



Wortprotokoll

der 78. Sitzung vom 21. April 1964

Resoconto integrale

della seduta n. 78 del 21 aprile 1964

IV. Legislatur
IV legislatura
1960 - 1964



CONSIGLIO PROVINCIALE BOLZANO LANDTAG BOZEN

IV^a Legislatura
IV. Gesetzgebungsperiode

SEDUTA 78^a. SITZUNG

21 - 4 - 1964

INDICE - INHALTSANGABE

Disegno di legge provinciale N. 150: « Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Provincia di Bolzano per l'esercizio finanziario 1964 »		Landesgesetzentwurf Nr. 150: „Haushaltsvoranschlag der Einnahmen und der Ausgaben der Provinz Bozen für das Finanzjahr 1964“	
USCITE	pag. 3	AUSGABEN	Seite 3
Votazione della legge	pag. 25	Abstimmung über das Gesetz	Seite 25

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE:

Rag. SILVIO NICOLODI

VORSITZ DES PRÄSIDENTEN:

ORE 9.40 UHR.

PRESIDENTE: La seduta è aperta.

NARDIN (Segretario - P. C. I.): (Appello nominale, lettura del processo verbale - Namensaufruf, Verlesung des Sitzungsprotokolls).

PRESIDENTE: Osservazioni al processo verbale? Nessuna. Il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza: è stata approvata la legge sui mutui.

Il Presidente della prima Commissione legislativa comunica che la seduta della Commissione avrà luogo domani alla stessa ora di quella che era prevista per oggi.

Continua la discussione sul bilancio 1964.

E' in trattazione l'Assessorato ai Lavori Pubblici. La parola all'Assessore Dalsass.

DALSASS (Assessor für öffentliche Arbeiten - S. V. P.): Nachdem im Zuge der Generaldebatte eigentlich keine besonderen Fragen an mich gerichtet worden sind, worauf ich jetzt antworten könnte, möchte ich nur kurz etwas zum Bericht des Präsidenten des Landesausschusses hinzufügen.

Das Hauptaugenmerk des Assessorates für öffentliche Arbeiten wurde wohl, wie die Herren Landtagsabgeordneten aus dem Bericht des Präsidenten entnehmen konnten, auf den Strassenbau gelegt. In dieser Legislaturperiode 1961-1964 wurde ein Plan von Gemeindestrassen ausgearbeitet, die die Eigenschaften aufweisen, als Provinzstrassen klassifiziert zu werden. Dieser Plan wurde bereits 1961 ausgearbeitet und 1962 an das zuständige Ministerium in Rom eingereicht, damit das erforderliche Klassifizierungsdekret erwirkt werden kann. Dieses Klassifizierungsdekret hat ziemlich lange auf sich warten lassen, denn es ist erst im September 1963 herausgekommen. Dadurch ist nun die Anzahl der Provinzstrassen beträchtlich gestiegen. Mit diesem Dekret

vom September 1963 allein haben wir rund 170 km mehr an Provinzstrassen übernommen.

Es ist selbstverständlich, dass wir die Klassifizierung auf Grund des Staatsgesetzes Nr. 126 vornehmen. Vielleicht könnte der eine oder der andere sagen, es ginge schneller, wenn man diese Klassifizierung mit Dekret des Präsidenten der Region vornehmen würde. Es bestünde auch diese Möglichkeit. Wenn man sich aber auf das Gesetz Nr. 126 vom Jahre 1958 beruft und die Klassifizierung nach diesem Gesetze erfolgt, so sind wir als Landesverwaltung zumindest sicher, für die ordentliche Instandhaltung all dieser Strassen einen ordentlichen Beitrag von Lire 300.000 je km jährlich vom Staat zu erhalten. Ich glaube, dies ist Grund genug, diese Gemeindestrassen laut Gesetz Nr. 126 als Provinzstrassen klassifizieren zu lassen.

Wir haben im Laufe dieser Zeit ziemlich viel Strassen übernommen. Von der Staatsstrassenverwaltung, der ANAS, kann man aber nicht behaupten, dass sie auf Grund des Gesetzes Nr. 126 der Provinz einige Strassen abgenommen hätte, obwohl, wie die Herren Landtagsabgeordneten wissen, mehrere solcher Strassen bereits 1959 als Staatsstrassen deklariert wurden. Ich sage deklariert, nicht klassifiziert; das bedeutet, dass das Ministerium damals bereits anerkannt hat, dass bestimmte Strassen die Voraussetzungen einer Staatsstrasse besitzen und somit als Staatsstrasse übernommen werden müssten. Bis heute sind leider nur einige dieser Strassen übernommen worden und zwar 1959 die Strassen ins Eggental, Grödnertal, Abtei, Moos in Passeier und dann die Strasse von Lana nach Meran. Unter den anderen Strassen, die auch als Staatsstrassen deklariert worden sind, ist die Strasse nach Sulden, die Strasse ins Ahrntal, die Strasse von Bozen über das Penserjoch nach Sterzing und von Sterzing zum Pfitscherjoch und die Strasse von Birchbruck nach Lavazé. Bis heute hat die ANAS keine dieser Strassen übernommen. Auf Grund einer Aussprache mit dem Chef der Staatsstrassenverwaltung von Bozen ist in Aussicht gestellt worden, dass vielleicht noch im Laufe dieses Jahres eine oder zwei dieser Strassen von der ANAS übernommen werden. Die Rangordnung ist so, dass man als erste die Strasse, die vom Sarntal bis zum Penserjoch führt, vorge-

schlagen hat. Man weiss aber bis heute nicht, ob diese Übernahme demnächst erfolgen wird oder nicht.

Nachdem wir uns jetzt im letzten Jahre dieser Legislaturperiode befinden, ist es gut, ein wenig Rückschau zu halten. Für den ausserordentlichen Strassenbau haben wir also in den Jahren 1961-1962 und 1963 rund 3.200.000.000 Lire ausgegeben. Wenn wir Rückschau halten und überprüfen, was überhaupt von der autonomen Provinz in den Jahren von 1949 bis 1963 ausgegeben worden ist, sehen wir, dass insgesamt 7.100.000.000 Lire für den ausserordentlichen Strassenbau, Ausbau und Neubau von Provinzstrassen ausgegeben wurden, das sind in diesen letzten drei Jahren ungefähr 45% der Gesamtausgaben. Man muss schon sagen, dass in der jetzigen Legislaturperiode eine sehr grosse Anstrengung unternommen worden ist in bezug auf Ausbau und Neubau von Provinzstrassen.

Im Haushalt 1964 sind nun 400.000.000 Lire für den ausserordentlichen Teil vorgesehen und leider ist es nun so, dass auch diese 400.000.000 Lire nur irgendwie bedingt ausgegeben werden können. Ich glaube, es ist bereits im Landtag in meiner Abwesenheit davon gesprochen worden, dass gewisse Ausgabenkapitel blockiert sind, nachdem die Bilanz der Provinz mit Leihgeldern aufgefüllt werden muss und somit für bestimmte Arbeiten diese Leihgelder vorgesehen sind. Also können die betreffenden Arbeiten nicht in Angriff genommen werden, bevor nicht eine Zusicherung von seiten eines Bankinstitutes vorhanden ist. Das gilt auch für den ausserordentlichen Teil, für die ausserordentlichen Strassenbauarbeiten.

Es ist selbstverständlich, wenn ich von 3.200.000.000 Lire spreche, die in den letzten drei Jahren ausgegeben worden sind, dass in diesem Betrag auch der Staatsbeitrag mit inbegriffen ist, der als letzte Rate im Jahre 1963 in Anspruch genommen worden ist. Im Jahre 1964 verfügt die Provinz zum Ausbau von Provinzstrassen über keinen Staatsbeitrag mehr. Über einen Staatsbeitrag verfügt die Provinz dann wiederum in den Jahren 1965, 1966 und 1967 auf Grund einer Zusicherung vom Jahre 1963. Der damalige Minister für öffentliche Arbeiten, Sullo, hat der Provinz mitgeteilt, dass der Provinz Bozen ein ausserordentlicher Beitrag von 711.000.000 Lire auf Grund des Gesetzes Nr. 181 vom Frühjahr 1962 zugesprochen wurde. Im Jahre 1965 kann die Provinz wiederum mit Staatsbeitrag Strassen ausbauen. Man muss jedoch auch darauf hinweisen, dass der zugesicherte Staatsbeitrag bei der heutigen Lage der Dinge absolut unzulänglich ist.

Um die Herren Landtagsabgeordneten zu informieren, ist es vielleicht notwendig hervorzuheben, wie groß der Gesamtbedarf für den Ausbau des heu-

tigen Provinzstrassennetzes ist. Auf Grund der Neuklassifizierung von Provinzstrassen wurde bereits vor mehreren Monaten eine detaillierte Eingabe an das zuständige Ministerium eingereicht. Danach beträgt der Gesamtbedarf für alle Provinzstrassen, die wir heute besitzen, rund 12 Milliarden Lire. Also muss man noch mit einigen Jahren rechnen, bevor das heutige Strassennetz, die heutigen Provinzstrassen ausgebaut sein können, speziell wenn man jährlich nur Beträge von 500.000.000 oder 600.000.000 Lire ausgeben kann. Wie gesagt, ist es unbedingt notwendig, darauf zu pochen, dass von seiten des Staates mehr Gelder kommen und nicht nur diese 711 Millionen Lire, die bereits zugesichert sind. Dieser Betrag von 12.300.000.000 Lire dürfte sich vielleicht um rund 2 bis 3 Milliarden reduzieren, weil in diesem Programme auch die Strassen mit inbegriffen sind, die laut Gesetz Nr. 126 auf die ANAS übergehen sollten. Der Gesamtbedarf der Provinz an Geldern für den Ausbau der Strassen dürfte ungefähr um die 9 Milliarden Lire betragen, wenn man die Strassen, die auf den Staat übergehen sollten, endlich abtossen könnte.

In Hinkunft wird es nicht mehr notwendig sein, noch viele Strassen als Provinzstrassen zu übernehmen, denn die meisten, die die Voraussetzungen lt. Gesetz Nr. 126 besitzen, haben wir bereits übernommen. Es gibt noch einige, die diese Voraussetzungen haben, aber aus bestimmten Gründen nicht übernommen wurden, oder weil man auf Grund von Staatsgesetzen noch daran baut, wie z. B. die Strasse von Bozen auf den Ritten, die alle Voraussetzungen besitzt, um als Provinzstrasse klassifiziert zu werden. Die Rittnerstrasse kann man heute noch nicht übernehmen, da sie nur bis Unterplatten ausgebaut ist und in Unterplatten noch ein Baules durchzuführen ist. Nach Abschluss dieses Baules kann und wird die Provinz selbstverständlich auch diese Strasse als Provinzstrasse übernehmen.

Ein klassisches Beispiel ist die Strasse, die von der Fleimstalerstrasse nach Aldcin führt. Auch diese Strasse haben wir nicht übernommen, weil wir die Strecke von der Staatsstrasse über die Fraktion Hohen hinauf nicht klassifizieren können, da diese Teilstrecke absolut nicht die Voraussetzungen für die Klassifizierung hat. Deswegen wartet man ab, bis die Brücke gebaut ist und dann wird auch die Strasse von der Fleimstalerstrasse bis nach Aldein, Petersberg und Deutschnofen einmal als Provinzstrasse klassifiziert werden. Ein anderer Fall ist die Strasse von Vintl nach Terenten. Auch diese wird höchstwahrscheinlich als Provinzstrasse klassifiziert werden. Das gilt nicht nur für die Strecke von Vintl nach Terenten, sondern auch von Terenten hinunter nach Hofern, Pfalzen und Bruneck, so dass

man später einmal von der Pustertaler Höhenstrasse reden kann.

Ich habe vorhin gesagt, dass man auch die Strasse von der Fleimstalerstrasse bis nach Aldein und Petersberg klassifizieren wird. Das dürfte vielleicht im kommenden Jahr ohne weiteres möglich sein. Später müsste die Klassifizierung noch weiter ausgedehnt werden über Weissenstein, Deutschnofen und sich an die heutige Provinzstrasse anschliessen. Diese Klassifizierung dürfte jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, weil für den Ausbau der Strasse Deutschnofen - Weissenstein - Petersberg auf Grund des Staatsgesetzes Nr. 589, ein Staatsbeitrag zugesichert worden ist. Es ist selbstverständlich, dass wir zur Zeit diese Strecke nicht klassifizieren können, weil sonst der Staatsbeitrag verloren ginge, der der Gemeinde zugesichert worden ist. Es wäre aber wünschenswert, wenn auch die Gemeinde das nötige Interesse aufbrächte und das Projekt für den Ausbau dieser Strasse vorlegen würde. Bis heute konnte nicht festgestellt werden, dass die Gemeinde Deutschnofen ein Projekt ausarbeiten liess und an die zuständige Stelle, d. h. an das Staatsbauamt zur Weiterleitung eingereicht hätte. Deswegen wird es notwendig sein, bei der Gemeinde darauf zu drängen, damit sie diese Verbindung herstellt, die nicht nur für die Gemeinde Deutschnofen selbst und für die Fraktion Petersberg, die auch zu Deutschnofen gehört, sondern für den Fremdenverkehr überhaupt von grosser Bedeutung ist, weil man dadurch eine Verbindung mit der Fleimstalerstrasse herstellen würde. Von der Fleimstalerstrasse aus würde man Aldein, Petersberg, Weissenstein, Deutschnofen erreichen, kommt dann herunter zur Lavazéstrasse, von wo aus man zum Lavazépass fahren kann, bzw. nach Birchabruck und dann nach Welschnofen, von Welschnofen zum Karperspass und von dort über den Niger ins Tiersertal, so dass ein gutes Strassennetz vorhanden wäre.

Weil ich schon bei diesen Gemeindestrassen bin, möchte ich noch etwas hinzufügen. Das Assessorat für öffentliche Arbeiten hat sich also nicht nur um die eigenen Provinzstrassen gekümmert, sondern auch um die Gemeindestrassen und die Arbeiten auf diesen Strassen verfolgt. Ich kann Ihnen mitteilen, dass von seiten des Staates auch im Jahre 1963 für gewisse Strassen ein Beitrag zugesichert wurde. Für all die Arbeiten, die ich nun aufzähle, hat der Staat für 35 Jahre einen Zinsenbeitrag von 4,5% zugesichert: für den Ausbau der Strasse nach St. Kasian 60 Millionen Lire; für den Ausbau der Strasse auf den Ritten, von Unterinn bis Klobenstein, 260 Millionen Lire, es dürften vielleicht auch 300 Millionen Lire werden; für den Ausbau der Strasse von Deutschnofen nach Petersberg über Weissenstein

180 Millionen Lire; für die Strasse von Klausen nach Villanders 190 Millionen Lire; für die Strasse Klausen-Feldthurns 50 Millionen Lire; für die Strasse von Moos nach Stuls 116 Millionen Lire; für ein zusätzliches Baulos für die Strasse von Olang nach Geiselsberg 25 Millionen Lire und für die Strasse von Blumau nach Steinegg 250 Millionen Lire.

Die Vertreter der interessierten Gemeinden sind im vergangenen Jahre auch beim Landesausschuss vorstellig geworden und haben auf die Schwierigkeiten der Gemeinden bei der Durchführung dieser Arbeiten hingewiesen, weil es sich um grosse Arbeiten handelt. Der Landesausschuss hat die Meinung geäußert, dass es in diesen Fällen, wo die Gemeinde allein mit ihren eigenen Kräften nicht weiterkommt, angebracht ist, zusätzlich zu intervenieren, damit diesen Gemeinden zum Staatsbeitrag noch ein Zinsenbeitrag bis zu einem Prozent gewährt werde. Es ist selbstverständlich, dass hier ein Sondergesetz erlassen werden müsste. Auf diese Weise würden wir den Gemeinden ein wenig unter die Arme greifen und sie in die Lage versetzen, diese Arbeiten durchzuführen. Zu Lasten der Gemeinde verbliebe nicht einmal mehr 1% der Gesamtkosten.

