

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

UFFICIO RESOCONTI CONSILIARI  
AMT FÜR SITZUNGSBERICHTE

SEDUTA

119.

SITZUNG

30-9-1971

Presidente: v. FIORESCHY

Vicepresidente: BERTORELLE

VI. LEGISLATURA - VI. LEGISLATURPERIODE



## INDICE

**Proposta di deliberazione concernente l'approvazione del rendiconto generale del Consiglio regionale per l'esercizio finanziario 1970 (n. 19/D)**

pag. 4

**Disegno di legge n. 135 :**

**Adesione della Regione all'aumento del capitale sociale della SALVAR S.p.A. con sede in Merano**

pag. 4

**Disegno di legge n. 136 :**

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

pag. 14

## INHALTSANGABE

**Beschlußfassungsvorschlag betreffend die Genehmigung der Jahreshaushaltsrechnung des Regionalrates für das Jahr 1970 (Nr. 19/D)**

Seite 4

**Gesetzentwurf Nr. 135 :**

**« Zustimmung der Region zur Aufstockung des Gesellschaftskapitals der Meraner Heilquellen AG mit Sitz in Meran »**

Seite 4

**Gesetzentwurf Nr. 136 :**

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

Seite 14

A CURA DELL'UFFICIO  
RESOCONTI CONSILIARI

Ore 10.12.

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Appello nominale.

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

PRESIDENTE: Lettura del processo verbale della seduta 27.7.1971.

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.):  
(legge il processo verbale).

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

Comunico che oggi e domani si lavora con orario unico, perché questo pomeriggio si effettuerà la registrazione della Tribuna politica alla televisione. Domani molti consiglieri sono occupati per sedute nelle rispettive Giunte.

Sono assenti giustificati: l'assessore Steger e per malattia il cons. Tanas, il quale l'altro giorno ha subito un incidente, e io credo di in-

terpretare il sentimento di tutti augurandogli una pronta guarigione.

Signori consiglieri, io vi prego di alzarvi dal vostro posto: il 20 settembre scorso, alla veneranda età di quasi 91 anni, si è spento a Strigno il sen. Luigi Carbonari, e chiude così una vita tutta dedicata alla collettività e in particolar modo alla causa del contadino e dell'artigiano di cui era infaticabile sostenitore e difensore, sia ai vecchi tempi della monarchia austro-ungarica a Innsbruck e a Vienna, come poi ai due rami del Parlamento italiano e negli ultimi anni anche nella sua qualità di consigliere di questo Consiglio regionale. E' stato consigliere regionale della V. legislatura, dal dicembre 1964 al febbraio 1968. Fu capogruppo del gruppo consiliare misto, membro della III. Commissione legislativa per le finanze, membro del comitato di amministrazione della cassa di previdenza per i consiglieri regionali. Come consigliere anziano ha aperto la scorsa V. legislatura. Lo ricordiamo intollerabile contro ogni neo e vessazione burocratica, come lui si esprimeva, contro ogni neo formalistico consistente in rinvii, insabbiamenti e ritardi. E ci inchiniamo riverenti davanti all'opera instancabile e infaticabile di quest'uomo, che sempre si batteva per la causa dei meno abbienti.

Grazie.

Passiamo al *primo punto dell'ordine del giorno*: « **Proposta di deliberazione concernente l'approvazione del rendiconto generale del Consiglio regionale per l'esercizio finanziario 1970 (n. 19/D)** ».

(*Legge la relazione*).

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.): (*Dà lettura delle risultanze del rendiconto 1970 e del testo della delibera*).

Apro la discussione su questa proposta di delibera.

Chi chiede la parola? Nessuno.

Metto in votazione questo schema di deliberazione: è approvata all'unanimità.

Passiamo al *secondo punto dell'ordine del giorno*: *Disegno di legge n. 135*: « **Adesione della Regione all'aumento del capitale sociale della SALVAR S.p.A. con sede in Merano** ».

La parola alla Giunta per la lettura della relazione.

PASQUALIN (assessore finanze, patrimonio, enti locali, commercio e cooperazione - D.C.): (*legge*).

