausmaß von 50 Prozent gewährt und mit Durchführungsverordnung näher geregelt.
4. Zur Finanzierung der Betreibergesellschaften wird ein eigener Rotationsfond gemäß Landesgesetz vom 15. April 1991, Nr. 9, eingerichtet, der getrennt von den anderen bereits bestehenden Rotationsfonds geführt wird.
5. Die Finanzierung zugunsten der Unternehmen laut Absatz 1 Buchstaben a) und b) kann in einer der folgenden Formen, eventuell auch kombiniert, erfolgen:
- a) verlorene Zuschüsse,
 - b) Zinszuschüsse.
6. Die Finanzierungen laut Absatz 5 sind mit jenen kumulierbar, die auf Grund der "De-Minimis-Regelung" gewährt werden."

Modifiche alla legge provinciale 14 dicembre 1974, n. 37, "Spese e contributi per studi e progetti per lo sviluppo ed il miglioramento delle comunicazioni e dei trasporti nel territorio della Provincia di Bolzano."

1. Il titolo della legge provinciale 14 dicembre 1974, n. 37, è così sostituito: "Spese e contributi per studi e progetti per lo sviluppo ed il miglioramento delle comunicazioni e dei trasporti nel territorio della Provincia di Bolzano e per favorire l'intermodalità".

2. L'articolo 4 della legge provinciale 14 dicembre 1974, n. 37 è sostituito dal seguente:

"Art. 4 (Sicurezza e regolarità dei servizi pubblici) - 1. In materia di sicurezza e di regolarità dei servizi pubblici di trasporto per via terrestre si applicano le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753. Le funzioni attribuite ad organi centrali dello Stato sono esercitate dalla Giunta provinciale; quelle attribuite ad organi od uffici periferici dello Stato sono esercitate dall'ufficio competente in materia di motorizzazione della Ripartizione provinciale traffico e trasporti."

3. L'articolo 5 della legge provinciale 14 dicembre 1974, n. 37 è sostituito dal seguente:

"Art. 5 (Commissione provinciale d'esame per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada) - 1. Presso la Ri-

partizione provinciale traffico e trasporti è istituita la Commissione provinciale d'esame prevista dalla Direttiva del Consiglio delle Comunità Europea n. 26 del 29 aprile 1996 per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada, composta da:

a) un funzionario della ripartizione competente per il traffico ed i trasporti, di qualifica funzionale non inferiore all'ottava, che la presiede;

b) cinque funzionari scelti tra i funzionari della ripartizione competente per il traffico ed i trasporti, di qualifica funzionale non inferiore alla settima;

c) un rappresentante per ogni associazione nazionale di categoria o associazione locale aderente ad associazione nazionale maggiormente rappresentativa a livello nazionale.

2. La Commissione è nominata dalla Giunta provinciale e resta in carica per la durata di cinque anni.

3. Avverso la mancata ammissione all'esame è ammesso ricorso alla Giunta provinciale.”

4. Dopo l'articolo 5 della legge provinciale 14 dicembre 1974, n. 37, sono aggiunti i seguenti articoli:

“Art. 6 (Commissione provinciale d'esame per l'accesso alla professione di autotrasportatore di merci su strada) - 1. Presso la Ripartizione provinciale traffico e trasporti è istituita la Commissione provinciale per l'esame previsto dalla Direttiva del Consiglio delle Comunità Europee n. 26 del 29 aprile 1996 per l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada, composta da:

a) un funzionario della ripartizione competente per il traffico ed i trasporti, di qualifica non inferiore all'ottava, che la presiede;

b) un funzionario della ripartizione competente per il traffico ed i trasporti, di qualifica funzionale non inferiore alla settima;

c) due docenti laureati della scuola media superiore o della scuola professionale provinciale, di cui uno di diritto ed uno di ragioneria;

d) tre rappresentanti delle associazioni di categoria degli autotrasportatori, designati dal Comitato provinciale per l'albo degli autotrasportatori di merci per conto terzi;

2. Le funzioni di segreteria sono svolte dal segretario del Comitato provinciale dell'albo provinciale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi o da un funzionario dell'ufficio provinciale competente per il trasporto merci, di qualifica funzionale non inferiore alla sesta.

3. La Commissione è nominata dalla Giunta provinciale e resta in carica per la durata di cinque anni.

4. Avverso la mancata ammissione all'esame è ammesso ricorso alla Giunta provinciale.

Art. 7 (Contributi per l'incremento del trasporto intermodale) - 1. Allo scopo di incentivare il trasporto intermodale favorendo l'ottimizzazione delle operazioni di carico e scarico svolte nei centri intermodali, la Provincia autonoma di Bolzano concede contributi alle società di gestione per le attività di movimentazione nelle aree destinate a tale scopo e promuove le iniziative rivolte all'incremento del trasporto intermodale e a favorire il passaggio del trasporto su

gomma ed altre forme di trasporto a minore impatto ambientale, concedendo finanziamenti a:

- a) società di gestione delle attività di carico e scarico di merci da vettori su gomma a vettori su rotaie e viceversa, purché sia garantita la partecipazione al capitale in tali società di gestione a soggetti privati nella misura minima del 30 per cento;
- b) imprese di autotrasporto iscritte all'Albo provinciale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi e imprese di autotrasporto iscritte nell'elenco degli autotrasportatori di merci in conto proprio ed aventi la sede legale o la propria unità operativa nella provincia di Bolzano.