Der Landesausschuss hat in den letzten Jahren auch versucht, die Instandhaltung der Provinzstrassen besser zu pflegen. Dies ist auch gelungen, nachdem die entsprechenden Mittel zur Verfügung gestellt worden sind. In diesem Zusammenhang muss auch gesagt werden, dass die Stellung der Strassenwärter nicht immer ganz in Ordnung war, denn in der letzten allgemeinen Personalordnung hatte man 90 Stellen für Strassenwärter vorgesehen. Strassenwärter waren aber viel mehr, einerseits weil wir neue Provinzstrassen dazubekommen haben und wir andererseits auch auf den Gemeindestrassen, bei denen wir für die Instandhaltung laut Regionalgesetz Nr. 19 aufkommen, fixe Strassenwärter haben. Deswegen ist es notwendig, auch die Position dieser Strassenwärter zu klären. Das wird mit dem kommenden Gesetz über die Abänderung zur Personalordnung erfolgen. Man wird eine beträchtlich höhere Anzahl von Strassenwärterposten vorsehen, so dass die heute sich im Dienst befindlichen Strassenwärter, wenn sie die Eignung und die Voraussetzung besitzen, ohne weiters eingestuft werden können. Wie Sie aus den Unterlagen, die jeder von Ihnen bekommen hat, ersehen können, besitzt die Provinz heute 634 km eigentliche Provinzstrassen.

Nun komme ich auf die Gemeindestrassen zu sprechen. Es sind dies 294 km Gemeindestrassen, die wir laut Regionalgesetz Nr. 19 vom Jahre 1956 übernommen haben. Ich muss schon sagen, wie schon aus dem Bericht des Präsidenten hervorgeht, dass es endlich Zeit wäre, das Gesetz Nr. 19 zu revi-

dieren. Damals hat man von seiten der Region einen Betrag von 75.000 Lire pro km vorgesehen, der bei der eingetretenen Teuerung in den letzten Jahren nur mehr einen kleinen Bruchteil von dem darstellt, was eigentlich für die Instandhaltung notwendig ist. Die Gemeinden leisten einen Beitrag, der sich zwischen 20.000 und 100.000 Lire beläuft. Diese Bestimmung müsste ohne weiters aufrecht bleiben, um die Gemeinden nicht noch mehr zu belasten; aber von seiten der Region müsste doch ein wesentlicherer Beitrag kommen, denn was die Instandhaltung kostet, das kann man doch hier aus den Zahlen entnehmen. Es sind immerhin 400.000 Lire pro km. Wenn man von diesen 400.000 Lire die 75.000 Lire abzieht, dann verbleiben immer noch 325.000 Lire pro km. Wenn man auch noch im Durchschnitt 50.000 oder 60.000 Lire als Beitrag der jeweiligen Gemeinde abzieht, verbleiben immerhin noch 260 bis 270.000 Lire zu Lasten der Provinz. Für die Provinz wird diese Belastung mit der Zeit auch zu gross, wenn sie immer mehr solche Strassen übernehmen soll. Deswegen müsste die Region, die dieses Gesetz erlassen hat, einen grösseren Beitrag leisten, damit sie die Landesverwaltung in die Lage versetzt, ihrer Pflicht nachzukommen.

Wie wir aus der heurigen Bilanz ersehen können, ist auch ein neuer Fonds geschaffen worden, der zur Entstaubung der Gemeindestrassen dienen soll, die wir laut Gesetz Nr. 19 instandhalten. Beim heutigen Verkehr ist dies, glaube ich, eine Notwendigkeit, denn man ist beinahe nicht in der Lage, eine Schotterstrasse gut instandzuhalten, wenn dort mehr Verkehr herrscht. Man muss unbedingt trachten, mit der Zeit alle diese Strassen zu entstauben, d. h. zu asphaltieren. Deswegen hat man diesen Fonds vorgesehen, damit die Landesverwaltung ungefähr 2/3 der diesbezüglichen Ausgaben deckt. Das restliche Drittel soll die Gemeindeverwaltung beisteuern, denn auch sie hat die Pflicht, zur Verbesserung der gemeindeeigenen Strassen einen Beitrag zu leisten. Es haben sich bereits mehrere Gemeindeverwaltungen gemeldet, die aus diesem Fonds den Betrag für die eine oder für die andere Strasse bekommen möchten. Es dürfte nicht notwendig sein, besonders zu drängen, um diese wenigen Gelder, die in der heurigen Bilanz vorgesehen sind, auszugeben. Selbstverständlich müsste dieser Fonds auch in der kommenden Bilanz und vielleicht in einem grösseren Ausmasse vorhanden sein, so dass man im Laufe von 5, 6 oder 7 Jahren in die Lage versetzt wird, diese 290 km Gemeindestrassen zu asphaltieren.

In den letzten Jahren und auch im Haushalt 1964 ist das Problem der Grundablöse vorangetrieben worden. Die Grundablöse ist eine absolute Not-

wendigkeit, die mit dem Strassenbau Hand in Hand gehen muss. Nun ist es leider so, dass die Entschädigungen für die Grundablöse nicht einmal teilweise im vorhinein bezahlt werden können, weil der Rechnungshof keinen einzigen Beschluss in diesem Sinne registriert. Die Grundablösungen können erst nach Fertigstellung der Strasse ausbezahlt werden und somit hat man hier eine grosse Verzögerung in der Auszahlung dieser Entschädigungen. Oft wirkt sich dies auch zum Schaden der betreffenden Besitzer aus, denn sie geben eine Ware ab, erhalten die festgelegte Gegenleistung aber erst 1, 2, 3 Jahre nachher. Dadurch werden sie durch die inzwischen eingetretene Geldentwertung benachteiligt.

Erst nach Fertigstellung der Strasse kann man die Teilungspläne fertigstellen oder ausarbeiten lassen und auf Grund der Teilungspläne auch die Auszahlung vornehmen. Wir haben in den letzten Jahren und auch im Haushalt 1964 für die Grundablöse grössere Beträge vorgesehen. Leider ist auch der Betrag dieses Kapitels sozusagen blockiert. Wir können aus dem Haushalt 1964 auch für Grundablöse nichts entnehmen, wenn nicht von irgendeiner Bank die Zusicherung kommt, dass wir das entsprechende Darlehen erhalten.

Und nun noch einige Worte über die Verwaltungsbefugnisse, die von seiten der Region auf die Landesverwaltung übertragen wurden. Wie bekannt, wurden im Jahre 1963 die Verwaltungsbefugnisse auf dem Gebiete der öffentlichen Arbeiten von der Region an das Land delegiert. Wie den Herren Landtagsabgeordneten bekannt ist, handelt es sich um das Gesetz Nr. 9 vom 7. März 1963, das eigentlich die Delegierung und Änderung des alten Gesetzes Nr. 3 vom Jahre 1951 ist. Dazugekommen ist das Gesetz Nr. 17 vom 1. Juli 1963, das diese Zinsenbeiträge für die Durchführung öffentlicher Arbeiten von seiten der Gemeinden und anderer öffentlicher Körperschaften vorsieht, und dann noch das Gesetz Nr. 31 vom 25. November 1963, mit welchem die Befugnisse in bezug auf Abgabe von technischen Gutachten auf den technischen Beirat des Landes delegiert wurden. Auf Grund des Gesetzes vom 25. November 1963 wurde mit Dekret Nr. 69 vom 16. Dezember 1963 der technische Beirat der Provinz ernannt.

Das Programm der öffentlichen Arbeiten, das auf Grund dieser delegierten Gesetze ausgearbeitet wurde, glaube ich, hat bereits jeder Landtagsabgeordnete bekommen und konnte somit darin Einsicht nehmen. Für diese Gesetze ist auch das Programm für das Jahr 1964 bereits fertiggestellt, jedoch vom Landesausschuss noch nicht genehmigt worden; es dürfte aber in einer der nächsten Sitzungen des Landesausschusses genehmigt werden,

bzw. zur Behandlung kommen. Es ist selbstverständlich, dass diese Gesetze über die öffentlichen Arbeiten nur zum Teil praktische Durchführung erlangen können, da auch sie von der Kreditmöglichkeit abhängig sind. Wenn die Gemeinden Arbeiten durchführen wollen, müssen sie bei irgendeinem Bankinstitut ein Darlehen aufnehmen. Auf Grund der heutigen sogenannten Konjunktur ist es kaum möglich, irgendein Darlehen zu finden. Deswegen sind manche Gemeinden sogar in eine ziemlich schwierige Lage hineingeraten, weil sie schon 1963, 1962 oder sogar in einem früheren Jahre die Arbeiten auf Grund einer provisorischen Baubewilligung durchgeführt bzw. in Angriff genommen haben, die sie von der Region seinerzeit erhielten. Die Zahlungen können jetzt aber nur zum Teil durchgeführt werden, weil keine Gelder zur Verfügung stehen. Auch diesbezüglich sind nun grosse Schwierigkeiten eingetreten, welche sich nicht nur auf diese Gemeinden erstrecken, sondern auf alle öffentlichen Körperschaften. Auch wir als Landesverwaltung haben hier grosse Schwierigkeiten, die Gelder aufzutreiben. Ich weiss nicht, ob es der Landesverwaltung überhaupt möglich sein wird, diese Gelder rechtzeitig von irgendeinem Bankinstitut zu erhalten, um noch im heurigen Jahre diese ausserordentlichen Strassenbauarbeiten in Angriff zu nehmen.

Dies sind nur einige Gedanken zur Bilanz des Assessorates für öffentliche Arbeiten, die ich noch vor Beginn der Bilanzdebatte über das Assessorat darlegen wollte.

NARDIN (Segretario - P. C. I.): Prima di svolgere un intervento sull'Assessorato lavori pubblici, mi preme fare una precisazione pubblica, una cordiale precisazione pubblica.

Nell'ultima seduta del Consiglio provinciale abbiamo discusso due importanti Assessorati: quello diretto dall'Assessore Fioreschy e quello diretto dal dott. Benedikter. Le discussioni sono state prolungate e spero anche interessanti; io almeno le ho ritenute tali, non soltanto per quello che ho avuto modo di dire, ma anche per quello che hanno avuto da dire gli Assessori e gli altri colleghi del Consiglio.

Capisco molto bene che non sia facile riprendere sulla stampa un giorno intero di dibattito perchè è impossibile riprendere anche con molta esattezza alle volte concetti, idee e così via. Però mi preme precisare che non sono qui a fare il pignolo nel senso di dire: la stampa ha detto questo e io ho detto un'altra cosa. Anch'io sono vissuto più volte nel mondo della stampa e so che non è facile rappresentare più o meno fedelmente o esattamente quanto viene detto, però mi preme fare una cordiale precisazione in ordine ad una frase che il quotidiano

« Alto Adige » ha pubblicato in ordine al mio intervento per quanto riguarda la politica edilizia. Il giornale « Alto Adige » ha pubblicato questa frase testuale: « Finiremo col fare una nuova Castelfirmiano — ha detto Nardin — e questa volta forse non la organizzerete voi ma i partiti italiani ». Tutto questo si riferiva al momento in cui si è parlato della carenza in tutto il settore dell'edilizia popolare e soprattutto della carenza della politica che è necessaria per affrontare e risolvere questo così grave problema. Io preciso, e questo lo si può sempre desumere da quella famosa macchina che registra fedelmente persino i nostri sospiri, che non ho assolutamente detto questo. Ho detto che dinanzi alla gravità del problema — mi sono soffermato a lungo sulla incidenza e sui riflessi politici oltre che economico-sociali che il problema ha e avrà in Alto Adige — si arriverà probabilmente a far sì che partiti di altro gruppo etnico organizzeranno una manifestazione tipo Castelfirmiano.

Che cosa intendevo dire? Intendevo dire che partiti come il mio, il Partito Comunista Italiano, e magari qualche altro che sente la necessità che questo problema venga affrontato, anche in sede politica, in maniera adeguata, partiti come il mio soprattutto, si porranno il problema di una manifestazione per la casa. Questo è il senso delle mie dichiarazioni e il testo delle mie dichiarazioni, perchè mai più avrei detto — non l'ho mai detto in tutta la mia vita e non lo dirò mai — che bisogna organizzare ad opera dei partiti italiani una manifestazione, tipo Castelfirmiano, per la casa, perchè noi non ci siamo mai proposti — ne fa fede non soltanto l'attività del mio partito, ma anche la mia modesta opera personale in lunghi anni di attività politica — e mai ci proporremo manifestazioni di gruppo etnico in contrapposizione ad un altro per il problema della casa o per qualsiasi altro problema. Non è attraverso contrapposizioni etniche che questo problema si può affrontare e risolvere, come altri problemi, come ha fatto a suo tempo la Volkspartei. Se organizzeremo una manifestazione del tipo Castelfirmiano, cioè una grande adunata — questo volevo dire — la faremo per fare le case. Mentre a Castelfirmiano si è fatta una manifestazione per bloccare una qualsiasi modifica di edilizia popolare, noi invece cercheremo di farla se occorrerà, se sarà necessaria, per fare le case e farle non a favore degli italiani soltanto, ma farle a favore di tutti coloro che ne hanno diritto e bisogno, italiani e sudtirolesi. Volevo fare questa cordiale precisazione, perchè io non faccio il pignolo in ordine ad imprecisioni in una cronaca o nell'altra, ma questa non la potevo lasciare passare perchè sarebbe un capovolgere non soltanto posizioni politiche da me rappresentate

più o meno degnamente, ma soprattutto sarebbe capovolgere le mie idee personali al riguardo.

Dato che ci sono mi dispiace anche che la stampa, nel riprendere questi dibattiti, alle volte riproduca per l'opinione pubblica le nostre discussioni quasi in maniera da far apparire soltanto contrapposizioni critiche da una parte e dall'altra. Prendo proprio ad esempio l'Assessorato Fioreschy. Noi abbiamo fatto un discorso costruttivo, Assessore Fioreschy, l'altro giorno a proposito della politica industriale, artigianale ed economica in genere. Lei stesso ha avuto la bontà di sottolinearlo più volte nel corso della Sua risposta che non chiamo replica, ma chiamo risposta, definendo addirittura preziose certe mie considerazioni, prezioso un certo mio apporto. La stampa ha invece riprodotto, tanto per fare un esempio, il tutto come contrapposizione critica tra me e Lei, tanto per dire, quando invece c'è stato un dialogo costruttivo, che c'è stato anche in ordine ad altri Assessorati.

Noi siamo qui per criticare, per denunciare a volte quello che ci pare criticabile o denunciabile in base alle nostre idee, alle nostre convinzioni, ma siamo qui, e credo di averlo anche dimostrato più volte e lo abbiamo dimostrato anche in altri consessi, per proporre alternative, per contribuire anche con le nostre proposte a un divenire migliore sia della politica della Provincia, sia della situazione. Non siamo qui in funzione negativa come può essere comodo a qualcuno rappresentare la funzione dei comunisti o meno, cioè quello soltanto di denunciare e criticare in maniera frontale e basta, no signori; noi cerchiamo e ci sforziamo di comprendere sempre di più una realtà e la politica anche degli altri e di vedere di contribuire nella maniera che ci pare lecita e possibile a far sì che questa politica migliori nell'interesse di tutti, perchè questo è il compito nostro e il nostro mandato. Detto questo ritorno all'Assessorato lavori pubblici.