PRESIDENTE: La parola al cons. Dalsass per la lettura della relazione della III. Commissione legislativa finanze e patrimonio.

DALSASS (S.V.P.): (*legge*).

PRESIDENTE: La discussione generale è aperta.

Chi prende la parola? La parola al consigliere Avancini.

AVANCINI (P.S.D.I.): Signor Presidente, molto brevemente, perché ritenevamo, alcuni anni fa, che in questo Consiglio non fosse più necessario parlare della SALVAR, in quanto con i 600 milioni degli istituti di previdenza del Ministero del Tesoro si pensava di poter far fronte e di poter completare l'opera. Invece come era facile prevedere, della SALVAR se ne parla ancora e da come stanno le cose, se ne dovrà parlare purtroppo molto spesso anche in futuro. Qui intanto ci sono in ballo altri 300 milioni e nella relazione che è abbastanza vecchia, cioè del 12 luglio, si dice che i 300 milioni sono in corso di trattativa. Adesso spero che nella replica l'assessore possa dare delle informazioni un po' più precise e cioè dire che la trattativa è stata conclusa. Dicevo che con i 600 milioni degli istituti di previdenza, nel 1968 si pensava di poter completare l'opera; 600 milioni che peraltro sono stati erogati in base agli stati di avanzamento, pertanto sono stati erogati a spizzico, per cui nel frattempo i costi sono aumentati e i 600 milioni evidentemente non bastano più. Qui ora ci si chiede l'autorizzazione per l'aumento del capitale. Io vorrei fare un'altra domanda precisa all'assessore, vorrei farla subito, in maniera che poi nella sua replica possa dare una risposta. L'ente di Stato ha approvato l'aumento di capitale come lo stiamo ora esaminando e approvando noi? E' una domanda che pongo. Io ho motivi per dubitare che l'ente di Stato ancora non abbia dato la sua approvazione per l'aumento del capitale. Ora lo Stato ha la maggioranza assoluta delle azioni SALVAR e indubbiamente dovrebbe essere quello che dà il buon esempio per l'aumento del capitale che

si rende indispensabile proprio per avere credito presso gli istituti bancari. Ma anche con i 300 milioni che stanno per essere dati alla SALVAR non si riuscirà a far fronte a tutti gli impegni, perché non è vero che la SALVAR abbia soltanto i 600 milioni degli istituti di previdenza e i 300 milioni al Mediocredito regionale. Ci sono tanti altri piccoli e grandi debiti, che certamente lei conosce. Per cui il debito complessivo della SALVAR supera di parecchio il miliardo, secondo le mie informazioni, che penso siano abbastanza esatte. Arriviamo a circa un miliardo e 150 milioni, perché, ripeto, ci sono debiti nei confronti delle banche, debiti che sono stati assunti dagli amministratori, i quali con grande buona volontà hanno fatto dei debiti presso le banche, impegnandosi anche personalmente e pertanto questa gente si trova anche in difficoltà, e forse le minacciate dimissioni del presidente possono essere collegate con una situazione di questo tipo che nella relazione non è detta. E quindi io sarei ben contento che la questione della SALVAR fosse risolta, ma che fosse risolta su un piano di chiarezza amministrativa, perché anche nel corso del perfezionamento dell'opera, sono state fatte delle cose che non dico siano irregolari, ma comunque sono stati fatti dei lavori che non erano previsti nel progetto originario e sono stati fatti per iniziativa di alcuni e il Consiglio di amministrazione non è stato nemmeno informato o è stato informato in ritardo. Lì la direzione dei lavori ha preso delle iniziative, sia pure iniziative che forse tornano utili, ma iniziative che indubbiamente sono costate parecchio. Ci sono già 220 milioni di spese in più e quindi con i 300 milioni appena appena si riuscirà a pagare queste spese in più che sono state fatte. Inoltre c'è il problema della gestione. Io ritengo che il disavanzo di gestione si aggiri sui 70-80 milioni annui e quindi questo