Art. 8 (Spese finanziabili e modalità) - 1. I finanziamenti per le finalità di cui all'articolo 7 possono essere concessi:

a) a favore di imprese di gestione, per le seguenti spese:

- 1) investimenti per materiali e mezzi per il trasporto intermodale;
- 2) investimenti in attrezzature di trasbordo per i diversi modi di trasporto;
- 3) investimenti in programmi software e nell'hardware necessari all'attività;

4) spese per infrastrutture e per bonifica dell'area destinata allo svolgimento dell'attività intermodale;

5) studi per la gestione dello scalo intermodale ed altri studi atti a verificare e migliorare i flussi di trasporto intermodale;

6) corsi di formazione a favore del personale dello scalo intermodale aventi come obiettivo l'acquisizione di conoscenze tecniche e gestionali.

b) a favore di imprese di trasporto per le seguenti spese:

1) beni di investimento acquistati per svolgere attività di movimentazione, manipolazione e trasporto di merci da vettori su gomma a vettori su rotaia;

2) acquisto di software e hardware utilizzato per le suddette attività di movimentazione, manipolazione e gestione aziendale;

3) acquisto di casse mobili e container per il trasporto intermodale;

4) acquisto o modifica di rimorchi, semirimorchi e materiali rotabili vari idonei al trasporto intermodale;

5) formazione del personale all'utilizzo delle attrezzature specificamente dedicate al trasporto intermodale;

6) studi, ricerche e promozioni relativi allo sviluppo dell'attività intermodale;

7) costi per la ricerca di partner nazionali e internazionali per il trasporto intermodale;

8) studio e progettazione tecnica di scali intermodali.

2. I contributi per le spese di cui al comma 1, lettera a), numeri 1), 2) e 3) sono concessi nella misura massima del 30 per cento, elevabile fino al 50 per cento della spesa ritenuta ammissibile per i numeri 4), 5) e 6). Sono riconosciute ammissibili anche le spese sostenute entro i due anni antecedenti l'entrata in vigore della presente legge.

3. Le tipologie di spesa ammissibili al finanziamento di cui al comma 1, lettera b), sono determinate nella misura massima del 50 per cento da apposito regolamento di attuazione.
4. Per il finanziamento delle società di gestione è istituito apposito fondo di rotazione ai sensi della legge provinciale 15 aprile 1991, n. 9, avente gestione separata da quella degli altri fondi di rotazione già esistenti.
5. I finanziamenti a favore delle imprese di cui al comma 1, lettere a) e b), possono avvenire con una delle seguenti forme, eventualmente anche in combinazione delle stesse:
 - a) contributi a fondo perduto in conto capitale;
 - b) agevolazioni in conto interessi.
6. I finanziamenti di cui al comma 5 sono cumulabili con quelli concessi in applicazione della disposizione "de minimis".

Es liegt ein Abänderungsantrag von Landesrat Di Puppò vor, der wie folgt lautet: "Im Absatz 3 sind die Absätze 2 und 3 des Artikels 5 wie folgt ersetzt: "2. Die Kommission bleibt fünf Jahre im Amt.

3. Gegen die Nichtzulassung zur Prüfung kann ein Widerspruch eingebracht werden".

"Nel comma 3, i commi 2 e 3 dell'articolo 5 sono così sostituiti:

2. La commissione resta in carica per la durata di cinque anni.

3. Avverso la mancata ammissione all'esame è ammesso ricorso in opposizione."

Wer wünscht das Wort dazu? Abgeordneter Benedikter, bitte.

BENEDIKTER (UFS): Im deutschen Text steht im zweiten Absatz, Buchstabe c): "*aus zwei Professoren der Oberschulen oder der Landesberufsschulen mit Hochschulabschluß, jeweils einer für Rechtswesen und einer für Handelskunde.*" Im italienischen Text steht: "*due docenti laureati della scuola media superiore o delle scuola professionale provinciale, di cui uno di diritto e uno di ragioneria.*" Das mit dem Hochschulabschluß steht also nur im deutschen Text. Was wird hier überhaupt vorgeschlagen? Das soll meiner Meinung nach geklärt werden, bevor man in die Debatte eintritt.

PRÄSIDENTIN: Alfons Benedikter, ich denke, daß das Wort "laureati" den Hochschulabschluß zum Ausdruck bringt. Eine "laurea" ist ja ein Hochschulabschluß.