Io penso che nel complesso — l'Assessore Dalsass si è particolarmente soffermato sulla politica stradale — la politica stradale della Provincia possa essere giudicata positiva, nel complesso. Io raccomanderei una più adeguata programmazione della politica stradale in colleganza con le esigenze economiche delle zone, le vere esigenze economiche, perchè sia ben chiaro, Assessore Dalsass, che dappertutto ci sarebbe l'esigenza di una strada. Il problema è di scegliere le priorità cosiddette nell'intraprendere la politica stradale. Questo forse non sempre avviene. Quando io vado a Bressanone e vedo quell'arteria che da Bressanone si sposta verso Milano, ad esempio, un'arteria importante che ho l'impressione costi anche parecchio, non mi pongo il problema che quella sia un'arteria inutile, ma nel

quadro delle necessità generali quella è un'arteria che avrebbe dovuto essere fatta in quella maniera molto più tardi, a mio parere. Perchè? Perchè serve un agglomerato urbano o agglomerati urbani che ancora sono relativamente importanti, anche perchè c'è vicino una strada nazionale collegata attraverso il ponte con questi agglomerati, comunque c'era una strada abbastanza transitabile che avrebbe comportato la necessità di non intraprendere una così cospicua spesa in questo momento, per orientarsi invece verso iniziative che risentono di una maggiore necessità di intervento. Ma questo è un esempio tanto per dire.

Io capisco le pressioni più o meno clericali e politiche che ci sono state al riguardo, in quanto sappiamo che quella zona è di particolare interesse per certi circoli, ma l'ente pubblico dovrebbe meglio saggiare oltre le proprie forze anche la opportunità di un certo intervento — Lei stesso ci ha rappresentato la situazione attraverso le cifre esposte e del resto la nostra conoscenza è abbastanza adeguata al riguardo — quando le necessità altrove sono veramente molto più serie che non in quella zona.

Comunque, nel complesso la politica stradale si può giudicare positiva. Speriamo che il problema del personale venga sempre più adeguatamente risolto in ordine anche alle cose che ha detto l'Assessore Dalsass, soprattutto si affini la nostra capacità di impostare la futura politica stradale in collegamento con le più vive esigenze economiche in quella zona. Quindi, la priorità nelle scelte avvenga proprio in base a queste considerazioni, e soprattutto non si consideri solo l'attività economica, lo sviluppo che sono importanti, ma si consideri molto di più il fattore umano, cioè certe esigenze sociali che gruppi di popolazioni hanno effettivamente di essere collegati abbastanza rapidamente e abbastanza civilmente col mondo, perchè questo porterà le popolazioni interessate ad un maggiore livello, anche morale.

Detto questo, collego anche il problema degli espropri. Indubbiamente quello degli espropri è un capitolo nero nella storia della nostra Provincia. E' un problema generale in Italia, ma quando noi dobbiamo considerare che ci sono degli espropri — me lo diceva tempo fa l'Assessore Dalsass in via personale — che dal 1935 addirittura sono da liquidare, sia pure considerando tutte le difficoltà che possono esistere al riguardo nella legislazione, nelle trascrizioni delle proprietà ecc., non si possono ammettere situazioni di questo genere. Io stesso ho avuto modo di interessarmi in ordine ad espropri avvenuti in questa o in quella zona, e ho constatato che ci sono ritardi, lungaggini burocratiche che molte volte non sono imputabili direttamente agli uffici della Pro-

vincia, ma a tutto un sistema carente, a difficoltà più grandi di noi, a un frammischiamento di responsabilità di vari uffici; il problema veramente si pone. A mio parere varrebbe la pena di studiare questo in sede regionale, Assessore Dalsass, o in sede provinciale, cioè studiare l'emanazione di una legge che assicuri in caso di esproprio il pagamento immediato dell'80% della proprietà espropriata, salvo il 20% che si darà a conguaglio quando saranno esperite tutte le formalità burocratiche; e su quel 20% che si dovrà versare si paghi un interesse legale, perchè può avvenire che la liquidazione avvenga dopo anni. Pagare oggi, per esempio, in base al valore della moneta odierna, un esproprio fatto cinque o sei anni fa, è un mezzo furto, parliamoci chiaro, con la svalutazione della lira che c'è stata! Quindi, vedere o in sede regionale o in sede provinciale la emanazione di una legge che in caso di esproprio consenta il pagamento immediato dell'80% del valore espropriato e successivamente del 20%, cesperte le formalità con il pagamento a conguaglio di un interesse legale. Con un 20% io penso che ci sia modo di poter liquidare a conguaglio in più o in meno il valore definitivo espropriato. Quindi, io proporrei questa riforma, perchè è effettivamente necessario proteggere di più l'espropriato. In questa maniera per l'ente pubblico sarebbe di notevole giovamento un provvedimento di legge di questo genere e ci consentirebbe di superare gli attuali intralci che logicamente la Corte dei Conti con il sistema attuale, dal punto di vista legislativo e della contabilità, deve frapporre.

Un'altra questione, Assessore Dalsass: la Regione ha delegato alla Provincia le sue funzioni amministrative per quanto riguarda tutto il settore dei lavori pubblici. Più volte in Regione noi abbiamo chiesto che la politica di intervento nel settore dei lavori pubblici venisse programmata e ci si è risposto di no da parte della maggioranza negli anni passati. No, non è necessario, non occorre, non si deve! Quando si è predisposto il disegno di legge per la delega alle Provincie del settore dei lavori pubblici, si sono inseriti quei termini relativi all'impegno che le Provincie dovevano assolvere per quanto riguarda la politica dei lavori pubblici in ordine alla programmazione, che poi è stato cassato dal Consiglio in sede di approvazione della legge.

In Regione abbiamo sempre chiesto che per poter programmare adeguatamente la politica dei lavori pubblici bisognava conoscere dettagliatamente le situazioni di bisogno dei Comuni del Trentino-Alto Adige ed istituire una vera e propria anagrafe di queste necessità; per ogni Comune ci doveva essere una scheda con iscritti tutti questi bisogni, queste necessità: il problema dell'acquedotto della

frazione, se manca, il problema della fognatura, il problema della scuola, insomma una specie di rappresentazione fedele, da tenersi aggiornata delle necessità primordiali Comune per Comune. In Regione, come dico, si è sempre detto di no, non lo si è fatto ecc. Io chiedo che la Provincia, che esercita queste importanti funzioni per delega della Regione, istituisca questa anagrafe dei bisogni di tutti i Comuni, frazioni logicamente comprese. Si considerino le principali necessità che vanno dai servizi pubblici indispensabili, alla strada, problemi della scuola ecc.; un vero e proprio schedario da tenersi aggiornato. Non costerebbe molto e darebbe soprattutto all'ente Provincia un quadro sempre aggiornato complessivo e particolare al tempo stesso di tutte queste necessità. Quindi, chiedo l'istituzione di questa anagrafe.

Un ultimo discorso lo vorrei fare per l'autostrada. Mi ero ripromesso di fare un lungo discorso sull'autostrada, ma lo farò invece brevissimo.

Giorni fa ho partecipato, in nome della Presidenza del Consiglio provinciale, al convegno di Modena, tenutosi sull'autostrada ad opera della Camera di Commercio di quella città. E' stato un convegno, dirò subito, molto interessante, soprattutto per la relazione introduttiva del prof. Zignoli, ordinario di tecnica e di economia dei trasporti al politecnico di Torino, che rimetterò al nostro Presidente del Consiglio, perchè possa o farsene inviare o far copiare un congruo numero di queste relazioni per distribuirle ai colleghi del Consiglio. E' una relazione che, dal punto di vista dei dati economici e delle previsioni economiche, per la prima volta colloca una grande opera come quella dell'autostrada Bolzano-Modena, nel contesto economico-sociale delle regioni o delle provincie interessate. E' una relazione che dal punto di vista scientifico merita non soltanto attenzione, ma anche qualche cosa di più. In quel convegno è stato anche annunciato lo sblocco da parte degli organi competenti, Ministero dei Lavori Pubblici in primo luogo ecc., lo sblocco delle somme per lo meno, chiamiamole così, relative al mutuo degli 85 miliardi che era stato contratto in questi anni con gli istituti di credito interessati. In questa maniera si è detto che finalmente il problema dell'autostrada sta divenendo una realtà, ma una realtà nel tratto Bolzano - Modena.

Nel convegno, anche da parte di amministratori di sinistra — ricorderò il Sindaco di Modena, ad esempio, che è uno dei nostri migliori amministratori comunali, considerando la situazione in generale — è stata sottolineata la necessità che non si programmi soltanto l'autostrada, ma che l'autostrada la si collochi come previsione economica in tutto questo contesto rappresentato dalle Provincie e Regioni interessate. Si deve prevedere quindi quello

che può produrre da un punto di vista economico-sociale in queste provincie e regioni e quello che quindi dev'essere fatto per programmare nel futuro, dal punto di vista economico-sociale, tenendo conto di questo elemento fondamentale e nuovo: l'autostrada. In primo luogo è stato sostenuto che l'autostrada deve finalmente servire egregiamente a risolvere alcuni problemi cruciali che sono quelli del traffico, delle aree di servizio collettivo per tutte le questioni doganali, commerciali ecc., mercati compresi, e così via, deve riuscire a risolvere finalmente questi problemi almeno nei grandi centri che questa autostrada attraversa o con i quali è collegata. Al tempo stesso è stato sostenuto che all'autostrada dev'essere anche collegato tutto il sistema di scorrimento fluviale che è previsto attraverso quelle iniziative alle quali è associata anche la nostra Regione che comporterebbero come previsione il traffico dal lago di Garda fino addirittura la Svizzera, attraverso il Po ecc. Quindi, questa diventerà una realtà.

Rimane però in piedi — e questo il convegno non lo ha assolutamente sottolineato — un problema: quello cioè finanziario, cioè il riflesso, l'incidenza che ci sarà sulle finanze degli enti locali che partecipano alla società dell'autostrada, grazie all'accensione di un mutuo per 85 miliardi per costruire il tratto Bolzano-Modena. Quando dico 85 miliardi non faccio già il consuntivo della spesa; quando si parla di 85 miliardi si deve purtroppo prevedere qualche cosa di più anche in ordine alla spesa per il tratto Bolzano-Modena. Le statistiche delle ultime autostrade costruite in Italia stanno a dimostrarlo: l'autostrada del Sole è raddoppiata per molti tratti come previsione di spesa, e la stessa autostrada Verona-Padova è più che raddoppiata come previsione di spesa per molti tratti, tanto che ha dato luogo ad una notevole polemica nelle provincie e regioni interessate a proposito proprio di questi consuntivi che hanno notevolmente dissesato tutte le previsioni inizialmente fatte. Ora, quale incidenza avrà? L'Assessorc Turrini, in Consiglio regionale, ebbe modo, in una breve replica, rinviando la nostra attenzione alla futura relazione che farà in Consiglio regionale, di smentire qualsiasi preoccupazione al riguardo. C'è poco da smentire quando tutto il sistema finanziario è impermeato sulle garanzie che gli enti pubblici dovranno fare per buona parte dei mutui contratti con gli istituti bancari in ordine a questa spesa! E che cosa avverrà? Avverrà che le garanzie che avranno luogo impegneranno per quella parte che ancora è possibile, ma integralmente, gli enti pubblici interessati: parlo dei Comuni capoluogo, parlo delle Provincie, parlo della Regione. Necessariamente noi, con l'impegno per l'autostra-

da, in futuro arriveremo a completare l'area di garanzia che ancora oggi è possibile nei confronti di istituti bancari per l'accensione di eventuali mutui e un domani noi avremo ben scarsi margini di poter compiere altre scelte, di assumere altri mutui eventualmente per altre necessità e così via. L'autostrada quindi ci inaridirà notevolmente buona parte delle fonti di credito che saranno necessarie e che oggi sarebbero possibili, proprio perchè noi avremo assunto forti impegni nei confronti degli istituti bancari per poter ottenere questi mutui per l'autostrada. Il tutto, quindi, è un grosso interrogativo finanziario e anche politico che si pone dinanzi a noi. La Provincia di Bolzano come pensa di inserirsi in questa prospettiva? Ci sono preoccupazioni al riguardo? Ci devono essere? Se ci sono preoccupazioni, come pensiamo di inserirci nel futuro al riguardo?

Una seconda questione è quella del tratto Bolzano-Brennero. Ormai del tratto Bolzano-Brennero non se ne parla più, e il tutto si rinvia agli anni avvenire quando sarà sbloccata non questa congiuntura, ma saranno sbloccate chissà quali altre congiunture.

Innanzitutto con le spese è bene parlare chiaro: in un primo tempo si era prevista una spesa di 96 miliardi per il tratto Brennero-Modena. Io ho qui la fotocopia di una relazione finanziaria, distribuita a suo tempo all'interno della società, nella quale si parla chiaro. Quindi, 96 miliardi; 56 miliardi per il tratto Bolzano-Modena e 40 miliardi circa per il tratto Bolzano-Brennero. I 56 di allora previsti per il tratto Bolzano-Modena sono già diventati 85, cioè sono quasi raddoppiati, ma non basteranno probabilmente se teniamo conto delle medie di incremento che hanno avuto i costi non soltanto in generale, ma soprattutto degli incrementi che si sono registrati nei consuntivi delle autostrade costruite non nel Meridione, ma qui nel Settentrione: autostrada del Sole e autostrada Verona-Padova, che sono i più recenti tronchi di autostrade costruite. Sicuramente sarà raddoppiato il costo del tratto Bolzano-Modena in sede di consuntivo. Se per il tratto Bolzano-Brennero era stato previsto un costo di 40 miliardi allora, arrivando persino nel tratto Brennero-Vipiteno ad un costo di 551 milioni per chilometro e nel tratto Chiusa-Bolzano di 649 milioni per km addirittura, se teniamo conto anche dell'incremento registrato nelle previsioni per il tratto Bolzano-Modena, noi dobbiamo dire che quei 40 miliardi previsti diventeranno facilmente 80 e forse anche di più perchè noi purtroppo in questi tratti incontriamo o ci scontriamo, meglio, con un tipo di montagna che non lascia presumere buone prospettive al riguardo per quanto riguarda il costo dei lavori, la stabilità dell'opera, la necessità quindi di renderla quanto mai

stabile e sicura, e questo si può realizzare soltanto attraverso investimenti cospicui al riguardo. Quindi, avremo un costo complessivo di 160 miliardi. L'autostrada Brennero-Modena, calcolando 85 miliardi, che speriamo rimangano 85 per il tratto Bolzano-Modena, e 80 miliardi sicuri che si dovranno spendere per il tratto Bolzano-Brennero, costerebbe 160 miliardi.

Allora io vi pongo un quesito, signori della Giunta provinciale, perchè interessa fortemente, direi precipuamente, la nostra Provincia: noi ci siamo associati, dott. Magnago, a suo tempo alla società autostrada insieme agli altri enti pubblici. Però perchè ci siamo associati? Perchè per noi costruire l'autostrada Brennero-Modena, significava soprattutto costruire un'autostrada buona parte della quale doveva scorrere per l'Alto Adige. Invece adesso si sta risolvendo in maniera tutta diversa la questione, perchè con i piani ridimensionati o per lo meno rinviati a un migliore avvenire, chissà a quando, la costruzione dell'autostrada Bolzano-Modena d'interessa sì, ma molto meno che in passato, sia ben chiaro. Direi che l'interesse si sposta più per le altre Province che non per la nostra. Ora, dott. Magnago, io vi faccio un ragionamento molto semplice, vi pongo un quesito molto semplice, ma che è serio al tempo stesso: ci conviene rimanere agganciati alla società con gli impegni di una volta?