Consiglio dovrà ogni anno parlare della situazione SALVAR, perché evidentemente il disavanzo di gestione bisogna pagarlo. E allora io dico che non è tanto l'aumento del capitale che interessa, perché con i 64 milioni di aumento del capitale si riuscirà a tappare qualche buco, ma è il problema nel suo insieme che deve essere affrontato, affinché non ci troviamo ogni anno con delle sorprese. Pertanto io direi, signor assessore, di prevedere come si fa per Levico, nel bilancio della Regione, una cifra per far fronte a quelli che sono i disavanzi della azienda termale di Merano, della SALVAR, altrimenti ogni anno ci troveremo di fronte a delle sorprese, per cui sarà difficile venirne fuori. Lei sa che ci sono anche delle liti con il fisco, lei sa che c'è una situazione abbastanza difficile con la SALVAR. E la cosa non mi meraviglia peraltro, perché naturalmente l'opera è stata iniziata con previsioni così ottimistiche, poi nel corso dei lavori sappiamo tutti, il collega Fronza in particolare, sappiamo tutti quale difficoltà si sono incontrate nel corso dell'opera per realizzare questo complesso termale, complesso termale poi che è stato completamente trasformato, in quanto abbiamo adesso posteggi, abbiamo negozi, abbiamo uffici, abbiamo piscine, e pertanto il discorso è stato completamente rivisto e ridimensionato e revisionato. Comunque io sono d'accordo che occorra finire quest'opera non so a che punto sia, probabilmente sarà verso la fine. Ma poi per la questione dell'arredamento come facciamo? Anche l'arredamento costa, costerà parecchi milioni e quindi anche questo sarà un problema da affrontare.

Pertanto per non dilungarmi più oltre e per non dire altre cose che forse non sarebbe opportuno dire in questo Consiglio, data la situazione difficile in cui si trova in questo momento la SALVAR e data anche la crisi per le

minacciate dimissioni del presidente, che stranamente sono arrivate proprio nel momento in cui sembrava che l'opera dovesse, stesse per essere completata, comunque per non dilungarmi più oltre gradirei proprio di avere risposta ai miei interrogativi e in base alla risposta vedrò l'atteggiamento da tenere in sede di voto.

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

**SPÖGLER (S.V.P.):** Herr Präsident! Ich möchte auch kurz zu diesem Gesetzentwurf Stellung nehmen, um darzulegen, was eigentlich alles bereits im SALVAR-Komplex in Meran verwirklicht worden ist bzw. was in absehbarer Zeit im SALVAR-Komplex in Meran verwirklicht werden soll. Es dürfte vielleicht die Herren Kollegen im Regionalrat interessieren. Abgesehen von den drei großen Parkplätzen, die bereits seit drei Jahren in Betrieb sind und die Parkplatzsituation im Zentrum von Meran wesentlich erleichtert haben, geben diese Parkplätze für die Gesellschaft auch ein sehr gutes Inkasso, oder mit anderen Worten, sie stellen ein sehr gutes Inkasso für die Gesellschaft dar. Abgesehen von diesen drei großen Parkplätzen, die eine unbedingte Notwendigkeit darstellen nicht nur für das Funktionieren der SALVAR-Anlagen, sondern die auch, wie gesagt, der Parkplatznot von Meran eine wesentliche Abhilfe geschaffen haben, ist bereits, wie erwähnt wurde, das große Freischwimmbad Ende Juli dieses Jahres eröffnet worden. Es ist mit seinem olympischen Becken und dem Zehn-Meter-Turm, mit dem Kinderplanschbecken, den Umkleidekabinen für rund tausend Besucher, sowie dem riesigen Freigelände, das auf das großzügigste gestaltet worden ist, das schönste Schwimmbad, kann man sagen, Freischwimm-