BENEDIKTER (UFS): Also sind es Professoren der Landesberufsschulen mit Hochschulabschluß. So, wie es jetzt steht, kann man es auch nur auf die Landesberufsschulen beziehen. Um das geht es hier.

PRÄSIDENTIN: Ich verstehe das nicht so, Kollege Benedikter.

Landesrat Di Puppò, Sie haben das Wort zur Erläuterung Ihres Abänderungsantrages.

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI): Si tratta di una integrazione che ha lo scopo di completare i requisiti e l'attività della commissione fissando quindi anche la scadenza. Nel leggere attentamente la legge abbiamo avvertito l'esigenza di regolarizzare questo aspetto perché la commissione non fosse incaricata a vita.

KURY (GAF-GVA): Ich kann der Erläuterung des Landesrates nicht so richtig folgen. Im eingereichten Text hat es folgendermaßen gelautet: *“Die Kommission wird von der Landesregierung ernannt und bleibt fünf Jahre lang im Amt.”* Die zeitliche Beschränkung war also schon in dem von Ihnen vorgelegten Text enthalten. Der Unterschied - soviel ich verstehe - besteht nur darin, daß man nun darauf verzichtet, daß die Kommission von der Landesregierung ernannt wird. Ich habe nichts dagegen einzuwenden, aber ich frage mich, wie sich diese Kommission jetzt zusammensetzt. Also, der Fünf-Jahres-Zeitraum bleibt. Gestrichen worden ist lediglich der Passus *“wird von der Landesregierung ernannt”*, was ich begrüße. Ich nehme an, daß das eine Folge der Richtlinie über die Trennung zwischen Politik und Verwaltung ist. Allerdings frage ich mich, wer diese Kommission jetzt zusammensetzt?

KLOTZ (UFS): Herr Landesrat, im ursprünglichen Text steht folgendes: *“Gegen die Nicht-Zulassung zur Prüfung kann bei der Landesregierung Rekurs eingebracht werden.”* In der Änderung steht: *“Gegen die Nicht-Zulassung kann ein Widerspruch eingebracht werden.”* Ich ersuche Sie, uns zu erklären, worin hier der Unterschied besteht. Im ursprünglichen Text ist auch klar gestanden, bei welcher Stelle der Rekurs einzubringen ist. In der Abänderung steht, daß ein Widerspruch eingebracht werden kann. Das hat aber unterschiedliche juristische Folgen. Ein Rekurs setzt eine Prozedur in Gang. Ein Widerspruch muß aber nicht unbedingt eine Prozedur nach sich ziehen. Bitte erklären Sie uns die juristischen und personellen Folgen dieses Unterschiedes.

PRÄSIDENTIN: Alfons Benedikter, wozu möchten Sie reden?

BENEDIKTER (UFS): Zum Fortgang der Arbeiten, Frau Präsidentin! Ich habe diesen Abänderungsantrag nicht bekommen. Jetzt wird wieder etwas verteilt, aber das hat mit dem nichts zu tun.

PRÄSIDENTIN: Die Abänderungsanträge sind heute vormittag verteilt worden, aber Sie erhalten selbstverständlich eine zweite Kopie.

Frau Kury, Sie haben das Wort zum Fortgang der Arbeiten.

KURY (GAF-GVA): Es ist so, daß die Landesregierung zu diesem Artikel 2 inzwischen neun Abänderungsanträge eingebracht hat. Deshalb tut man sich etwas schwer, ...

DI PUPPO (PPI): (*interrompe*)

KURY (GAF-GVA): Dieses Faszikel, das wir gerade besprechen, ist heute vormittag verteilt worden. Herr Landesrat, ich möchte nur darauf hinweisen, daß die Landesregierung einen Artikel einbringt und danach - im Laufe der Tage - acht zusätzliche Abänderungsanträge. Das ist meine Bemerkung. Deshalb fällt es den Abgeordneten nicht immer leicht, alles mitzuverfolgen. Nur das wollte ich feststellen. Dankeschön!

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI): Due gli aspetti da chiarire. Innanzitutto la necessità che si è venuta creando di integrare la legge con alcuni aggiustamenti a seguito di verifiche fatte con il Ministero. In realtà le commissioni attualmente operanti sono nominate per decreto ministeriale. Parallelamente non poteva essere la Giunta provinciale a fare le nomine, ma doveva essere un decreto assessorile. Ecco perché è stato tolto il riferimento alla Giunta provinciale, ecco perché il ricorso avviene per via gerarchica e quindi rispetto all'organo che le istituisce, quindi all'assessorato ai trasporti e in particolare all'assessore. Si fa riferimento proprio al decreto ministeriale 20.12.1991, n. 448 per quanto riguarda il trasporto persone, e al decreto ministeriale 16.5.1991 n. 198, per quanto riguarda il trasporto merci, dove all'articolo 10 si dice: "*Le commissioni d'esame sono istituite con decreto del Ministro dei trasporti e sono composte come segue...*" La composizione rispecchia anche in questo caso lo schema del Ministero in quanto riprende nello spirito la formazione della commissione e quindi anche della composizione professionale della commissione stessa.