Quando vi presentai l'anno scorso quell'ordine del giorno, era proprio in connessione con queste prospettive, o con altre similari, al fine di esaminare bene la situazione dell'Amministrazione provinciale in ordine agli impegni per l'autostrada ed eventualmente rivedere la propria posizione o totalmente o parzialmente. Io penso che giunte come sono le cose ci conviene rivedere il nostro impegno in ordine all'autostrada o per lo meno di misurare e di commisurare al tempo stesso il nostro impegno futuro per quanto riguarda questa scarsa incidenza che in Alto Adige avrà l'autostrada se costruita, come ormai sembra, da Bolzano a Modena. A noi interessava partecipare allo sforzo, magari impegnandoci fortemente, se l'autostrada fosse partita dal Brennero per arrivare a Bolzano e poi proseguire. Oggi le cose sono totalmente cambiate. E' un quesito che vi pongo e non chiedo la risposta oggi, ma guardate che è un problema molto serio. Quindi mi pare che se prima avevamo 100 di ragioni per impegnarci, oggi queste 100 ragioni scendono a 10.

DALSASS (Assessore ai lavori pubblici - S. V. P.): Non proprio così.

NARDIN (Segretario - P. C. I.): Beh, aumenti a 20. Ecco, La faccio contento.

Rimane pur sempre il problema aperto dell'autostrada Bolzano-Brennero, e io pregherei la Giunta provinciale, e prima ancora il Presidente del Consiglio

provinciale, di costituire una delegazione della Provincia per recarsi a Roma dal Ministro Pieraccini, che ho potuto considerare particolarmente in occasione del convegno sull'urbanistica tenuto all'EUR, il quale mi è piaciuto non soltanto come uomo politico e rappresentante degnamente quel Ministero, ma soprattutto per la capacità di sapere affrontare civilmente un'assemblea, buona parte della quale era incivile, e di saper portare a conclusione una discussione così impegnativa e così interessante. Ad ogni modo pregherei di recarsi dal Ministro Pieraccini e discutere il problema della viabilità Bolzano-Brennero. Ma, signori, ne va del decoro nazionale! Lasciamo da parte gli argomenti dei morti, dei vivi, degli incidenti ecc., che dovrebbero essere sempre presenti, ma che purtroppo costituiscono soltanto la parte retorica ormai delle argomentazioni relative alla sistemazione stradale ecc., lasciamo da parte questi argomenti, ma ne va del decoro nazionale se lo stato dell'arteria Bolzano-Brennero rimarrà così, anche con le varianti, che finalmente stanno diventando una realtà, che l'ANAS da un po' di tempo a questa parte sta predisponendo! Bisogna, a mio parere, e io chiedo questa iniziativa, che una delegazione della Giunta e del Consiglio provinciale s'incontri col Ministro dei Lavori Pubblici per discutere. La discussione dovrebbe comportare, a mio parere, una richiesta di immissione straordinaria di mezzi a favore dell'ANAS per consentire alla stessa di fare di questa arteria una specie di superstrada, cioè mezzi straordinari per risolvere un problema veramente straordinario di indole nazionale ed internazionale. Non c'è altra via che questa. Anche ad essere ottimisti, per vedere l'autostrada, per il tratto Bolzano-Brennero, dovremo attendere chissà quanto. Quindi, poniamoci seriamente il problema, poniamolo anche in sede romana — su questo si può anche dissentire secondo una linea economica, secondo la priorità per altre scelte ecc. — se è necessaria la costruzione dell'autostrada Bolzano-Verona-Modena è indispensabile assicurare al tratto Bolzano-Brennero un ammodernamento deciso. Ne va, come dico, del decoro nazionale e ne va anche, al di sopra di questo, soprattutto dell'interesse economico dell'Italia. Insomma, ricordiamoci che una cattiva strada — quella del Brennero può essere classificata tale

ci allontana correnti turistiche. E poi c'è il problema dei traffici commerciali verso l'estero e dall'estero in Italia, che hanno come passaggio obbligato quest'arteria. Se guardiamo le statistiche che ci vengono fornite dagli enti e dagli uffici preposti a queste cose, queste fanno spavento. Per ferrovia le cose vanno malissimo, basti pensare allo scalo doganale e ferroviario di Fortezza per pensare ad una situazione spaventosa, ma anche per strada le cose vanno ma-

lissimo. Quindi, bisogna pensarci su, cioè commisurare gli impegni della Provincia in base alla nuova situazione, cioè all'autostrada che parte da Bolzano e va verso Modena. Io non dico ritiriamoci, no; sarebbe un discorso sciocco e negativo, non producente alcunchè di positivo, però rivediamo certi impegni perchè se prima c'eravamo proposti attraverso questa iniziativa 100, oggi dobbiamo ridurla di molto questa previsione.

Poniamo noi, come Provincia, al Governo e all'ANAS il problema dell'ammodernamento del tratto Bolzano-Brennero nel senso di farlo diventare una superstrada. Ne conseguirà un beneficio per la nostra provincia, perchè un domani io sono dell'avviso che un'autostrada che parta dal Brennero e che scorra velocemente verso Verona non blocchi sufficientemente il traffico turistico in Alto Adige, anzi uno che paga forti pedaggi sull'autostrada, dal momento che li paga cerca di tirarsi molto avanti e di inserirsi nel cuore dell'Italia, cioè dal Brennero almeno arriva fino a Verona. L'autostrada porta velocemente in certe zone, ma le fa anche saltare velocemente le stesse zone! Basta vedere le autostrade tedesche: se uno non va proprio con l'intenzione di fermarsi ad Augsburg o a Stoccarda o a Freiburg, e va gratis, dal momento che si mette sull'autostrada va avanti. Mi tiro avanti; questo è il ragionamento del turista e che facciamo noi quando andiamo da qualche parte. Allora, un'autostrada Brennero-Verona fa scorrere molto traffico turistico, ma oltre l'Alto Adige e soprattutto oltre il Trentino. Un domani invece, con la situazione che realmente si sta prospettando, cioè la costruzione dell'autostrada Bolzano-Modena e con una superstrada o con un'arteria abbastanza moderna, Brennero-Bolzano, gratis, questo sarà di notevole giovamento per almeno diversi anni per l'economia turistica altoatesina. Perchè? Perchè l'arrivare a Bolzano e dover imboccare un'autostrada a pagamento già porrà una sosta al turista ed anche gli porrà l'immediato quesito: fermarsi o non fermarsi? Dato che ci sono, prima di mettermi sull'autostrada, prima di spendere ecc. ecc., aspetta che dò un'occhiata a questo Alto Adige, alle Dolomiti, a Merano e a tante altre attrattive. Quindi, facciamo anche i conti al riguardo, ma soprattutto facciamo un'azione, prima di concludere questa legislatura, come Provincia, facciamo veramente un'azione efficace sul piano politico nei confronti del Governo, non per prospettare in termini polemici al Governo il problema, che non servirebbe, quanto per contrattare col Governo uno straordinario intervento per l'ammodernamento del tratto Bolzano-Brennero, in ordine alle nostre necessità locali, ma soprattutto in ordine alle necessità turistiche, della viabilità, dei

trasporti commerciali di carattere nazionale ed internazionale.

AVANCINI (P. S. D. I.): Brevemente per dire prima di tutto che mi pare che questo Assessorato non sia caratterizzato dalla mancanza di attività, ma piuttosto da una mancanza di mezzi. L'abbiamo visto e l'abbiamo esaminato anche in Commissione e l'Assessore Dalsass ci ha anche spiegato che molte voci del suo Assessorato sono state decurtate perchè evidentemente il bilancio della Provincia è quello che è. Abbiamo visto la notevole attività di questo Assessorato attraverso le relazioni forniteci dall'Assessore Dalsass e anche girando per la provincia abbiamo visto che la Provincia sta facendo un notevole sforzo per quanto riguarda la viabilità. La carenza, la mancanza di mezzi è andata man mano accentuandosi in questi ultimi mesi, in questi ultimi anni, anche perchè i costi sono notevolmente aumentati. Progetti di una cifra sono aumentati del 30%, 40% per le note ragioni. Questo veramente è un peccato perchè la viabilità è una cosa importantissima, è una cosa fondamentale, non solo per favorire il turismo nella nostra zona, ma anche per collegare località che sono ancora quasi fuori dal mondo civile, per dare la possibilità alla nostra popolazione di collegarsi con i centri della nostra provincia.

L'Assessore Dalsass ci ha cortesemente fornito anche un elenco di lavori che la Giunta provinciale ha intenzione di compiere nel corso ancora di questa legislatura. Io non so quanti di questi lavori potranno essere portati a termine e quale possibilità avranno di essere ultimati. Cito ad esempio — l'ho visto sul suo programma — la strada che dovrebbe collegare i piccoli centri di Lauregno, Proves, Sinablana con la strada delle Palade. Naturalmente io sarei favorevole a questa strada evidentemente per dare la possibilità a quelle popolazioni di collegarsi con una certa celerità con la provincia di Bolzano, mentre attualmente devono fare un lungo giro per poter arrivare in provincia di Bolzano. Devono scendere a Clus e fare il giro di Mezzocorona ecc., mentre invece con quella strada, progettata dalla Giunta, quelle popolazioni potranno arrivare in breve tempo a Merano, che è il centro più vicino. Non so, ripeto, quale possibilità di realizzazione avrà questa strada, anche perchè si tratta di un'opera che dovrebbe servire ad un limitatissimo numero di persone, ma questo non significa che non si debba farla. Perciò la difficoltà di reperire i fondi probabilmente impedirà alla Giunta di compiere la maggior parte di quelle opere programmate.

Per quanto riguarda la questione più importante dell'autostrada, vorrei dire che la mia parte è favorevole alla costruzione dell'auto-

strada e ritiene che questa opera sia urgente. Sia urgente perchè l'aumento del traffico è notevole e posso dire che l'aumento del traffico che era previsto in una certa cifra di movimento di automobili per il 1968 è già stata superata nei primi mesi del 1964. Ciò significa che il traffico è aumentato più di quelle che erano le previsioni dei tecnici. Naturalmente questo aumento non continuerà ad avere un ritmo così intenso, tuttavia si può prevedere che il traffico stradale continuerà ad aumentare e per sbloccare questa situazione è evidente che l'autostrada è uno dei mezzi principali, uno dei mezzi fondamentali.

Noi siamo favorevoli evidentemente alla costruzione di tutto il tronco autostradale, cioè del tronco Brennero-Modena, perchè l'autostrada Bolzano-Modena non avrebbe molto senso se non fosse poi completata con il tronco Bolzano-Brennero. Non avrebbe molto senso perchè si tratterebbe, secondo me, di un moncone che non assolverebbe al compito per cui è stata progettata. La rapidità del traffico impone di costruire questa opera con urgenza, anche perchè gli incidenti stradali aumentano e poi perchè evidentemente la strada attuale, specialmente quella che porta da Bolzano al Brennero, è veramente una vergogna nazionale. Concordo pienamente con quello che ha detto il consigliere Nardin, che è assolutamente indispensabile rimediare urgentemente al tratto Bolzano-Brennero.

Per quanto riguarda l'impegno da parte del Governo, io posso dire che il rappresentante della Giunta regionale, dott. Turrini, ha avuto in questi ultimi giorni dei contatti sia con il governatore della Banca d'Italia, sia con il Ministro Pieraccini, e sia il Governatore della Banca d'Italia che il Ministro Pieraccini sono ben convinti della necessità di costruire completamente l'autostrada Modena-Brennero. Il Governatore della Banca d'Italia ha anche prospettato la grave situazione finanziaria in cui si trova il Paese, situazione che tutti noi conosciamo sia attraverso la stampa che per altre informazioni, tuttavia è stato completamente favorevole alla costruzione dell'autostrada Modena-Brennero. Lo stesso ha insistito sulla necessità di costruire tutta l'autostrada e di non fermarla a Bolzano. Lo stesso Ministro, secondo informazioni avute dal rappresentante della Giunta regionale che ha preso contatti con lo stesso, è stato ancora più deciso nell'insistere e nel sottolineare la necessità di costruire l'autostrada fino al Brennero, cioè Modena-Brennero. Il dott. Dalsass e il dott. Schatz probabilmente in questa materia ne sanno più di me, anche se io ho avuto informazioni dirette da parte del dott. Turrini, in quanto anch'essi fanno parte del consiglio di amministrazione dell'autostrada Modena-Brennero. Già in sede di discussione il consiglio d'amministrazione aveva chie-

sto al Credito fondiario veronese la possibilità di usare gli 85 miliardi liberamente. Il Credito fondiario veronese però non ha potuto aderire a questa richiesta perchè l'impegno era già per il tratto Bolzano-Modena. Mi risulta però che il Credito fondiario non ha escluso la possibilità e non ha precluso l'eventuale intervento anche per il tratto Bolzano-Brennero. Quindi, per questa ragione, il consiglio d'amministrazione ha accettato gli 85 miliardi per il tratto Bolzano-Modena, visto che il Credito fondiario non ha detto di no alla possibilità di avere un ulteriore finanziamento per il tratto Bolzano-Brennero. Io so che la società ha in corso trattative per il finanziamento del tratto Bolzano-Brennero con altri istituti di credito ed anche, se questo sarà possibile, con finanziamenti che si potranno reperire all'estero. Naturalmente il momento è difficile e non sarà facile ottenere questi finanziamenti, tuttavia mi risulta che il consiglio d'amministrazione dell'autostrada è impegnato a fondo per ottenerli.

Non sto adesso a dilungarmi per dire quello che è stato fatto fino ad oggi, perchè tutti noi lo conosciamo attraverso la stampa: i ponti sull'Adige, i rilievi aerei, le picchettazioni, i progetti ecc. Vorrei dire ancora che in merito all'autostrada del Brennero il Ministro dei Lavori Pubblici ha parlato alla Commissione dei Lavori Pubblici e ha ricordato anche l'autostrada del Brennero. Ha detto che i lavori autostradali in corso non subiranno rallentamenti. Ha aggiunto però che « per le autostrade in concessione sussiste il problema del reperimento dei fondi, per il quale dovrà essere fatto ricorso al mercato obbligazionario. Tuttavia anche per queste autostrade — ha detto il Ministro — confermo l'interessamento del Governo affinché sia data priorità alle opere più urgenti quali le autostrade liguri e quella del Brennero ». Io posso essere abbastanza tranquillo per queste assicurazioni che sono state date sia dal Governatore della Banca d'Italia, sia dal Ministro dei Lavori Pubblici Pieraccini. Tuttavia non sono affatto contrario alla proposta del consigliere Nardin, che anche il Consiglio provinciale e la Giunta provinciale svolgano un'opera di sollecitazione presso gli organi del Governo affinché sia al più presto data assoluta garanzia anche per il finanziamento del tratto Bolzano-Brennero che rappresenta il completamento di tutta l'autostrada e rappresenterebbe un notevole vantaggio per il turismo e per lo snellimento del traffico.

NARDIN (Segretario - P. C. I.): Io non ho detto di andare per l'autostrada; ho detto di andare per l'ammodernamento della strada statale Bolzano-Brennero.

AVANCINI (P. S. D. I.): Sì, sì, Bolzano-Bren-

nero. Ma io invece dico che l'interessamento dovrebbe svolgersi anche per il completamento dell'autostrada, sebbene ci siano già delle notevoli garanzie, dei notevoli impegni, sia da parte del Governatore della Banca d'Italia, che da parte del Ministro ai Lavori Pubblici. Naturalmente ho detto anch'io prima che è urgente anche la sistemazione dell'attuale strada statale, specialmente per il tratto Bolzano-Brennero. Ma il completamento dell'autostrada lo ritengo una cosa urgente ed indispensabile per lo snellimento del traffico ed anche per il potenziamento del turismo nella nostra zona.