bad der Region und ich glaube sagen zu dürfen, daß es das schönste Freischwimmbad ist weit über die Grenzen unserer Region hinaus. Dank einer konstanten Wassertemperatur von 26 bis 27 Grad ist es auch heute, auch zum jetzigen Zeitpunkt noch offen und es hat sich somit als eine Attraktion ersten Ranges für den Kurort Meran erwiesen. Auch das Thermalhallenbad ist bereits fertig und konnte in den letzten Tagen eröffnet werden. Dieses Thermalhallenbad hat ein Ausmaß von 25 x 10 Metern; es ist mit radioaktivem Wasser gefüllt und hat eine konstante Temperatur von 33 Grad. Es ist somit also ein Heilbad und ersetzt das Hallenschwimmbad im Kurmittelhaus, das bereits im Jahr 1908 erbaut worden ist und bis zum heutigen Tag in Betrieb war. Dieses Hallenschwimmbad im Kurmittelhaus hat sich ja schon seit vielen Jahren als viel zu klein erwiesen, so daß besonders im Herbst die Gäste und auch die Einheimischen immer Schlange stehen mußten. Dieses Hallenbad gehört natürlich zu den wichtigsten Teilen des Meraner Kurzentrums und auch zu den wichtigsten Teilen der SALVAR-Anlagen. Sie wissen, daß dann ein Verwaltungs- und Geschäftstrakt errichtet worden ist, der auch bereits seit einigen Monaten fertig und in Betrieb ist. Bis Ende 1971, also bis Ende dieses Jahres, sollen dann weiterhin noch fertiggestellt werden: 1. die große Eingangshalle im Parterre; 2. ein großes Restaurant mit Terrassenkaffee, das an eine Meraner Gesellschaft verpachtet werden soll; dieses Restaurant mit Terrassenkaffee wird auch dem Mangel an Restaurationsbetrieben in Meran Abhilfe schaffen. Bis Ostern 1972 werden im SALVAR-Komplex eröffnet: 1. die therapeutischen Trakte mit 25 Kabinen, mit Wasser für radioaktive Bäder, Inhalations- und Massageräume, Räume für Fangokuren, Dampfbäder usw., eine Großsauna für 45 Personen; 2. wird

bis Ostern 1972 auch der große Kongreßtrakt im oberen Stock des Gebäudes fertiggestellt sein und in diesem Kongreßtrakt werden wir einen großen Kongreßsaal vorfinden mit 1.200 Sitzplätzen — das ist schon im Bericht erwähnt —, zusätzlich noch ein kleiner Kongreßsaal mit 300 Plätzen, zusätzlich der notwendigen Nebenräume, und das Sekretariat. Es kommen dann alle anderen technischen Einrichtungen noch für den Kongreßtrakt dazu, wie eine automatische Verdunkelung der Säle, Lautsprecher, Übertragungsanlage und Simultanübersetzung, eine Eidophorbrücke für ein internes Fernsehen, « televisione a circuito chiuso » usw. Damit können alle therapeutischen Anlagen, welche bisher, wie gesagt, im alten Kurmittel sehr unzulänglich untergebracht waren, in das neue Thermalgebäude übersiedelt werden. Die Tatsache, daß diese Kuren seit Jahrzehnten, ja, seit dem Jahre 1906 von den Kurgästen in Meran schon immer in Anspruch genommen worden sind, garantiert auch der SALVAR einen sofortigen Erfolg, meines Erachtens, ohne daß eine längere Anlaufzeit oder eine besondere Werbung notwendig wäre. Die Kongreßsäle stellen für Meran, aber nicht nur für Meran, sondern für das ganze Burggrafenamt und ich möchte sagen für den gesamten Südtiroler Fremdenverkehr eine absolute Notwendigkeit dar. Neben vielen kleinen Kongressen und Tagungen beherbergt Meran im Jahre 1972, im kommenden Jahr zum Beispiel, folgende Großtagungen: zu Ostern den Ärztekongreß mit 1.500 teilnehmenden Ärzten; im Juni den Apothekerkongreß mit 1.200 Teilnehmern; im August das erste Mal einen Kongreß als Fortbildungskurs der Zahnärzte und ebenfalls im August, Ende August, wiederum einen Ärztekongreß mit weiteren 1.300 Teilnehmern. Die Teilnehmer an diesen Tagungen oder Kongressen wohnen ja, wie Sie wis-