Questo per quanto riguarda la modifica che è stata introdotta dall'emendamento. Il ministero è Ministero dei trasporti-assessore ai trasporti secondo quanto previsto dalla norma di attuazione che attribuisce alla Provincia autonoma di Bolzano la competenza primaria per il trasporto locale e prevede proprio questo parallelismo di funzioni.

PRÄSIDENTIN: Wir stimmen über den Abänderungsantrag ab.

KLOTZ (UFS): Ich ersuche um Feststellung der Beschlußfähigkeit.

PRÄSIDENTIN: In Ordnung. Ich bitte einen der Präsidialsekretäre zu zählen: mit 12 Ja-Stimmen und 9 Stimmenthaltungen genehmigt.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE:

Dott. UMBERTO MONTEFIORI

VORSITZ DES PRÄSIDENTEN:

PRESIDENTE: Do lettura di un altro emendamento al comma 4 dell'articolo 2, presentato dall'assessore Di Puppo: "Nel comma 4, i commi 3 e 4 dell'articolo 6 sono così sostituiti:

3. La commissione resta in carica per la durata di cinque anni.
4. Avverso la mancata ammissione all'esame è ammesso ricorso in opposizione.

“Im Absatz 4 sind die Absätze 3 und 4 des Artikels 6 wie folgt ersetzt:
“3. Die Kommission bleibt fünf Jahre im Amt.

4. Gegen die Nichtzulassung zur Prüfung kann ein Widerspruch eingebracht werden”.

La parola all'assessore Di Puppo per l'illustrazione.

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI): E' parallelo a quello precedente, per la stessa logica già detta per creare la stessa condizione Ministro dei Trasporti - Assessore ai trasporti.

KLOTZ (UFS): Ich verstehe diese Konsequenz. Vielleicht war ich auch einen Augenblick unachtsam und Sie haben es bereits erklärt, aber ich möchte den juristischen und eventuell auch dienstrechtlichen Unterschied zwischen einem Rekurs bei der Landesregierung und einem Widerspruch wissen. Nach meiner Auffassung hat ein normaler Rekurs bei der Landesregierung andere Folgen und setzt andere Prozeduren voraus als ein einfacher Widerspruch. Deshalb ersuche ich Sie, mir das zu erklären.

BENEDIKTER (UFS): Der Landesrat hat in bezug auf die Abänderung zu Absatz 3 des Artikels 2 folgendes gesagt: Nachdem das staatliche Dekret vorsieht, daß nicht der Ministerrat, sondern der Minister diese Ernennungen vornimmt, ist auch beim Land der Schluß zu ziehen, daß es nicht der Landesausschuß, sondern der zuständige Landesrat macht. Es ist aber nicht so, daß das einfach vom Staatsdekret auf das Land übertragen werden kann. Das muß gesagt werden. Die verfassungsrechtliche Ordnung der Organe der Regionen ist ja eine andere wie die verfassungsrechtliche Ordnung der Zentralregierung. Wenn man also den zuständigen Landesrat an die Stelle der Landesregierung setzen will, dann muß man das sagen. Wenn das nicht genau geregelt wird, dann gilt der Artikel 54 des Autonomiestatutes, der besagt, daß die Verwaltungstätigkeit, welche die Angelegenheiten von Landesinteresse betrifft, vom Landesausschuß ausgeübt wird.

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI): Dopo la formulazione che è stata elaborata dagli uffici dell'assessorato ai trasporti, questa legge è passata all'ufficio legale della Provincia che ha verificato la rispondenza di questa legge con la legge nazionale, le circolari del Ministero dei Trasporti per vederne anche l'armonizzazione rispetto alla direttiva della Comunità Europea. Dall'ufficio legale sono venute queste indicazioni di correzione con la motivazione di cui ho detto, cioè per realizzare questo parallelismo. E' chiaro che l'organo che nomina le commissioni è l'assessorato, quindi è evidente che è rispetto a questo organo che vengono presentati i ricorsi. Questo non significa che viene tolta la facoltà di un ricorso ulteriore alla

Giunta provinciale. Di fronte ad una conclusione non soddisfacente delle determinazioni dell'assessorato c'è sempre la possibilità dell'istanza superiore.

PRESIDENTE: Metto in votazione l'emendamento.

BENEDIKTER (UFS): Beschlußfähigkeit, bitte!

PRESIDENTE: Va bene. Prego uno dei segretari questori di contare: approvato con 19 voti favorevoli, 1 voto contrario e 8 astensioni.

Leggo il prossimo emendamento presentato dall'assessore Di Puppo, che dice: "Al comma 4 è stralciata la lettera b) dell'articolo 7."

"Im Absatz 4 ist der Buchstabe b) des Artikels 7 gestrichen".

La parola all'assessore Di Puppo per l'illustrazione.