Vorrei aggiungere ancora che mi risulta che anche le amministrazioni di Reggio, Modena ed altre amministrazioni provinciali interessate all'autostrada e che sono rette da amministratori di sinistra, comunisti e socialisti, sono favorevoli alla costruzione dell'autostrada Modena-Brennero.

SCHATZ (S. V. P.): Nachdem der Kollege Avancini im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn auch meinen Namen genannt hat, möchte ich hier einiges vorbringen.

Ich schicke voraus, dass die Vertreter aller öffentlichen Körperschaften, angefangen von den Provinzen des Südens bis zu unserer Provinz, den Gemeinden und Handelskammern, im Verwaltungsrat immer solidarisch waren und sich sämtliche Vertreter eingesetzt haben, dass die Autobahn als Ganzes vom Brenner bis Modena angesehen werden muss. Auch die Auktionen, sei es des Verwaltungsrates, wie auch des Präsidiums, gingen darauf hinaus, die Finanzierung für die gesamte Trasse anzustreben.

Im Herbst 1963 kam dann im Verwaltungsrat der Autobahngesellschaft die kalte Dusche. Vom Präsidenten wurde mitgeteilt, dass der „Credito fondiario“ für den Bau der Autobahn von Modena nach Bozen bereit ist, 85 Milliarden Lire auszusütten und das Darlehen mit der Bedingung zu gewähren, dass diese 85 Milliarden Lire nur für die Trasse Modena-Bozen verwendet werden dürfen. Selbstverständlich konnte unsere Haltung im Verwaltungsrat der Autobahngesellschaft nicht jene Begeisterung finden, die sie eventuell gefunden hätte, wenn die ganze Trasse finanziert worden wäre. Ich habe mir erlaubt, im Verwaltungsrat gegen diesen Antrag zu stimmen, wobei der Präsident der Gesellschaft die Vertreter unserer Provinz aufgefordert hat, sich doch selbst beim „Credito fondiario“ in Verona über die Möglichkeit einer Finanzierung auch der Trasse Bozen-Brenner zu interessieren. Wir begaben uns nach Verona und haben mit dem Präsidenten des „Credito fondiario“ und mit dem Generaldirektor klar gesprochen. Ich habe, um sicher zu sein, bei dieser Gelegenheit die Frage gestellt, ob

die Gesellschaft mit diesen 85 Milliarden Lire nicht etwa auch einen Teil der Strecke Bozen-Brenner finanzieren könnte. Die Antwort lautete sicher und klar, dass diese 85 Milliarden Lire ausschliesslich für die Trasse Bozen-Modena zu verwenden sind, ausser die Regierung würde den Zinsenzuschuss, der im Gesetz vorgesehen ist, erhöhen.

Wie Sie alle wissen, meine Herren Kollegen, beträgt der Zinsenzuschuss, den die Gesellschaft für den Bau dieser Autobahn erhält, 3,25%, obwohl das Gesetz vorsieht, dass für wichtige Autobahnen, die mit dem Ausland in Verbindung kommen — hauptsächlich wäre damit unsere Strasse gemeint —, der Beitrag des Staates auf 4,5% erhöht werden kann. Wir haben dann auch im Verwaltungsrat den Antrag gestellt, die Gesellschaft möge sich dafür verwenden, dass gerade für die Trasse Bozen-Brenner der Beitrag des Staates auf 4,5% erhöht werde, und nicht aus unberechtigten Gründen. Wir wissen, dass eben die Trasse Bozen-Brenner bedeutend teurer zu stehen kommt als die Trasse Bozen-Modena, weil wir uns im Gebirge befinden. Wir wissen alle, in welchem geographischen Zustand sich in erster Linie das Eisacktal, von Bozen bis Klausen, u. dann auch von Sterzing bis Brenner befindet. Die Kosten pro Kilometer betragen auf dieser Trasse nicht nur das Doppelte, sondern oftmals sogar mehr. Infolgedessen wäre es berechtigt gewesen, weil dies das Gesetz vorsieht, wenn wir für diese Trasse, also Bozen-Brenner, einen Beitrag von wenigstens 4,5% bekommen hätten. In der Zwischenzeit hat das Präsidium versucht, diesen Beitrag auf 4,5% zu erhöhen. Nach den letzten Mitteilungen ist es jedoch nicht gelungen.

Ich möchte wirklich sagen, mich hat eigentlich die Mitteilung — ich war nicht in Modena, weil ich verhindert war —, überrascht, dass der Minister Pieraccini diese 85 Milliarden Lire für den Bau der Trasse Bozen-Modena freigegeben hat, nachdem seine Haltung vorher die war, dass die Gesellschaft den Finanzierungsplan für die Trasse Bozen-Brenner vorlegen müsste und der Minister erst nach der Vorlage dieses Finanzierungsplanes bereit wäre, die 85 Milliarden Lire für Bozen-Modena freizugeben. Nun aber, wie bereits vorhin gesagt, habe ich aus der Presse entnommen, dass ohne die Vorlage des Finanzierungsplanes Bozen-Brenner von seiten der Gesellschaft die 85 Milliarden Lire für den Bau der Trasse Bozen-Modena freigegeben wurden. Ich möchte sagen, ich bin sehr skeptisch, nachdem das vorgekommen und diese Entscheidung für die Realisierung der Trasse Bozen-Modena gefallen ist. Ich bin auch der Meinung, dass es bei den heutigen finanziellen und Wirtschaftsverhältnissen, in denen wir leben, nicht möglich sein wird, die Trasse Bozen-Brenner zu realisieren, wenn der Beitrag des Staates nicht auf 4,5% erhöht wird. Dann entsteht die Fra-

ge, ob unser Land nicht vielleicht die Entscheidung, die der Landtag einmal getroffen hat, einer Revision unterziehen soll. Ich stelle diese Frage, weil wir eben aus den heutigen Verhältnissen heraus doch als Realisten feststellen müssen, dass diese Trasse Bozen-Brenner, jedenfalls in den nächsten Jahren, nicht in Angriff genommen werden kann.

Wie der Zustand der Staatsstrasse Nr. 12 vom Brenner bis Bozen ist, das brauche ich nicht näher zu erklären. Ich fahre fast jeden Tag von Brixen nach Bozen und kenne vielleicht von allen Kollegen diese Trasse am besten. Ich weiss nicht, ob die ANAS, wie der Kollege Nardin es vorschlägt, gewillt ist, dem zuständigen Ministerium einen ausserordentlichen Finanzierungsplan für den Ausbau dieser Strasse vorzulegen. Ich bin auch diesbezüglich sehr, sehr skeptisch. Mit dem Zustande, in dem sich heute diese Strasse befindet, glaube ich, werden wir dem Fremdenverkehr und der ganzen wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes nicht dienen können. Ich würde auch ersuchen, dass der Landesausschuss energisch bei den zuständigen Ministerien vorstellig wird, damit endlich einmal diesem unheilvollen Zustand Abhilfe geschaffen wird.

BERTORELLE (D. C.): Desideravo interpellare l'Assessore per sapere che novità ha e che cosa pensa di fare per le strade di Antermoia, Longiarù e Rinna, tre strade che collegano la frazione al capoluogo.

NARDIN (Segretario - P. C. I.): Faccio anch'io una domandina all'Assessore. E' per associazione d'idee con l'intervento di Bertorelle. Acquedotto di Barbiano: novità assoluta in quest'aula! Tre anni di discussioni — devo sempre ringraziare il dott. Magnago ed anche l'Assessore Dalsass per il loro interessamento, lo dico sinceramente non per la prima volta —; il progetto è stato finalmente modificato e quindi sta ora agli organismi tecnici, e l'Assessore Dalsass ha in mano parecchie leve al riguardo, risolvere il problema, perchè, dopo anni che è stato discusso il problema, dopo che il progetto è stato fatto e adottato dal consiglio comunale ecc., è giunto il momento per questo paese di porre mano alla realizzazione di quest'opera che purtroppo vede alcuni amministratori comunali di Barbiano ancora contrari. Non capiscono assolutamente l'esigenza che un Comune debba avere un acquedotto.

La seconda domanda: acquedotto di Prato all'Isarco. Nel 1953 avanzai la prima richiesta. C'era ancora il defunto presidente Erckert. Avanzai la seconda richiesta al presidente ing. Pupp; terza, quarta e quinta richiesta sotto il regno di sua maestà Magnago I, ma l'acquedotto ha ancora da es-

sere fatto. Quanti re dovranno passare su quel trono, dott. Magnago, prima che attraverso il consorzio, il contributo della Provincia addirittura, previsto nel bilancio dello scorso anno, a due passi da Bolzano, a un centro come Prato Isarco, che ha la straordinaria avventura, o meglio sventura, di vivere nell'ambito di tre o quattro Comuni addirittura, venga assicurata l'acqua? Io penso che nel Sahara abbiano risolto più speditamente i problemi degli acquedotti che non in certi paesi dell'Alto Adige!

DALSASS (Assessor für öffentliche Arbeiten - S. V. P.): Ich gebe nun eine kurze Antwort auf die Einwände, die von seiten der verschiedenen Landtagsabgeordneten gemacht worden sind. Ich fange hinten an und antworte auf die präzisen Fragen, die sei es vom L. Abg. Dr. Bertorelle, sei es vom L. Abg. Nardin gestellt wurden.

Was die Frage des L. Abg. und Vize-Assessors Dr. Bertorelle betrifft, wie weit es nun mit den Strassen nach Untermoj, Campill und Welschellen ist, muss ich folgendermassen antworten. Erstens hätte ich als Assessor und Kollege ersucht, dass man cinc solche Frage im Ausschuss an mich richtet und nicht im Landtag, denn oft weiss man nicht, wie man dran ist. In diesem Falle kann ich Ihnen, Herr Assessor Bertorelle, antworten, dass ich mich schon seit langem mit diesen Problemen befasst habe, sei es mit der Strasse nach Untermoj, sei es mit der Strasse nach Campill. Ich hatte auch selbst Gelegenheit, nach Untermoj und nach Campill zu fahren und habe mich dort an Ort und Stelle der Notwendigkeit zu intervenieren vergewissert. Ich habe sogar die dortige Gemeindeverwaltung angeeifert, endlich einmal mit der Projektierung weiterzumachen und alles einzureichen, damit auch eine Finanzierung sichergestellt werden kann. Das war bereits vor zwei Jahren. In der Zwischenzeit sind auch die Gesuche eingelaufen, sei es für Untermoj, sei es für Campill. Ich kann mich nur auf das Finanzierungsprogramm des Landesausschusses vom Jahre 1963 beziehen, in dem man für diese zwei Strassen bereits zwei Baulose vorgesehen hat, die auf Grund des Gesetzes Nr. 17 vom 1. Juli 1963 finanziert werden sollen: ein Baulos für die Strasse nach Untermoj mit 15 Millionen Lire und eines für die Strasse nach Campill mit rund 10 Millionen Lire. Was die Strasse nach Untermoj betrifft, weiss ich, dass das Projekt auch technisch begutachtet worden ist. Das Gutachten ist aber erst vor einigen Monaten eingelangt. Bezüglich des Projekts für die Strasse nach Campill muss ich sagen, dass es der technische Beirat der Region seinerzeit für nicht begutachtbar, wenn man dieses Wort gebrauchen kann, befunden hat. Es wurde an die Gemeinde zu-

rückgeschickt, mit der Aufforderung, es umarbeiten zu lassen. Mir ist nicht bekannt, dass es in der Zwischenzeit nochmals eingelangt wäre.

Was die Strasse nach Welschellen betrifft, habe ich gerade im Verzeichnis der hier aufliegenden Gesuche nachgeschaut. Es scheint nicht auf, dass ein solches Gesuch beim Landesausschuss eingereicht worden wäre. Selbstverständlich kann ich mir die Sache vormerken und eventuell bei der Gemeinde nachfragen, was sie mit diesem Strassenbau zu tun gedenkt.

Wenn ich noch einmal von Untermoj und Campill sprechen darf, so muss ich auch auf die Schwierigkeiten hinweisen, die mir von der Gemeindeverwaltung vorgetragen worden sind, speziell für Untermoj. Die Gemeinde erhält von keiner Bank das Darlehen und somit sind auch die Arbeiten blockiert.

Wenn ich nun dem L. Abg. Nardin antworte, so muss ich sagen, dass ich jetzt nicht weiss, wie weit es mit dem Projekt von Barbian ist. Es soll jetzt eingelangt sein. Bei uns, das kann ich Ihnen versichern, bleibt es bis zur Begutachtung sicher nicht länger als zwei, drei Wochen liegen. Sobald es begutachtet ist, können wir ohne weiters der Gemeinde auch die nötige Finanzierung geben, damit die Arbeiten sofort in Angriff genommen werden können. Den genauen Stand kenne ich momentan nicht.

Was die Wasserleitung von Blumau betrifft, weiss ich, dass wir jahrelang darüber sprechen und auch hier im Landtag ist x-mal darüber gesprochen worden. Mir ist aus direkter Quelle bekannt, dass ungefähr 80% bis 90% der Arbeiten bereits durchgeführt sind und somit die Wasserleitung in aller nächster Zeit fertiggestellt sein wird, so dass dieses Problem nun gelöst ist.

Was die anderen Einwände betrifft, die speziell der L. Abg. Nardin gemacht hat, muss ich schon sagen, dass der Landesausschuss, das Assessorat für öffentliche Arbeiten, beim Ausbau der Strassen auf die wirtschaftlichen Verhältnisse und auch auf die Vordringlichkeit Bedacht genommen hat. Wenn man schaut, so werden doch die meisten Strassenbauarbeiten in den Tälern gemacht, und wenn es nicht solche sind wie z.B. Brixen-Sarns-Albeins oder im Unterland die Weinstrasse, so sind es Arbeiten, die im seinerzeitigen Programm vom Jahre 1958 enthalten sind, d.h. Strassen, die laut Gesetz Nr. 126 im Jahre 1958 klassifiziert wurden. Für diese Strassen ist damals ein Staatsbeitrag zugesichert und gegeben worden. Also musste der Staatsbeitrag für den Ausbau dieser Strassen Verwendung finden. Auf Grund des damaligen Programmes sind auch die Projekte ausgearbeitet und zum grossen Teil durchgeführt worden. Die übrigen Projekte sind nun ausgeschrieben. Das

Programm 1958 dürfte im kommenden Jahr abgeschlossen sein.

Was die Enteignungen betrifft, so stimmt es, dass es hier Schwierigkeiten gibt. Ich habe sie ja selbst aufgezeigt. Es wird auch notwendig sein, eine Abhilfe zu suchen. Der L. Abg. Nardin glaubt, diese Abhilfe auf Landes- oder Regionalebene zu finden. Ich bin überzeugt, dass es nur auf regionaler Ebene möglich sein wird, weil ja das Enteignungsgesetz ein Regionalgesetz ist und auf diesem Gebiete nur die Region zuständig ist. Also müsste man nun eine Abänderung zu diesem Gesetze vorschlagen. Ich glaube, dass diesbezüglich alle Fraktionen des Landtages und wahrscheinlich auch des Regionalrates einverstanden sind.