sen, nur zum Teil in Meran und zum anderen Teil im Burggrafenamt, im Vinschgau und im Etschtal, ja bis Bozen und sogar bis ins Überetsch hinaus. Durch die Errichtung der neuen Säle, die, wie gesagt, im Frühjahr 1972 fertiggestellt sein können, kann das alte Kurhaus in Meran wiederum das Zentrum für Konzerte und Veranstaltungen werden, was bisher durch die vielen Kongresse, wie gesagt, nicht möglich war. Es sei an dieser Stelle betont, daß Meran sein Kongreßzentrum erst dann errichtet hat, nachdem eine ganze Reihe von Großtagungen seit Jahren, ja, ich möchte sagen seit Jahrzehnten, in dieser Stadt bereits ihren ständigen Sitz hatten. Dieser Kongreßsaal im SALVAR-Gelände wird also von vorneherein absolut gut ausgelastet sein. Dasselbe gilt, was ich auch schon erwähnt habe, von den Thermalbädern. Sie waren ja schon irgendwie vorhanden im alten Kurmittelhaus, nur waren sie vollkommen ungenügend. Ich habe hier vor einigen Jahren erklärt, daß der SALVAR-Komplex einen Schandfleck im Herzen von Meran darstellt. Jetzt kann man im Jahre 1971 endlich hier erklären, daß dieser SALVAR-Komplex ein Juwel im Herzen von Meran darstellen wird und eine Attraktion, glaube ich, ersten Ranges sein wird für den Südtiroler Fremdenverkehr insgesamt. Ich glaube, daß wir es nicht zuletzt der umsichtigen Tätigkeit und uneigennützigem Tätigkeit des Präsidenten und des Vize-Präsidenten, des Ing. Bettamio und des Arch. Gutweniger, zuzuschreiben haben, wenn diese Anlagen in so zweckmäßiger Weise in verhältnismäßig kurzer Zeit nach Wiederaufnahme der Bautätigkeit so haben gestaltet werden können. Es handelt sich um den Präsidenten und um den Vize-Präsidenten, die, weil sie eben Techniker sind, in der Lage waren, mit großer Umsicht diese Arbeiten zu leiten.

Nun, sollen wir heute hier eine Aufstoc-

kung des Kapitals vornehmen und das ist auch äußerst notwendig. Nur ist das Problem mit dieser Aufstockung auch aus meiner Sicht, soweit ich das Problem kenne, nicht vollkommen gelöst, was die finanzielle Seite betrifft. Und es wäre sicherlich gut, wenn die SALVAR bei Aufnahme des Betriebes in der Lage wäre, sich vor einer finanziell gesicherten Situation zu befinden. Sonst ist es wirklich so, wie der Kollege Avancini gesagt, hat, daß man mit der SALVAR immer wieder in den Regionalrat kommen muß, um das Defizit, das notgedrungen auftreten muß, von Jahr zu Jahr zu decken. Ich ersuche somit den Regionalauschuß, alle Schritte zu unternehmen, natürlich nicht zuletzt bei den zuständigen Stellen in Rom, damit der SALVAR-Komplex zur Gänze finanziert werden kann und damit der Betrieb dieser Anlagen von allem Anfang an, wie gesagt, sich von selbst dann finanzieren kann, was die Führung der Anlagen betrifft.

*(Signor Presidente! Desidero prendere brevemente posizione in merito a questo progetto di legge, per illustrare quanto è già stato realizzato nel complesso della società SALVAR con sede in Merano, nella fattispecie quanto s'intende tradurre in realtà in un prossimo futuro, la qual cosa potrebbe forse interessare i signori consiglieri. A prescindere dalle tre grandi aree di parcheggio, approntate già tre anni or sono, che hanno alleggerito la incresciosa situazione dei parcheggi nel centro di Merano, e che assicurano alla menzionata società un'entrata piuttosto soddisfacente, senza peraltro considerare che predette aree non rappresentano soltanto una assoluta necessità per il buon funzionamento degli impianti della SALVAR, ma hanno contribuito, ripeto, ad alleggerire la penosa situazione dei parcheggi in Merano, prescindendo dunque da tutto questo,*