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI): Si tratta di un emendamento firmato dai colleghi Frick e Viola. Su decisione della Giunta provinciale si è ritenuto di integrare queste funzioni nell'ambito degli assessorati all'artigianato e all'industria, essendo i benefici rivolti ad operatori industriali e operatori artigiani. E' vero che si tratta di benefici intesi a favorire l'intermodalità, ma al fine di evitare doppij si è preferito concentrare anche questo tipo di intervento nell'ambito dell'assessorato all'artigianato e all'industria.

Questo vale anche per altri emendamenti simili abrogativi che hanno proprio la funzione di mantenere distinto l'intervento nell'ambito dell'artigianato e dall'industria rispetto all'attività della gestione di una piattaforma intermodale.

PRESIDENTE: Chi chiede la parola? Nessuno. Metto in votazione l'emendamento.

BENEDIKTER (UFS): Ich ersuche um geheime Abstimmung.

PRESIDENTE: Il consigliere Benedikter e altri quattro consiglieri hanno chiesto la votazione a scrutinio segreto. Prego distribuire le schede.

(Votazione a scrutinio segreto - geheime Abstimmung)

Do lettura dell'esito della votazione: schede consegnate 30, sì 20, no 6, schede bianche 4. L'emendamento è approvato.

Leggo il prossimo emendamento presentato dagli assessori Frick e Viola, che dice: "Al comma 4 è stralciata la lettera b) dell'articolo 8."

"Im Absatz 4 ist der Buchstabe b) des Artikels 8 gestrichen".

Ha chiesto intervenire il consigliere Benedikter, ne ha facoltà.

BENEDIKTER (UFS): Im Absatz 4 soll also der Buchstabe b) des Artikels 8 gestrichen werde. Im Artikel 8 Buchstabe b) steht folgendes: "*b) zuguns-*

ten von Verkehrsunternehmen für folgende Ausgaben: 1) Investitionsgüter, die zur Durchführung des Umschlages von der Straße auf die Schiene erworben worden sind; 2) Erwerb von Software und Hardware für den Umschlag und für die Betriebsführung; 3) Erwerb von Wechselaufbauten und Container für den Kombiverkehr; 4) Erwerb oder Umbau von Anhängern, Aufliegern und anderen verschiedenenbeweglichen Trägern, die für den Kombiverkehr geeignet sind; 5) Anlernung des Personals zur Benützung der spezifischen Ausstattung für den Kombiverkehr; 6) Studien, Untersuchungen und Maßnahmen für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs; 7) Ausgaben für die Zusammenarbeit mit in- und ausländischen Partnern im kombinierten Verkehr; 8) Studie und technische Planung für Umschlaganlagen." Ich ersuche um eine entsprechende Erläuterung.

KLOTZ (UFS): Auch ich bin der Meinung, daß es die Arbeiten vereinfacht, wenn uns der zuständige Landesrat eine präzise Erläuterung liefert. Wir haben hier ja nicht die entsprechenden Unterlagen. Hier steht: "*Die Finanzierungen der in Artikel 7 angeführten Zielsetzungen*" - worunter auch die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene enthalten ist - "*können gewährt werden: a) zugunsten von Betreiberunternehmen für folgende Ausgaben: ... b) zugunsten von Verkehrsunternehmen für folgende Aufgaben: 1) Investitionsgüter, die zur Durchführung des Umschlages von der Straße auf die Schiene erworben worden sind; 2) Erwerb von Software und Hardware für den Umschlag und für die Betriebsführung; 3) Erwerb von Wechselaufbauten und Container für den Kombiverkehr; 4) Erwerb oder Umbau von Anhängern ...*" Ich erspare Ihnen, das weiter vorzulesen. Was aber auch sehr interessant wäre, wären Studien, Untersuchungen und Maßnahmen für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs. Herr Landesrat, nachdem wir auch vorher einen Absatz gestrichen haben, ersuche ich Sie, uns zu sagen, ob diese Maßnahme gänzlich gestrichen wird oder ob sie anderswo hineinverpackt werden soll. Das ist für uns, die wir ja tagtäglich von der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene reden, schon erheblich.

Bitte erklären Sie uns auch den praktischen und juristischen Unterschied zwischen Betreiberunternehmen - die bleiben ja weiterhin enthalten - und Verkehrsunternehmen.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Genau das ist der Punkt. Die Finanzierungen für die Betreiberunternehmen bleiben, während die Finanzierungen für die Verkehrsunternehmen gestrichen werden. Warum? Ist zu wenig Geld vorhanden?

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI): Forse sono stato troppo sintetico nell'intervento precedente, cerco di essere più completo adesso, anche perché il modo estremamente garbato con il quale mi è stata chiesta spiegazione merita tutta l'attenzione nel dare la risposta.