Was die delegierten Gesetze wegen der Aufstellung des Gesamtbedarfes in sämtlichen Gemeinden der Provinz betrifft, diese „anagrafe delle necessità“, also die Erhebung des Gesamtbedarfes in allen Gemeinden, so muss ich sagen, dass dieser Gesamtbedarf nicht von seiten des Landes erhoben worden ist. Die Aufforderung, diesen Gesamtbedarf jetzt festzustellen — ich weiss nicht, ob dies im Augenblick akzeptiert werden kann — kommt einer Augenauswischerei gleich, wenn man den Gemeinden sagt, sag mir, was du noch brauchst und man dann als Landesverwaltung nicht in der Lage ist, ihnen die nötigen Mittel zur Finanzierung dieser Arbeiten zu verschaffen. Wenn man schon an die Gemeinden herantritt und ihnen sagt: bitte, melde mir, was du alles noch brauchst oder ich gehe hin und erkundige mich, was dort noch notwendig ist, dann setzt dies doch voraus, dass man gewillt ist und die Absicht hat, zu intervenieren und auch die Finanzierung sicherzustellen. Ich muss sagen, dass der Bedarf heute schon sehr gross ist, wenn man die ganze Liste der eingereichten Gesuche überprüft, die beim Landesausschuss aufliegen und die bereits über 5 Milliarden Lire ausmachen. Wenn eine bessere Finanzierungsmöglichkeit gegeben sein wird, so ist im Laufe von sechs, sieben oder acht Monaten eine solche „anagrafe delle necessità“ angelegt. Ich habe keine Angst, so etwas zu unternehmen und es wäre sicher auch nicht schwierig, dies durchzuführen.

Was die Autobahn betrifft, hat auch der L. Abg. Nardin seine Meinung geäussert. Meine Meinung geht auch dahin, dass die Autobahn nicht nur diese 110 oder 115 Milliarden Lire vom Benner bis Modena kosten wird, sondern wenigstens auf die 150, 160 Milliarden zu stehen kommen wird. Ich habe die Gelegenheit gehabt, dies auch in einer Verwaltungsratssitzung zu sagen, aber man hat mir damals indirekt geantwortet „auch die Brücken sind mit einem Abschlag ausgeschrieben worden, also sind die Prei-

se noch angemessen". Aber auch dies ist kein Beweis, dass die Autobahn nicht viel mehr kosten wird. Auch wenn man Arbeiten mit Abschlag vergibt, kommen doch noch Abänderungsprojekte, Zusatzprojekte dazu. Wenn man die Strecke Bozen-Brenner einmal in Angriff nimmt, wo soviel Tunnels und sonstige Kunstbauten notwendig sind, glaube ich, wird noch der eine oder der andere grosse Augen machen. Die Autobahn wird also von Bozen bis zum Brenner viel mehr kosten.

Ich, als Vertreter der Landesverwaltung und der Kollege Schatz, als Vertreter der Regionalverwaltung, hatten einmal die Gelegenheit, auch im Rahmen des Verwaltungsrates auf die Notwendigkeit hinzuweisen, diesen Staatsbeitrag zu erhöhen, denn sonst würden die Lokalkörperschaften, die Mitglieder dieser Gesellschaft sind, in eine unmögliche Lage versetzt werden. Da hat der L. Abg. Nardin schon recht, dass die Garantien, die hier geleistet werden müssen, sehr hoch sind und die Belastung für diese Mitgliederkörperschaften beinahe untragbar wird. Deswegen muss man sich schon das Problem noch genauer studieren. Ich will keineswegs von einem Austritt reden, denn es wäre ja unvernünftig auszutreten und damit vielleicht ein so notwendiges Werk zu verhindern. Immerhin muss man sich als Provinz noch überlegen, wie weit wir die Last übernehmen werden, denn, wie gerade der Kollege Schatz sagte, es schaut mit der Finanzierung der Strecke Bozen-Brenner absolut nicht gut aus. Wenn hier nicht noch etwas Zusätzliches gegeben, also der Beitrag von 3,25% auf 4,5% erhöht wird, dürfte die Finanzierung und die Rentabilität dieser Strecke Bozen-Brenner schon in Frage gestellt sein. Damit glaube ich, auf die Fragen des L. Abg. Nardin geantwortet zu haben.

Ich möchte nun kurz auf die Ausführungen des L. Abg. Avancini eingehen. Er hat hier vom Programm für das Jahr 1964 gesprochen. Ich habe selbst in meinen kurzen Ausführungen zur Bilanz gesagt, dass dieses Kapitel blockiert ist und wir als Landesverwaltung sozusagen nichts unternehmen können, bis nicht eine Zusicherung von irgendeiner Bank kommt, dass wir das Geld bekommen. Zur Zeit stehen also die 400 Millionen Lire auf dem Papier, bis sie nicht flüssig gemacht werden können. Wann dies erfolgen wird, weiss ich nicht. Vielleicht weiss es der Finanzassessor, aber, ich glaube, auch der Finanzassessor kann Ihnen gar nichts sagen, denn die heutige Lage ist so, dass man sehr schwer ein Geld auftreibt.

Sie haben auf einen speziellen Fall hingewiesen, und zwar auf die Strasse von Laurein nach Unsere liebe Frau im Walde. Da muss ich sagen, dass gerade diese Verbindung eine unbedingte Notwendigkeit ist, denn diese zwei Gemeinden, Laurein und Proveis, sind ja beinahe von der Provinz Bozen abgeschnitten.

Für diese muss man doch eine Verbindungsmöglichkeit mit der Provinz schaffen. Man hat nun ein Projekt ausgearbeitet. Ein Teilprojekt sieht vor, dass man die Strasse von Laurein bis zum Jöchel hinauf ausbaut, das sind ungefähr drei Kilometer. Wenn man diese Verbindung herstellt, dann ist die Strecke von Laurein und Proveis, um nach Meran zu kommen, schon um 12 bis 15 km abgekürzt. Die Durchführung dieses Teilprojektes würde eine grosse Begünstigung für diese zwei Gemeinden mit sich bringen. Das Teilprojekt sieht eine Ausgabe von rund 100 Millionen Lire vor. Im Jahre 1964 hätten wir das erste Baulos vorgesehen.

Ich glaube, somit mehr oder weniger auf alle Fragen geantwortet zu haben.

PRESIDENTE: Per quanto riguarda la proposta fatta dal consigliere Nardin, che io personalmente condivido, mi riservo di prendere contatti con la Giunta provinciale e poi di convocare i capigruppo ed eventualmente decidere per formare questa delegazione che dovrebbe recarsi dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Passiamo alla discussione degli articoli.

Art. 89: approvato all'unanimità.

Art. 90: approvato all'unanimità.

Art. 91: approvato all'unanimità.

Art. 92: approvato all'unanimità.

Art. 93: approvato all'unanimità.

Art. 94: approvato all'unanimità.

Art. 95: approvato all'unanimità.

Art. 96: « *Spesa per la concessione di concorsi annui costanti per la esecuzione di opere pubbliche a favore degli Enti Locali, di Società cooperative ed altri Enti, Associazioni e Comitati aventi finalità di pubblica utilità quota 1964* ».

NARDIN (Segretario - P. C. I.): Per precisare una cosa. Anzitutto mi scusi, Assessore Dalsass, se l'ho interrotto prima per quella precisazione. D'ora in avanti desidero che si tenga sempre presente che qui ci sono gruppi di maggioranza e di minoranza e che non sempre, come dicevo questa mattina quando ho fatto quelle famose precisazioni, ci si contrappone attraverso contrasti quasi per principio o meno. Che sia poi interesse di altri di far apparire sempre questo, soprattutto quando si parla dell'attività del Partito Comunista e dei suoi rappresentanti, è un altro paio di maniche, ma noi che siamo permanentemente collegati con una realtà, con i problemi di popolazioni, dei lavoratori in primo luogo, e non facciamo soltanto la politica nei caffè o facciamo gli

eroi da dietro certi tavolini, noi sentiamo, non per schemi astratti o meno, la necessità di inserire la nostra azione, sia pure critica molte volte, ma costruttiva sempre, in qualsiasi azione allo scopo di far avanzare in genere in meglio la politica regionale, provinciale e generale. Quindi, era per questo che volli interromperla per precisare quello che ho detto, e d'ora in avanti farò sempre così quando troppo sbrigativamente si fanno gli schemi pro e contro.

Anagrafe dei bisogni: non mi dica che è per non suscitare illecite speranze nei Comuni che non si dovrebbe fare uno schedario delle necessità principali. Questo manca: una rappresentazione completa ed organica di queste necessità. Abbiamo soltanto richieste che in parte corrispondono a questa realtà, ma ci sono molte richieste che non vengono fatte perchè un Comune è inutile che si metta a fare domande se non ha neanche i soldi per contrarre i mutui per la sua parte. Cosa volete che un Comune vada a fare domande o meno per fare l'acquedotto, la fognatura, assicurare questo o quest'altro, se non ha neanche i soldi per contrarre i mutui! Allora, facciamo noi questa anagrafe. Chiediamo la collaborazione dei Comuni, dal punto di vista della statistica, perchè ci dicano come sta la situazione in quel posto, attraverso un questionario o qualcosa d'altro, e poi mandiamo i nostri tecnici a rilevare questa situazione. Non dico mica che si debba fare in un mese questo, ma cerchiamo di fare uno schedario aggiornato e poi man mano che certe opere vengono compiute si cancellano e si aggiorna questo schedario in base anche alle nuove necessità, ma questa anagrafe delle necessità è, a mio parere, necessaria. Io non baderei alle questioni di opportunità, per quanto riguarda i rapporti Provincia-Comuni, ma facciamo, anche perchè possiamo meglio preordinare la nostra azione in futuro per quanto riguarda non soltanto gli interventi propri della Provincia, ma anche quelli fatti in virtù della delega regionale.

AVANCINI (P. S. D. I.): Volevo solo richiamare l'attenzione dell'Assessore sull'urgenza di un intervento da parte della Provincia per quanto riguarda l'ospedale di Vipiteno. Lei indubbiamente conosce la situazione di Vipiteno ed avrà certamente visitato quell'ospedale. Io ci sono stato recentemente ed ho apprezzato moltissimo la buona volontà e la bravura del personale sanitario — lì c'è un primario di primissimo ordine —, però la costruzione è assolutamente inadeguata per ospitare ulteriormente un ospedale. E' un vecchio convento, una vecchia costruzione che ha ancora il riscaldamento attraverso i corridoi, per cui la vita e la permanenza degli ammalati diventa quasi impossibile. Durante la stagione fredda poi ci sono anche ammalati nei corridoi e c'è un superaffollamento che è assolutamente insostenibi-

le. L'ospedale di Vipiteno non rientra nella legge regionale n. 7 e perciò è necessario che possa urgentemente reperire i fondi presso altri enti per poter iniziare la costruzione del nuovo ospedale. Il terreno è già stato scelto, i progetti sono già pronti e pertanto sono certo che la Giunta provinciale interverrà generosamente per contribuire e aiutare quei valenti amministratori che fanno ogni sforzo per accelerare la costruzione del nuovo ospedale.

VOLGGER (S. V. P.): Den Ausführungen des Kollegen Avancini bezüglich des heutigen Zustandes des Spitales von Sterzing pflichte ich durchaus bei. Die Verhältnisse im Spital von Sterzing sind natürlich sehr, sehr prekär. Der Herr Kollege Avancini weiss vielleicht nicht, dass in der Zwischenzeit verschiedenes in die Wege geleitet wurde, um ein modernes Spital zu bauen. Soviel mir bekannt ist, haben die Gemeinderäte von zwei oder drei Gemeinden noch in der letzten Sitzung den Beitritt zu diesem Konsortium beschlossen, zu dem sich die Gemeinden des oberen Eisacktales zwecks Errichtung des Krankenhauses zusammengeschlossen haben. Die Provinz konnte vorher und kann auch heute nicht eingreifen und man hat deshalb ein Konsortium von Gemeinden gebildet. Soviel mir bekannt ist, bemüht sich Senator Saxl laufend in Rom, den Staatsbeitrag zum Bau des Spitales zu erhalten. Die Gemeinden übernehmen dann die Amortisierungsquoten. Das Spital kann natürlich nicht von der Provinz gebaut werden, denn das würde die Haushaltsmöglichkeiten des Landes weit übersteigen. Man ist daher an den Staat herangetreten und bemüht sich auch jetzt noch — Senator Saxl war erst kürzlich wieder beim Minister Pieraccini —, um den Staatsbeitrag für diesen Bau zu erhalten.

BERTORELLE (D. C.): Desidero rispondere a quanto ha detto l'Assessore Dalsass prima, e di cui lo ringrazio. Ha ragione quando dice che queste cose le potevo dire in Giunta, però ci sono delle cose che si possono dire anche al di fuori della Giunta, allo scopo di richiamare l'attenzione su situazioni che sono gravi. Infatti, lo sviluppo di questi centri dipende e dipenderà unicamente dalla strada. E' inutile che noi parliamo di altre attività, di altre questioni, se questi centri — ne ho citati tre perchè li conosco, ma ce ne sono anche altri — non saranno collegati con la comunità, col consorzio, attraverso una strada. E' per questo che ritengo che ogni sforzo vada fatto. Io non giudico, non critico l'Amministrazione della quale faccio parte, ma faccio rilevare soltanto che è una questione di importanza essenziale, allo stesso modo come è importante l'acquedotto, allo stesso modo come è importante portare la luce. Direi che è più importante dell'acquedotto, della luce, che ci sia una strada di collegamento del fondo-

valle con queste zone, altrimenti la vita lassù non potrà fiorire specialmente in queste situazioni.

E ne ho parlato anche per un'altra ragione. Perché c'è una legge dello Stato, la legge N. 181, che Lei conoscerà, che è proprio destinata parzialmente alle necessità dei collegamenti delle frazioni coi capoluoghi di Comune. Ho saputo che il Genio civile ha indicato questi tre centri nel programma che ha fatto allo Stato. Ora, sarebbe bene che ci fosse un coordinamento fra i contributi che vengono dati sulle nostre modeste leggi e il contributo che viene dato sulla legge dello Stato, perché unite le forze e dello Stato con la legge N. 181 e della Provincia con la legge N. 17, si possa effettivamente fare qualche cosa per concludere. Se ne parla da troppo tempo di questo argomento, e credo che se non c'è l'appoggio dell'ente pubblico, in questo caso la Provincia, i Comuni da soli non possono affrontare, non dico la spesa perché si chiede tanto, ma neanche tutto il lavoro di progettazione, tutto il lavoro di esecuzione, tutto il lavoro di impegno che ci vuole per opere di questo genere. Si tenga anche presente che in un Comune che ha più frazioni c'è campanilismo fra una frazione e l'altra, per cui se l'ente, la Provincia, che è al di fuori delle beghe locali, interviene e lo fa in senso disinteressato, come lo fa l'ente pubblico, potrà agevolare la costruzione di queste opere.

DALSASS (Assessor für öffentliche Arbeiten - S. V. P.): Ich möchte nur ganz kurz auf den Antrag des Kollegen Avancini antworten, der das Sterzinger Spital betrifft. Ich muss schon sagen, dass eine Beitragsleistung von seiten des Landes beinahe unmöglich ist. Sie wissen ja, dass es sich um ein Bauvorhaben von rund einer Milliarde Lire handelt. Wenn wir nun ein derartiges Bauvorhaben berücksichtigen, dann wäre wenigstens das halbe Haushaltsprogramm eines Jahres erschöpft. Ausserdem muss man noch sagen, dass es für dieses Konsortium eine zu grosse Belastung wäre, auf Grund des Gesetzes Nr. 17 zu arbeiten. Dieses Gesetz sieht einen Zinszuschuss für 15 Jahre vor, währenddem das Staatsgesetz eine viel längere Frist vorsieht und damit auch die Belastung der Gemeinden auf eine grössere Zeitspanne ausdehnt und erträglicher gestaltet.

Aber vielleicht, Herr L. Abg. Avancini, haben Sie vergessen, dass in der Region ein Spitalgesetz besteht und dass Sie der zuständige Assessor sind.

AVANCINI (P. S. D. I.): Non è incluso l'ospedale di Vipiteno.