*verso la fine di luglio c.a. è stata aperta, come è già stato accennato, la grande piscina scoperta. Questa è dotata di una vasca olimpica, di una piattaforma per tuffi da 10 metri, di una vasca per bambini, di cabine per circa 1.000 ospiti, di un enorme area verde attrezzata secondo criteri modernissimi, si tratta quindi di una piscina che nel suo insieme può essere definita la più bella della nostra e forse anche di molte altre regioni. Grazie alla costante temperatura di 26-27 gradi dell'acqua, è possibile fare il bagno anche in questa stagione, la qual cosa si è rivelata un'attrazione di primo ordine per il centro di cura, quale è la città di Merano. Anche la piscina coperta per le acque termali è già stata aperta negli scorsi giorni; la rispettiva vasca misura 25 x 10 metri, contiene acqua radioattiva ad una costante temperatura di 33 gradi; si tratta dunque di una piscina d'acqua minerale, che sostituisce quella costruita nell'anno 1908 nell'Istituto terapeutico di Merano e rimasta in funzione fino a poco tempo fa. Questa piscina coperta rappresenta naturalmente uno dei più importanti impianti del centro di cura di Merano e della società SALVAR. Come noto è stato realizzato un'ala per gli uffici amministrativi e negozi, che entrerà in funzione fra alcuni mesi. Entro l'anno 1971, dovrebbero venir completati la grande hall a pianterreno, un grande ristorante con il bar dotato di terrazza, che dovrebbe essere dato in affitto ad una società di Merano; detto esercizio rafforzerà pure la precaria catena dei ristoranti di Merano. Prima della Pasqua 1972 il complesso SALVAR si arricchirà di impianti terapeutici con 25 cabine per bagni con acqua radioattiva, di vari locali per inalazioni e massaggi, per cure di fango, bagni a vapore ecc., di una grande sauna per 45 persone ed inoltre al piano superiore una grande ala per i congressi, che dispone di una sala con 1.200 posti destinata a tale*

scopo, come è stato accennato nella relazione di una seconda ma più piccola sala con 300 posti destinata pure ai congressi, dei necessari locali attigui e la segreteria. L'ala in parola sarà ovviamente corredata di tutti gli impianti tecnici, come quello per l'oscurimento automatico delle sale, per gli autoparlanti, per trasmissioni interne, ed infine vi sarà installato un ponte radio per la televisione a circuito chiuso ecc. In questo modo tutti gli impianti terapeutici che finora, come già detto, erano stati sistemati insufficientemente nel vecchio istituto terapeutico, potranno essere trasferiti nel nuovo complesso. Le cure, alle quali gli ospiti di Merano ricorrono da decenni, e precisamente dall'anno 1906, garantiranno alla SALVAR un immediato successo, senza che peraltro si renda necessario un periodo iniziale reclamistico più o meno lungo od una propaganda particolare. Le sale per i congressi costitueranno non soltanto per Merano, ma per tutto il Burgraviato ed addirittura per tutto il settore turistico altoatesino una assoluta necessità. Nel 1972 oltre a congressi e conferenze minori verranno organizzati a Merano: a Pasqua il congresso per medici con 1.500 partecipanti; in giugno quello dei farmacisti a cui parteciperanno 1.200 persone; in agosto il primo congresso di aggiornamento per odontoiatri e verso la fine di detto mese un secondo congresso per medici, al quale interverranno 1.300 interessati. I partecipanti a queste giornate o congressi abitano soltanto in parte a Merano, mentre gli altri congressisti risiedono nel Burgraviato, in Val Venosta, in Val d'Adige, a Bolzano ed addirittura nelle zone di Oltradige. Con l'approntamento delle nuove sale entro la primavera dell'anno 1972, il vecchio « Kurhaus » di Merano potrà divenire nuovamente, come è già stato accennato, il centro per concerti ed altre rappresentazioni, la qual cosa fu finora irrealizza-