I beneficiari della legge individuati sono tre. Uno è il gestore della piattaforma intermodale, che è un nuovo soggetto del settore per la provincia di Bolzano in quanto non avevamo mai avuto prima una piattaforma intermodale. Poi ci sono altri due soggetti che sono gli autotrasportatori che appartengono alla categoria degli autotrasportatori artigianali e degli autotrasportatori industriali. La legge è stata scritta tentando di mantenere una lettura unitaria dell'intervento che è favorire l'intermodalità perché questa era la direttiva europea. Tutti coloro che avevano a che fare con l'intermodalità, solo per questo aspetto della loro attività trovavano in questa legge gli strumenti di contribuzione e di sostegno alla loro attività.

In una fase successiva alla riscrittura della legge e alla discussione in commissione, i colleghi Frick e Viola, che sono i presentatori dell'emendamento, hanno fatto presente che forse sarebbe più facile, meno burocratico per alcune imprese continuare a rivolgersi allo stesso funzionario, allo stesso assessorato e allo stesso ufficio al quale si rivolgono normalmente per gli investimenti, anziché pensare che per l'acquisto di un nuovo camion devono andare all'artigianato, per l'acquisto delle casse mobili o dei container devono andare ai trasporti. Su questo ho convenuto anch'io. Può essere una filosofia altrettanto corretta quella di dire che tutto ciò che riguarda l'impresa di un trasporto continua ad essere allogato nello stesso ufficio, nelle mani delle stesse persone, senza costruire un'altra burocrazia parallela.

Ecco perché solo la parte autotrasportatori viene stralciata da questa parte, perché essa rientra nell'attività di sostegno agli autotrasportatori che è già prevista nelle leggi regolate dall'assessorato all'industria e all'artigianato. Rimane invece la figura del gestore della piattaforma che è nuova e che sarà regolata da questa legge.

PRESIDENTE: Chi chiede la parola? Nessuno. Metto in votazione l'emendamento.

BENEDIKTER (UFS): Ich ersuche um geheime Abstimmung.

PRESIDENTE: Il consigliere Benedikter e altri quattro consiglieri hanno chiesto la votazione a scrutinio segreto. Prego distribuire le schede.

(Votazione a scrutinio segreto - geheime Abstimmung)

Do lettura dell'esito della votazione: schede consegnate 27, sì 19, no 4, schede bianche 4. L'emendamento è approvato.

Leggo il prossimo emendamento, presentato dagli assessori Frick e Viola, che dice: "Al comma 4, è stralciato il comma 3 dell'articolo 8."

"Im Absatz 4 ist der Absatz 3 des Artikels 8 gestrichen".

La parola al consigliere Benedikter, ne ha facoltà.

BENEDIKTER (UFS): Ich bitte um Erläuterung.

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI):

L'articolo 8 al comma 3 dice "investimenti in programmi hardware e software necessari all'attività." Questo è un tipo di investimento che non è ritenuto finanziabile attraverso questa legge, ma attraverso le altre forme di intervento sempre previste nell'ambito degli interventi per gli autotrasportatori. L'autotrasportatore che necessita di fare investimenti software e hardware si rivolge all'assessorato competente dell'artigianato o dell'industria per avere i contributi necessari in riferimento a questo aspetto specifico, e quindi viene escluso da questa formulazione. Sempre per la logica di prima, cioè di togliere tutto ciò che fa riferimento alle attività di autotrasporto, in quanto queste vengono fatte confluire agli assessorati competenti.

PRESIDENTE: Chi desidera intervenire? Nessuno. Metto in votazione l'emendamento.

BENEDIKTER (UFS): Ich ersuche um geheime Abstimmung.

PRESIDENTE: Il consigliere Benedikter e altri quattro consiglieri hanno chiesto la votazione per scrutinio segreto. Prego distribuire le schede.

(Votazione a scrutinio segreto - geheime Abstimmung)

Do lettura dell'esito della votazione: schede consegnate 29, sì 21, no 4, schede bianche 4. L'emendamento è approvato.

Leggo il prossimo emendamento, presentato dagli assessori Frick e Viola, che dice: "Al comma 4, comma 5 dell'articolo 8, le parole "lettera a) e b)" sono sostituite dalle parole "lettera a)."

"Im Absatz 4 sind im Absatz 5 des Artikels 8 die Worte "Buchstaben a) und b)" durch die Worte "Buchstabe a)" ersetzt."

La parola all'assessore Di Puppo.

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI):

Per chiarire, essendo emendamenti un po' ermetici. Si tratta di questo passaggio: "*l finanziamenti a favore delle imprese di cui al comma 1 lettera a) - sarebbero i gestori di piattaforme - e b) - e sarebbero le imprese di trasporto - possono avvenire con una delle seguenti forme, ed eventualmente anche in combinazione delle stesse: contributi a fondo perduto in conto capitale, agevolazioni in conto interessi*". Allora l'emendamento prevede la cancellazione della lettera b). Quindi rimangono solo i gestori di piattaforme, vengono cancellati gli autotrasportatori per le ragioni dette precedentemente.