DALSASS (Assessor für öffentliche Arbeiten - S. V. P.): Man kann dieses Gesetz ja abändern, da wir wissen, dass vor ungefähr einem Jahre auch das Brixner Spital nicht unter dieses Gesetz fiel. Man

kann daher einen neuen Gesetzesantrag einbringen und dadurch das alte Gesetz abändern. Für dieses Konsortium in Sterzing wäre eine Beitragsleistung auf Grund des Spitalgesetzes viel günstiger. Dadurch könnten sie viel eher zum Ziele gelangen. Man müsste auch die Möglichkeit überprüfen, Herr Kollege Avancini, ob man nicht von seiten der Region einen Beitrag bis zu 50% geben kann und für die Differenz auch noch den Zinszuschuss.

Wenn Herr Kollege Bertorelle sagt, dass man diese Probleme an die Öffentlichkeit bringen soll, so habe ich nichts dagegen einzuwenden.

Ich habe nur noch etwas hinzuzufügen, was die Strassen nach Untermoj und nach Campill betrifft. Mir ist bekannt und es stimmt, dass von seiten des Staatsbauamtes diese beiden Strassen in das Verzeichnis jener Strassen aufgenommen worden sind, die laut Gesetz Nr. 181 vom Frühjahr 1962 finanziert werden sollten. Nun aber ist es eine Tatsache, dass auf Grund dieses Staatsgesetzes Nr. 181 bis heute, also nach zwei Jahren, noch kein einziges Bauvorhaben finanziert wurde. Es ist also für uns in der Provinz Bozen bisher toter Buchstabe geblieben. Deswegen gibt es immer mehr Gemeindeverwalter, die mit der Bitte an den Landesausschuss herantreten, dass die Bauvorhaben auf Grund des Gesetzes Nr. 17 finanziert werden. Immerhin muss ich Ihnen aber sagen, dass eine Koordinierung besteht und bereits vor Aufstellung dieses Verzeichnisses eine Aussprache mit dem Leiter des Staatsbauamtes stattgefunden hat.

PRESIDENTE: Chi chiede ancora la parola? Nessuno. Metto in votazione l'art. 96: approvato all'unanimità.

Art. 97: approvato all'unanimità.

Art. 98: « *Spesa per la concessione di contributi in conto capitale a favore di Comuni deficitari per l'esecuzione di opere pubbliche - quota 1964* ».

DALSASS (Assessor für öffentliche Arbeiten - S. V. P.): Diesbezüglich möchte ich sagen, dass auf Grund eines Abänderungsantrages, den ich im Regionalrate eingebracht habe, der vorgesehene Betrag von 80 Millionen Lire auf 85 Millionen Lire erhöht worden ist. Im vergangenen Jahre haben wir 80 Millionen Lire bekommen, während man der Provinz Trient 90 Millionen gab. Für das Jahr 1964 ist der Betrag von 170 Millionen Lire vorgesehen, der je zur Hälfte auf die Provinzen Bozen und Trient aufgeteilt wird. Somit müsste man hier 85 Millionen Lire vorsehen.

PRESIDENTE: L'Assessore ha fatto presente

che all'art. 98 ci doveva essere una variazione di 5 milioni. La parola all'Assessore alle finanze.

ZILLER (Assessore finanze e patrimonio - D. C.): Questo è esatto, ma io ho dichiarato, in sede di discussione generale, che sono parecchi gli articoli che dovranno essere variati mediante variazione di bilancio. Abbiamo ritenuto di non cambiare il bilancio oggi come oggi anche per non ritardarne l'inoltro al Governo e non appena approvato il bilancio presenteremo una prima variazione di bilancio che aggiornerà queste cifre che effettivamente non corrispondono. Anche questa cifra dell'art. 98 è stata maggiorata e di conseguenza si vorrebbe presentare la variazione di questo articolo insieme alla variazione complessiva degli altri articoli al fine di non dover rifare quasi tutto il bilancio che ci fa perdere non meno di quindici giorni per l'inoltro al Governo. Quindi, anche questo articolo sarà modificato al pari di altri con la prima variazione di bilancio.

DALSASS (Assessor für öffentliche Arbeiten - S. V. P.): Ich möchte nicht, dass man den Eindruck gewinnt, dass im Ausschuss grosse Meinungsverschiedenheiten bestehen, aber ich kann mich mit dieser Vorgangsweise nicht einverstanden erklären. Bei anderen Artikeln ist es ganz gleich, ob man die Bilanzänderung abwartet oder nicht, aber bei diesem Artikel geht das nicht. In einer der nächsten Sitzungen muss ich dem Landesausschuss auch das Programm 1964 vorlegen, und wenn ich die Gelder nicht in der Bilanz habe, kann ich sie im Programm nicht vorsehen. Also, um dem Ausschuss das Programm vollständig vorlegen und von ihm genehmigen lassen zu können, müssen die 85 Millionen in der Bilanz aufscheinen. Deswegen möchte ich ersuchen, dass man den Artikel 98 in diesem Sinne richtigstellt.

ZILLER (Assessore finanze e patrimonio - D. C.): Mi dispiace di essere in contrasto con un collega di Giunta, ma ove si accettasse questa interpretazione nel senso di portare l'importo da 80 a 85 milioni — sono cinque milioni di differenza —, la stessa cosa si dovrebbe fare per gli interventi a favore della zootecnia, dove abbiamo 151.500.000 che invece sono 159.000.000. Anche per la zootecnia esiste un certo programma, ma dal momento che dal giorno della presentazione del programma a quello della variazione di bilancio non correranno molti mesi, perchè non appena approvato il bilancio faremo subito la prima variazione, io credo che questo non impedisca il programma, in quanto il programma potrà già tener conto degli 85 milioni, dal momento che il bilancio regionale contiene già

questo importo. Quindi, non vedo la necessità di fare l'eccezione per questo articolo, quando non l'abbiamo fatta per altri.

PRESIDENTE: Signori, io credo che si potrebbe finire oggi la trattazione del bilancio con la votazione; quindi io proporrei, in attesa di un accordo entro la Giunta, cinque minuti di sospensione e poi andiamo avanti fino alla votazione della legge che approva il bilancio. Pertanto, facciamo cinque minuti di pausa.

PRESIDENTE: La seduta riprende. La discussione continua sull'art. 98.

C'è un emendamento o rimane così l'articolo?

DALSASS (S. V. P.): Abbiamo presentato un emendamento.

PRESIDENTE: E' stato presentato un emendamento a firma dell'Assessore Dalsass e Benedikter, che aumenta lo stanziamento dell'art. 98 da 80 a 85 milioni.

Chi chiede la parola? Nessuno. Metto in votazione l'emendamento: approvato all'unanimità.

Metto in votazione l'articolo emendato: approvato all'unanimità.

Passiamo alle SPESE STRAORDINARIE.

Art. 162: approvato all'unanimità.

Art. 163: approvato all'unanimità.

Art. 164: approvato all'unanimità.

Art. 165: approvato all'unanimità.

Art. 166: approvato all'unanimità.

Art. 167: approvato all'unanimità.

Art. 168: approvato all'unanimità.

Art. 169: approvato all'unanimità.

Art. 170: approvato all'unanimità.

Art. 171: approvato all'unanimità.

Art. 172: approvato all'unanimità.

Art. 173: approvato all'unanimità.

Art. 174: approvato all'unanimità.

Art. 175: approvato all'unanimità.

Passiamo ora all'art. 58 rimasto in sospenso. Ci sono degli emendamenti da presentare? Nessuno. Allora pongo in votazione questo articolo: approvato all'unanimità.

C'è un emendamento all'articolo 21 delle EN-

TRATE. L'importo viene portato da 80 a 85 milioni. Chi è d'accordo con questo emendamento? Approvato all'unanimità.

Metto in votazione l'articolo così emendato: approvato all'unanimità.

Passiamo agli articoli della legge.

Art. 1

Sono autorizzati l'accertamento e la riscossione, secondo le leggi in vigore, delle imposte, sovrimeposte e tasse provinciali, la riscossione nei confronti dello Stato e della Regione dei tributi, contributi e quote di compartecipazione devolute alla Provincia ed il versamento alla Cassa della Provincia delle somme e dei proventi dovuti per l'esercizio finanziario dal 1. gennaio 1964 al 31 dicembre 1964 giusta l'annesso stato di previsione dell'Entrata (Tabella A).

Chi chiede la parola all'art. 1? Nessuno. Metto in votazione l'art. 1: approvato a maggioranza.

Art. 2

E' autorizzato il pagamento per ciascun Assessorato delle spese ordinarie e straordinarie previste nei singoli titoli, categorie ed articoli, nonché la erogazione dei fondi iscritti nei titoli « Movimento di Capitali » e « Contabilità Speciali » per l'esercizio finanziario dal 1. gennaio 1964 al 31 dicembre 1964 giusta l'annesso stato di previsione della Spesa (Tabella B).

Qualcuno chiede la parola all'art. 2? Nessuno. Metto in votazione l'articolo: approvato a maggioranza.

Art. 3

E' approvato l'unito riepilogo da cui risulta l'insieme dell'Entrata e della Spesa previste per l'esercizio finanziario dal 1. gennaio 1964 al 31 dicembre 1964 e cioè:

ENTRATE

Entrate effettive	L. 6.513.918.270.—
Movimento di Capitali	L. 1.836.207.200.—
Contabilità Speciali	L. 731.760.000.—
Totale generale ENTRATE	L. 9.081.885.470.—

SPESE

Spese effettive	L. 8.105.125.470.—
Movimento di Capitali	L. 245.000.000.—
Contabilità Speciali	L. 731.760.000.—
Totale generale SPESE	L. 9.081.885.470.—

Chiede qualcuno la parola? Nessuno. Metto in votazione l'articolo: approvato a maggioranza.

Art. 4

La presente legge è dichiarata urgente ai sensi dell'art. 49 dello Statuto Speciale per la Regione Trentino-Alto Adige, entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione ed avrà effetto dal 1. gennaio 1964.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come Legge della Provincia.

Chi chiede la parola sull'art. 4? Nessuno. Metto in votazione l'articolo: approvato a maggioranza.

Chi chiede la parola per dichiarazione di voto? La parola al consigliere Nardin.

NARDIN (Segretario - P. C. I.): Brevissimamente per dire che nel corso di questo dibattito, che si è rivelato abbastanza interessante quest'anno, sono venute alla luce carenze e situazioni positive in ordine alla situazione politica, economica e sociale dell'Alto Adige e alla politica svolta dall'Amministrazione provinciale e soprattutto dai partiti di governo. Nel corso di questo esame politico e amministrativo è stata anche posta adeguatamente in luce la carenza della politica governativa in ordine al problema dell'Alto Adige, inteso in senso politico, più propriamente per quanto riguarda i rapporti etnici ed in particolar modo per quanto riguarda il futuro economico e sociale dell'Alto Adige. Abbiamo avuto modo di esprimerci al riguardo sottolineando in senso positivo quanto andava sottolineato positivamente, dando anche un certo contributo costruttivo — ci siamo sforzati di darlo, come negli altri anni e forse di più quest'anno — per la realizzazione di una migliore politica in Alto Adige.

Abbiamo dovuto però anche lamentare notevoli carenze. Direi che le principali sono queste: l'Amministrazione provinciale e i partiti di maggioranza non si sono sufficientemente impegnati sul piano politico ad affrettare con senso della realtà e soprattutto con integro spirito democratico la situazione politica altoatesina, nel senso di contribuire con maggiore decisione e senza mezzi termini o riserve o doppiezze alla sua soluzione positiva, facendola uscire dalle secche paurose in cui è caduta, particolarmente nel corso di questi ultimi anni. Insufficiente, quindi, impegno politico per superare, per affrontare la situazione politica altoatesina, soprattutto per quanto riguarda i rapporti etnici, e portarla verso una soluzione così come è auspicata realmente non dai facinorosi di uno o dell'altro gruppo etnico, ma dalla maggioranza delle nostre popolazioni che è fortunatamente dotata di buon senso. In secondo luogo, un insufficiente impegno per dare un maggiore contenuto economico-sociale all'au-

tonomia. In terzo luogo la nostra Amministrazione provinciale non ha assunto alcun impegno o parziale o settoriale per quanto riguarda gli impegni programmatici futuri, cioè come inserire in forma non soltanto ordinata, ma attraverso decise previsioni, la dinamica della politica di un ente importante quale la Provincia nel futuro economico e sociale dell'Alto Adige. Questo non è venuto fuori se non parzialmente, se non in maniera ridotta. Non sono qui a dire che nessun impegno in proposito è stato assunto, no, ma è venuto fuori in maniera molto ridotta, molto attenuata in certi punti, in maniera negativa addirittura in altri.

Infine, non si è compreso che nella situazione economica in cui ci troviamo, stretta creditizia, congiuntura e così via, bisognava così come si è insistito da parte nostra in Regione sul piano nazionale, anche sul piano provinciale dinanzi a questa stretta creditizia, alla difficoltà di reperire i finanziamenti per il pareggio del bilancio, impegnarsi per una selezione degli investimenti futuri. Non è possibile assumere tutti i mutui necessari per il pareggio del bilancio, e ovviamente dovranno intervenire dei tagli. Dove si taglierà? Probabilmente nei settori dove precipuamente dovrebbe esserci l'intervento. Si taglierà nel settore dei lavori pubblici, si taglierà nel settore dell'edilizia popolare, si taglierà nei settori di sviluppo economico. Quindi, la selezione degli investimenti in ordine a queste difficoltà è indispensabile, dando la preminenza e la precedenza ai settori che ho dianzi indicato e prospettato. Anche questa è stata una delle carenze nella nostra discussione nel complesso degli impegni assunti e non assunti in questi giorni di discussione del bilancio.

Esaminata partitamente la politica dell'Amministrazione provinciale, può trovarci concordi per molti versi e lo abbiamo sottolineato a chiare lettere nel corso di questo interessante dibattito; esaminata nel complesso, per le cose che ho detto, la politica della Giunta e della sua maggioranza soprattutto non ci soddisfa. Per questa ragione voterò anche quest'anno negativamente al bilancio.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE:

Dr. Ing. ALOIS PUPP

VORSITZ DES VIZEPRÄSIDENTEN:

NICOLODI (P. S. I.): Se mi è lecito dare un giudizio sulla discussione che è avvenuta in occasione del bilancio, devo dire che è stata forse in questa legislatura la più pacata che è intervenuta e forse la più responsabile sia da parte dell'opposizione, che da parte della maggioranza, sia da parte

dell'uno che dell'altro gruppo linguistico. Era logico, come dev'essere logico in una democrazia dialettica, che ci fossero anche gli spunti polemici e anche le obiezioni. Del resto questo non comporta nessun scandalo perchè anche all'interno dei partiti che si richiamano alla classe lavoratrice in particolar modo, vi è sempre possibilità di discutere, di polemizzare ecc.

Quello che abbiamo soprattutto rilevato durante la discussione di questo bilancio è stato il fatto, specialmente da parte del gruppo di lingua tedesca, che si vuole sempre e continuamente nascondere quelli che sono i problemi sociali della nostra popolazione, e quando dico della nostra popolazione intendo tutta la popolazione della nostra provincia, dietro il paravento dell'uno o dell'altro gruppo linguistico. Così il dott. Magnago ha cercato di giustificare il suo atteggiamento, le sue parole pronunciate in quest'aula, per quanto riguarda l'atteggiamento della maggioranza in consiglio comunale di Bolzano, come se ciò fosse stata una violazione dei diritti del gruppo linguistico tedesco, cosa che non è vera. Quando il gruppo della Volkspartei al Comune di Bolzano per una questione — l'ho detto nel mio intervento in discussione generale e lo ripeto anche adesso, perchè ci tengo a sottolinearlo — rompe una collaborazione con gli altri gruppi su questo problema, commette uno sbaglio grandissimo, perchè siamo tutti protesi a cercare il massimo possibile per comprenderci, per capirci, per incontrarci su tutti i problemi.