bile causa i molti congressi ivi organizzati. Vorrei inoltre rilevare che Merano ha provveduto a realizzare un proprio centro di congressi soltanto dopo che da anni od addirittura da decenni numerose conferenze e congressi avevano aperto una sede permanente in quella città. Si può contare sin d'ora che queste sale dei congressi nel complesso SALVAR, come pure i relativi bagni termali faranno registrare un alto indice di frequenza. Per quanto concerne i bagni, questi sussistevano già nel vecchio Istituto terapeutico, ma si sono rivelati assolutamente insufficienti. Alcuni anni or sono mi ero permesso indicare in quest'aula il complesso SALVAR l'ignominia del centro della città di Merano, mentre oggi, nell'anno 1971 posso dichiarare che suddetto complesso è il gioiello che sorge nel cuore della menzionata città e si dimostrerà a mio avviso un'attrazione di primo ordine per il turista altoatesino in generale. Credo che alla fin fine si debba pur esprimere riconoscenza all'avveduta attività svolta dal Presidente e dal Vice-Presidente della società in parola, vale a dire dall'ing. Bettamini e dall'arch. Gutweniger, se suddetti impianti sono stati realizzati in modo funzionale ed entro un relativamente breve lasso di tempo dopo la ripresa dei lavori edili. Tutto ciò è stato possibile, poiché il Presidente ed il Vice-Presidente nella loro qualità di tecnici sono riusciti a dirigere i lavori con grande sagacia.

Ora siamo stati chiamati per approvare il necessario aumento del capitale sociale. Per quanto però io conosca il problema, mi sembra che con questo provvedimento non lo si riuscirà a risolvere completamente, almeno per quanto riguarda la parte finanziaria. Sarebbe veramente opportuno che la SALVAR, sin dall'inizio della gestione dell'azienda venga a trovarsi in una sicura situazione finanziaria, altrimenti suddetta società formerà di anno in an-

*no, come ha affermato il collega Avancini, oggetto di discussione in Consiglio regionale, per quanto concerne la copertura del deficit, al quale si dovrà porre assolutamente rimedio. Mi permetto pertanto di pregare la Giunta regionale di voler intraprendere tutti i passi necessari e di intervenire naturalmente anche presso i competenti organi di Roma, al fine di reperire i mezzi necessari per il completo finanziamento del complesso in parola, dimodoché l'azienda dei menzionati impianti possa sin dall'inizio essere gestita dal punto di vista finanziario autonomamente.)*

PRESIDENTE: La parola al consigliere Mitolo.

MITOLO (M.S.I.): Sono vent'anni che si parla della SALVAR, e dopo 20 anni siamo sempre di fronte agli stessi problemi che imparammo a conoscere all'inizio della nostra autonomia. Sono 20 anni che si parla della SALVAR e i primi dati di una certa attività concreta io li ho ascoltati per la prima volta oggi dall'intervento dal cons. Spögler. Fino ad oggi — l'assessore me ne vorrà dare atto — la SALVAR esisteva soltanto come una specie di chimera, di carattere economico-turistico, ma con reali addentellati politici. Di realizzazioni concrete, visibili, quelle realizzazioni per le quali essa era sorta, quelle realizzazioni per le quali nel '54 era stata votata una legge che consentiva alla Regione di partecipare alla società, non se ne conoscevano. Per la prima volta oggi sono state indicate dall'intervento di un consigliere, che è più aggiornato evidentemente di tutti gli altri consiglieri. Ma senza volere fare della polemica sulla SALVAR, perché sarebbe troppo facile farla, dato che sono venti anni che si polemizza senza risolvere un problema