BENEDIKTER (UFS): Für mich ist diese Bestimmung unverständlich und wahrscheinlich auch für jeden, der das Gesetz anwenden soll. Man kann nicht sagen: "Im Absatz 4 sind im Absatz 5 ..." Wenn man vom Absatz 4 spricht,

dann ist der vierte Absatz des Artikels 8 gemeint. Wenn man vom Absatz 5 spricht, dann ist es der fünfte Absatz des Artikels 8. Wenn schon, dann müßte man es folgendermaßen ausdrücken: "Im Absatz 5 des Artikels 8 sind die Buchstaben ..." Es geht ja um den Artikel 8. Das muß abgeändert werden, denn so hat dieser Artikel keinen Sinn.

PRESIDENTE: E' una questione tecnica di emendamento. La parola al consigliere Ianieri, ne ha facoltà.

IANIERI (I Liberali - Unione di Centro Liberale): E' consequenziale agli emendamenti che sono stati approvati prima, altrimenti non avrebbe senso.

PRESIDENTE: Chi chiede ancora la parola? Nessuno. Metto in votazione l'emendamento.

BENEDIKTER (UFS): Ich ersuche um geheime Abstimmung.

PRESIDENTE: Il consigliere Benedikter e altri quattro consiglieri hanno chiesto la votazione per scrutinio segreto. Prego distribuire le schede.

(Votazione a scrutinio segreto - geheime Abstimmung)

Do lettura dell'esito della votazione: schede consegnate 29, sì 20, no 3, schede bianche 6. L'emendamento è approvato.

Leggo il prossimo emendamento, presentato dall'assessore di Puppo che dice: "Nel comma 4, nel testo tedesco del comma 5 lettera a) dell'articolo 8, le parole "verlorene Zuschüsse" sono sostituite dalle parole "Verlustbeiträge für Investitionsausgaben".

"Im Absatz 4, im deutschen Text des Absatzes 5, Buchstabe a) des Artikels 8 sind die Worte "verlorene Zuschüsse" mit den Worten "Verlustbeiträge für Investitionsausgaben" ersetzt."

La parola all'assessore Di Puppo per l'illustrazione.

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI): Si tratta di una correzione tecnica.

BENEDIKTER (UFS): Hier wiederholt sich derselbe Fehler. Es gibt keine Absätze von Absätzen. Wenn ich einen Absatz ausmache, dann kann ich nicht noch Absätze herausbilden. Deshalb ist dieser Artikel unverständlich, un-abhängig davon, was das sogenannte Gesetzgebungsamt meint. Die Gesetze machen ja wir! Wir tragen die Verantwortung dafür, daß die Gesetze verständlich sind. Wir sind die Gesetzgeber und nicht das Gesetzgebungsamt! "*Im Absatz 4 im deutschen Text des Absatzes 5 ...*" Entweder es ist der Absatz 4 oder der Absatz 5 des deutschen Textes! Daß die Worte "verlorene Zuschüsse" durch die Worte "Verlustbeiträge" ersetzt werden sollen, lasse ich dahingestellt.

Der Artikel 8 hat sechs Absätze. Es ist ja nicht so, daß der Absatz 4 durch den Absatz 5 ersetzt wird, denn die Absätze sind ja im deutschen und italienischen Text gleich. So ist der Artikel nicht verständlich.

PRESIDENTE: Chi chiede ancora la parola? Nessuno. Metto in votazione l'emendamento.

BENEDIKTER (UFS): Ich ersuche um geheime Abstimmung.

PRESIDENTE: Il consigliere Benedikter ha chiesto la votazione per scrutinio segreto. Prego distribuire le schede.

(Votazione a scrutinio segreto - geheime Abstimmung)

Do lettura dell'esito della votazione: schede consegnate 27, sì 18, no 2, schede bianche 7. L'emendamento è approvato.

Leggo il prossimo emendamento, presentato dall'assessore di Puppo che dice:

“Nel comma 4, dopo l'articolo 8, è aggiunto il seguente articolo 9:

Notifica alla commissione europea

1. Gli effetti degli articoli 7 e 8 della presente legge decorrono dal giorno della pubblicazione dell'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Trentino Alto Adige dell'esito positivo dell'esame da parte della Commissione europea ai sensi degli articoli 92 e 93 del Trattato CEE.”

“Im Absatz 4 wird nach Artikel 8, der folgende Artikel 9 hinzugefügt:

Notifizierung an die Europäische Kommission

1. Die Wirkungen der Artikel 7 und 8 dieses Gesetzes treten mit dem Tag der Veröffentlichung im Amtsblatt der Region Trentino-Südtirol der Bekanntgabe über die positive Überprüfung durch die Europäische Kommission gemäß Artikel 92 und 93 des EG-Vertrages in Kraft.”

Ha chiesto la parola il consigliere Benedikter, ne ha facoltà.