Io non sono qui a dirvi, signori della Südtiroler Volkspartei, che non avete delle ragioni per rompere una Giunta, perchè anche noi possiamo avere delle ragioni per rompere una maggioranza qualsiasi che formiamo, ma queste ragioni non devono avere il paravento della incomprensione etnica, della incomprensione linguistica, della divisione per lingua. Queste ragioni devono essere sempre puramente di carattere economico, perchè se si sottoscrive un programma bisogna essere tutti impegnati a portare avanti questo programma. E' già la seconda volta, se non la terza, se non vado errato che, per esempio, su un problema come la tassa di famiglia si è voluto anche in quell'occasione rompere la collaborazione nella Giunta comunale di Bolzano, che poi è rientrata in extremis, si è voluto romperla con un pretesto che non era il pretesto giusto. Abbiamo tutti il dovere e l'obbligo civico di dire: rompiamo perchè su questi problemi economici non ci incontriamo. Allora avremo salvato la nostra faccia, avremo salvato anche quello che più ci sta a cuore, a noi e a voi, credo, cioè la convivenza e la collaborazione fra noi, perchè anche fra voi non tutti possono pensare alla stessa maniera di quello che è il problema sociale della nostra popo-

lazione. Quindi, diciamo le cose come stanno, diciamo pane al pane e vino al vino; quando vogliamo rompere, rompiamo, perchè su questi problemi di carattere economico e sociale non siamo più d'accordo, ma non diciamo che non siamo d'accordo perchè vi è un'oppressione del nostro gruppo. Questo non dobbiamo dirlo se vogliamo veramente mantenere una certa comprensione fra i vari gruppi.

Anche in questo Consiglio il consigliere Volgger dice: noi abbiamo fatto delle leggi sociali che voi avete approvato; d'accordo, consigliere Volgger, avete fatto delle leggi sociali le quali hanno avuto il mio voto ed anche il voto del collega Nardin, però devo dirLe che non sono state leggi sociali che hanno inciso particolarmente su determinate categorie molto abbienti. Prendiamo, per esempio, la legge, che è una buona legge senz'altro, anche se non è una legge di primaria importanza dal punto di vista sociale, la legge N. 4 sull'edilizia popolare. Questa legge è sovvenzionata con denaro pubblico che viene investito nei mutui per l'acquisto di case. Forse questo denaro si poteva investirlo in altri settori meno importanti, ma non è che voi vi siate preoccupati di andare a reperire i fondi in quelle categorie che potrebbero dare di più per l'evolversi sociale della nostra popolazione. Lì vi guardate bene dal chiedere! La tragedia che ne fate adesso al Comune di Bolzano e la tragedia che avete fatto sulla tassa famiglia, quando poi fra il resto si trattava di esentare i lavoratori a reddito fisso e di colpire di più altre categorie di lavoratori, li avete fatto sempre una tragedia, specialmente quando si trattava di raccogliere, di rastrellare, di incidere sui profitti della classe più abbiente della nostra provincia, perchè anche nella nostra provincia abbiamo gente che può pagare di più all'erario pubblico di quanto paga tutt'ora. Ecco, è lì che non ci troviamo più, che non ci incontriamo più, e peggio, ripeto, è quando queste cose le giustificate come se fosse una questione di oppressione etnica. Quindi, io mi auguro che per il futuro si dicano le cose come stanno su questi problemi e non si voglia camuffarli comunque sotto una divisione di carattere linguistico o di carattere etnico.

Per il resto mi pare che, l'ho detto all'inizio, una maggiore comprensione ci sia stata nella discussione di questo bilancio al confronto di altri bilanci, specialmente del primo di questa legislatura che abbiamo discusso in quest'aula.

L'azione della mia parte politica sarà sempre tesa e tenderà sempre a cercare nel migliore dei modi questa comprensione, questo incontro, senza però — e questo lo voglio dire a chiare lettere — rinunciare a quello che può essere l'evoluzione e l'avanzamento sociale delle classi dei lavoratori, della gente meno abbiente della nostra pro-

vincia. E' in questo spirito, in questo spirito di ricerca proprio di maggiore comprensione fra il gruppo linguistico italiano e il gruppo linguistico tedesco, che io mi asterrò su questo bilancio, per dimostrare che malgrado la vostra posizione al Comune di Bolzano, la posizione che prima ho definito, pur non condividendo certamente il modo con cui si è lavorato sul piano economico e sociale nella nostra provincia, abbiamo una sensibilità verso la comprensione. Non è che noi, perchè questo bilancio della Provincia di Bolzano è un bilancio del gruppo di lingua tedesca, in quanto per 2/3 la maggioranza è di lingua tedesca, non lo votiamo, no, diciamo che questo bilancio non ci piace come è stato impostato e come è proceduto, però siamo qui per dire che teniamo aperta la porta per una maggiore comprensione. Per questo, per la mia parte politica, per contro del mio partito, anche se — non mi faccio illusioni — per voi non conta niente se io mi astengo o voto contro o voto a favore, perchè, come ho detto, la maggioranza c'è e quindi per voi il mio voto può anche contare niente, comunque, per dimostrarvi la nostra volontà di capirci sempre meglio, mi asterrò su questo bilancio.

AVANCINI (P. S. D. I.): Già nel corso della discussione di questo bilancio ho avuto modo di fare alcune osservazioni sulla politica finanziaria ed amministrativa della Giunta provinciale di Bolzano. La discussione del bilancio è stata una discussione ampia e una discussione serena. Il consigliere Volgger l'ha definita nobile addirittura, ed infatti non ci sono stati momenti di particolare tensione in quanto tutti noi, ed anch'io modestamente per la mia parte, abbiamo cercato di portare il nostro contributo per migliorare o per cercare di migliorare il bilancio e l'attività generale dell'Amministrazione provinciale. Io ho avuto modo di esprimere notevoli perplessità sulla politica finanziaria della Giunta provinciale e soprattutto sull'indebitamento della Provincia, su questa contrazione di mutui che non ha poi trovato dal lato pratico la possibilità di incamerare il denaro. Ci sono ancora mutui da contrarre del 1963 per cui le casse della Provincia si trovano ora vuote. La Giunta provinciale non si è impegnata per reperire, per riscuotere i fondi previsti dall'art. 68 e questo ha creato ancora un appesantimento della situazione di cassa della Provincia.

Una notevole perplessità ha creato in me la discussione che si è venuta sviluppando sull'art. 14, sulla necessità cioè che la Regione intervenga per i maggiori oneri amministrativi che derivano alla Provincia per quanto riguarda le leggi delegate. E' stato chiesto da parte della Provincia il 25% di spese di amministrazione. Ora, questo significa che per un

importo di un milione per leggi delegate la Regione dovrebbe versare 1.250.000 lire. Mi sembra veramente una spesa pesante, anche perchè bisognerebbe che da parte sua la Regione risparmiasse questi 25%, altrimenti Assessore Ziller, non è più la Regione che paga, ma è il contribuente che paga. Ora, io sono preoccupato di questo aggravio, grosso aggravio di spesa. Ripeto, il 25% è una spesa ingente per cui questo sarà un problema da esaminare, da studiare e da vedere per contenere il più possibile questa spesa.

Noi abbiamo preso posizione anche per quanto riguarda le aree fabbricabili, e la discussione che è avvenuta al Consiglio comunale di Bolzano, per quanto riguarda la retrodatazione delle aree fabbricabili, ha reso noto il nostro punto di vista.

Ora, alcune perplessità specialmente sulla politica finanziaria della Provincia sarebbero sufficienti per giustificare il nostro voto contrario a questo bilancio, tuttavia non abbiamo mancato a sottolineare anche i lati positivi, le leggi buone che sono state fatte anche con il nostro voto favorevole. Ho sottolineato l'importanza e la validità dell'intervento della Provincia per quanto riguarda la istruzione professionale, che è un settore importantissimo della nostra attività e dove la Provincia si è messa all'avanguardia rispetto a tutte le altre Province e Regioni d'Italia, e la bontà anche degli interventi per quanto riguarda i lavori stradali. In questi ed in altri settori noi obiettivamente abbiamo riconosciuto l'impegno e la buona volontà della Provincia.

Devo sottolineare e ripetere ancora la mia impressione dello scarso interesse e dello scarso impegno che la Giunta provinciale ha messo nella costruzione dell'ospedale psichiatrico provinciale, costruzione che io ritengo urgente e la cui spesa ritengo debba avere la priorità su molte altre. In questo campo ho constatato — sarà una mia impressione personale — che da parte della Provincia c'è uno scarso impegno. Ritengo però che sia necessario instaurare nella nostra provincia, fra i gruppi etnici qui conviventi, una maggiore fiducia reciproca.

Proprio in questo momento ci è stata distribuita la relazione della commissione di studio dei problemi dell'Alto Adige e ringrazio la Presidenza del Consiglio regionale che così cortesemente ci ha distribuito questa relazione che sarà senz'altro interessante e che formerà oggetto di studio da parte nostra. Ma soprattutto noi auspichiamo che le conclusioni della commissione dei 19, verso la quale abbiamo espresso ed esprimiamo la nostra fiducia ed il nostro compiacimento per il buon lavoro svolto, commissione presieduta da un eminente mio compagno di partito, dall'on. Rossi, vengano prese in

esame dagli organi competenti dello Stato, dal Governo e dal Parlamento, e vengano sanzionate con leggi le conclusioni, affinché in questa nostra terra, che in questi ultimi anni è stata, lo possiamo dire apertamente il termine, martoriata da attentati criminali, ritorni la collaborazione e la fiducia reciproca fra tutti gli abitanti dei tre gruppi etnici qui conviventi.

Ed è per questo desiderio, è per questo atto di buona volontà che per la mia parte mi asterrò dalla votazione del bilancio, anche se la nostra astensione ha uno scarso valore in quanto io mi rendo conto benissimo che l'opposizione in questo Consiglio provinciale è in una posizione evidente, è in una posizione di 3 contro 18. Il numero ha un suo valore, tuttavia vorrei ancora ripetere che questa astensione da parte del gruppo socialdemocratico vuole rappresentare un atto di buona volontà ed un atto di fiducia per favorire la distensione, per favorire la convivenza in questa nostra provincia dei tre gruppi etnici.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE:

Rag. SILVIO NICOLODI

VORSITZ DES PRÄSIDENTEN:

SCHATZ (S.V.P.): Nachdem fast alle Gruppen ihre Erklärung zur Stimmabgabe gegeben haben, ist es wohl auch üblich und angebracht, dass ich im Namen unserer Fraktion einige Erklärungen abgebe.

Über den Haushalt 1964, den letzten in dieser Legislaturperiode, ist eine gründliche, seriöse und verantwortungsvolle Debatte, sowohl in der Finanzkommission, wie auch hier im Landtag, geführt worden. Alle Parteien haben sich an der Aussprache ausgiebig beteiligt und haben sicherlich mit ihrer Kritik, die nicht immer negativ war, und mit ihren Anregungen dazu beigetragen, unserem Ziele näherzukommen: das geistige, kulturelle, wirtschaftliche und soziale Leben der hier wohnenden Volksgruppen zu heben. Es muss festgestellt werden, dass das Urteil der Opposition über die Tätigkeit des Landesausschusses nicht immer ablehnend, sondern auch durch Anerkennung gekennzeichnet war. Im Rahmen unserer beschränkten Zuständigkeiten hat der Landesausschuss auf jenen Gebieten und Wirtschaftszweigen unserer statutarischen Kompetenzen Massnahmen ergriffen, die sowohl in der Gesetzgebung, wie auch in der Verwaltung in erster Linie vom Gerechtigkeitsprinzip getragen waren. Der Umstand, dass kein Vertreter der italienischen Volksgruppe hier im Landtage Beschwerde geführt hat

über allfällige Benachteiligungen seiner Volksgruppe, weder durch die Mehrheit des Landtages noch des Landesausschusses, ist ein Zeichen der demokratischen Reife und des Verantwortungsbewusstseins unserer Mitglieder in der Landesregierung.

Es wäre von grosser demokratischer Bedeutung, meine Herren Kollegen der italienischen Volksgruppe, wenn sie diesen Umstand, anlässlich der Kontakte mit ihren Mitbürgern, in erster Linie denen, die hier in der Provinz wohnen, zur Kenntnis bringen würden. Und ich bin überzeugt, dass sie damit der Sache der Befriedung und des Zusammenlebens der Volksgruppen in unserem Lande einen grossen Dienst erweisen würden.

Die Eignung unserer Vertreter zu sachlicher und gerechter Verwaltung der öffentlichen Belange ist erwiesen. Der Einräumung einer echten Landesautonomie für Südtirol kann also nicht die Befürchtung von einseitigen Verwaltungsmaßnahmen durch die Südtiroler Vertreter im Wege stehen.

Die heutige Finanzlage ist nicht nur in unserer Provinz kritisch. Die Ursachen liegen in der Veränderung der wirtschaftlichen Lage in Italien. Unter Berücksichtigung dieser Tatsachen, der Kredit-schwierigkeiten, möchte ich dem Landesausschuss empfehlen, eine elastische Verwaltung zu führen und eine gute Koordinierung aller Tätigkeitsbereiche anzustreben und die Tätigkeit den heutigen Gegebenheiten anzupassen.

Gesetze, die zum Zeitpunkt der Erlassung vom sozialen und wirtschaftlichen Standpunkte aus gesehen ihre volle Gültigkeit hatten, sind heute infolge der veränderten wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse nur mehr zum Teil oder überhaupt nicht mehr anwendbar.

Sie, Herr Präsident des Landesausschusses, haben von mutiger Politik gesprochen. Wir sind auch ihrer Auffassung, dass die Darlehenspolitik in den letzten Jahren ihre volle Gültigkeit hatte, heute aber, wegen Mangel an Kreditmöglichkeiten, die Sie selber hervorgehoben haben, sehr fraglich geworden ist.

Auch unsere Kreditgesetze werden zum Teil nicht wirksam sein können. Es wird Aufgabe des Landesausschusses sein, dieser Wirklichkeit Rechnung zu tragen. Die Normen dieser Landesgesetze können abgeändert und der heutigen Wirklichkeit angepasst werden. Die im Haushalt für die Durchführung der Kreditgesetze vorgesehenen Beträge müssten ausgeschüttet werden können und nicht, wie es immerhin im Bereiche der Möglichkeit liegt, wegen Nichterlangung der notwendigen Kredite im Haushalt verbleiben. Selbstverständlich kann diese Empfehlung nur für die Landes kreditgesetze gelten, zumal die Abänderung der delegierten Kreditgesetze nicht in die Zuständigkeit des Landtages fällt. Aber auch bei diesen Gesetzen kann der Landesausschuss seine Initiative zur Abänderung und Anpassung an die heutigen Verhältnisse ergreifen, wie dies bereits auf einem sehr wichtigen Sektor wie desjenigen der öffentlichen Arbeiten geschehen ist.

Ich möchte nun auch die Gelegenheit wahrnehmen, dem Landesausschuss im Namen der Südtiroler-Volkspartei-Fraktion des Landtages unsere Anerkennung für seinen Einsatz zum Wohle der gesamten Bevölkerung auszusprechen und erkläre, dass unsere Fraktion dem Haushalte 1964 seine Zustimmung geben wird.

NARDIN (Segretario - P.C.I.): Spero ben!

PRESIDENTE: Chiede ancora qualcuno la parola? Nessuno. Passiamo alla votazione della legge. (votazione per scrutinio segreto - Geheimabstimmung).

PRESIDENTE: Esito della votazione: 19 votanti, 16 sì, 1 no, 2 schede bianche. La legge è approvata.

La seduta è tolta. Il Consiglio sarà riconvocato a domicilio.

ORE 13 UHR.