BENEDIKTER (UFS): Hier wird auf die Wirkungen der Artikel 7 und 8 dieses Gesetzes Bezug genommen. Jetzt fragt sich, um welches Gesetz es sich handelt, denn wenn es wörtlich genommen wird, dann ist es das Gesetz, das wir zur Zeit behandeln. Bei diesem Gesetz gibt es aber keine Artikel 7 und 8. Man wird mir sagen, daß das Gesetz Nr. 37 vom 14. Dezember 1974 gemeint ist, das ja durch den Artikel 2 abgeändert wird. Der Artikel 7 betrifft Beiträge zur Förderung des Kombiverkehrs. Der Artikel 8 regelt finanzierbare Ausgaben und Modalitäten. Es fragt sich, ob die Finanzierung des Kombiverkehrs und andere finanzierbare Ausgaben und Modalitäten - Bildungskurse, Untersuchungen zur Führung der Umschlaganlagen, Ausgaben für Infrastrukturen und für die Bodenverbesserung der für den Umschlag bestimmten Fläche, Investitionen für die zur Ausübung der Tätigkeit notwendigen Software und Hardware, Investitionen für die Ausstattung, die für den Umschlag je nach Beförde-

rung erforderlich ist, Investitionen für Material und Ausstattung für den Kombiverkehr - ... Es geht also immer um den Kombiverkehr. Ich habe die Artikel 92 und 93 des EG-Vertrages nicht hier, denn diese Abänderungsanträge kommen ja alle im letzten Augenblick. Das gibt es sicher in keinem anderen Parlament! Hier sind wir wirklich rekordverdächtig! Ich frage, ob diese Beiträge zur Förderung des Kombiverkehrs unter die Artikel 92 und 93 des EG-Vertrages fallen. Diese Artikel befassen sich ja mit den sogenannten Staatshilfen für Industrie.

DI PUPPO (Assessore alla ragioneria, traffico e trasporti - PPI): Si tratta di un emendamento presentato all'ultimo minuto del giorno 26 maggio. La formulazione è corretta in quanto si tratta di un emendamento di una legge che è contenuta all'interno di un'altra legge e per la strutturazione propria delle leggi finanziarie porta a questi incroci di richiami da articolo ad articolo, da comma a comma. In particolare in questo caso si fa riferimento sempre all'articolo 2, in particolare al comma 4 dell'articolo 8 che è contenuto dell'articolo 2, per dire che subito dopo si inserisce il cosiddetto articolo 9 che sotto è esposto. E' la notifica alla Comunità Europea con la quale sono già stati presi contatti al fine di definire le modalità di intervento degli aiuti pubblici non solo per quanto riguarda la destinazione, quindi la tipologia dei finanziamenti possibili ma anche l'intensità dell'aiuto, in quanto qui andiamo abbondantemente al di sopra dei famosi de minimis di cui già in altre occasioni si è parlato. L'elemento di novità è che questi contributi sono addirittura cumulabili con altri, proprio secondo l'indicazione della Comunità europea che intende favorire al massimo questo tipo di integrazione dei trasporti.

Ciò non toglie che vi sia l'obbligo, scritta la legge, di presentarla alla commissione competente perché ne dia la conformità a quelle che sono le proprie direttive, ma la preparazione della legge è stata fatta congiuntamente ai funzionari della direzione 4 della concorrenza proprio per garantirci la percorribilità di questa legge.

BENEDIKTER (UFS): Landesrat Di Puppo hat zwar versucht, mir zu antworten, aber ich habe ihn gefragt, ob diese Hilfen unter die Artikel 92 und 93 des EG-Vertrages fallen. Er hat dann wieder auf die ...

PRESIDENTE: Chiedo scusa, collega Benedikter, ma a norma di regolamento Lei non ha più diritto di intervenire.

Metto in votazione l'emendamento: approvato a maggioranza con 2 voti contrari, 4 astensioni e i rimanenti voti favorevoli.

Ha chiesto la parola il consigliere Frasnelli sull'ordine dei lavori, ne ha facoltà.

FRASNELLI (SVP): Herr Präsident, ich ersuche Sie, die Sitzung für heute zu schließen, da unsere Fraktion zu Beratungen zusammentreffen muß. Danke!

PRESIDENTE: Accolgo la richiesta e chiudo la seduta.

ORE 18.32 UHR

SITZUNG 200. SEDUTA

4.6.1998

Sono intervenuti i seguenti consiglieri:
Es haben folgende Abgeordnete gesprochen:

ATZ 58
BENEDIKTER 57, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80
BOLZONELLO 10, 59
CIGOLLA 34, 41
DI PUPPO 47, 60, 63, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 78, 79
DURNWALDER 11
FRASNELLI 80
KLOTZ 7, 8, 13, 15, 17, 21, 24, 27, 31, 34, 40, 46, 70, 71, 72, 74
KURY 28, 29, 30, 31, 35, 44, 50, 52, 54, 61, 70, 71
LAIMER 20, 26
LEITNER 8, 11, 19, 41, 56, 74
MAYR 14, 52
MINNITI 9
MONTEFIORI 3, 25, 32, 42, 71
VIOLA 29, 30, 33
WILLEIT 19
ZENDRON 25, 38