che è costato al pubblico denaro fior di miliardi, io debbo fare una sola osservazione: oggi la SALVAR chiede un nuovo contributo finanziario alla Regione, adducendo come giustificazione il fatto di voler sopperire a spese richieste da alcune iniziative, spese che ammonterebbero a circa un miliardo. Ebbene è troppo vivo, io ritengo, in tutti noi e soprattutto nell'opinione pubblica, che segue la cronaca, il ricordo di un recente processo, nel quale è stato dimostrato che l'amministrazione della SALVAR, con una disinvoltura che ha portato i suoi amministratori sul banco degli imputati, ha dilapidato, dico dilapidato, esattamente un miliardo, cioè quel miliardo di cui essa oggi ha bisogno. A questo punto debbo rivolgere a lei, signor assessore e alla Giunta che ha proposto questo disegno di legge e, indirettamente, alla SALVAR una domanda: che cosa ha fatto la SALVAR per recuperare il miliardo che è stato dilapidato dall'amministrazione Tranquillini? Che cosa ha fatto? A quanto si dice risulta che non abbia fatto niente, assolutamente niente, si è arresa di fronte al fatto compiuto, senza muovere un passo nemmeno a titolo morale, perché non si è nemmeno costituita parte civile nel processo, che si è svolto a carico del Tranquillini e di un altro amministratore. Ed allora se le cose stanno così ci troviamo di fronte a un caso di responsabilità amministrativa, che deve farci aprire gli occhi a noi e a voi, amministratori pubblici, amministratori del pubblico denaro. Un ente, il quale si può permettere il lusso di perdere con la disinvoltura che si è detto, la bella cifra di un miliardo è un ente che, delle due l'una, o non ha coscienza di quello che fa, o ha tali mezzi da poter chiudere gli occhi anche di fronte a una perdita di questa entità. E allora chiedere alla Regione un contributo di 64 milioni, specie poi se si ha bisogno di un miliardo, è veramente assurdo e

merita soltanto di essere denunciato alla pubblica opinione, come ulteriore dimostrazione della incapacità e della disinvoltura con questo ente viene amministrato. Di fronte a considerazioni di questo genere, io non posso che trarre un'unica conclusione: quella che non mi fa condividere la proposta di legge in esame, per rinnovata sfiducia nell'ente e nei suoi anche attuali amministratori.

**PRESIDENTE:** La parola all'assessore.

**PASQUALIN** (assessore finanze, patrimonio, enti locali, commercio e cooperazione - D.C.): I signori consiglieri affermano giustamente che del problema della SALVAR in quest'aula si è parlato da molto tempo, e non si sono viste le realizzazioni che lungo l'arco di questo periodo si sono fatte. Effettivamente il discorso della SALVAR è stato difficile; ma non oggi perché ci si presenta con dati concreti di cose fatte e con un programma ben definito di opere che entro l'anno potranno entrare in funzione e che saranno completate in modo definitivo entro la primavera prossima. Possiamo dire che il problema della SALVAR ha provocato un disagio a tutti gli amministratori nel passato; non possiamo però accusare nello stesso modo l'attuale consiglio di amministrazione che ha operato, come ha rilevato anche il cons. Spögler, con serietà, con responsabilità e con sacrificio personale per portare la realizzazione ad essere compiuta nel più breve tempo possibile. Quindi oggi possiamo dire al Consiglio che l'azienda è curata, e bene amministrata. Evidentemente responsabilità anche di carattere penale per i passati consigli di amministrazione ce ne possono essere; il cons. Mitolo sa peraltro che ciò è oggetto di esame da parte della Magistratura, e credo che una vol-

ta completato l'esame da parte della Magistratura, formulato il suo giudizio su questo delicato tema, certamente si potrà prendere posizione e come rappresentanti della Regione in seno al consiglio di amministrazione e come consiglio di amministrazione stesso. Dico questo: che le osservazioni del cons. Mitolo mi sembrano giuste, e cioè che il Consiglio Regionale non ha mai potuto visivamente apprezzare quest'opera, e sono lieto di invitare il Presidente del Consiglio e invitare la SALVAR con tutto il Consiglio, perché obiettivamente se molte volte in modo polemico si è parlato di questa realizzazione, si possa anche concretamente vedere quello che si è fatto. Quindi è una richiesta formale, che io faccio alla presidenza e che spero venga realizzata quanto prima. Il problema cui accennava il cons. Mitolo è grave, però esula in senso stretto da quello che è l'oggetto del disegno di legge di oggi; oggi chiediamo l'aumento del capitale sociale, perché le esigenze per completare l'opera si sono verificate fondate, come ripetutamente ha potuto confermare il consiglio d'amministrazione. L'opera è valida, dal punto di vista politico-generale, come abbiamo sentito anche dal cons. Spögler, perché in definitiva è il centro di un'attività turistico-economica della zona di Merano, e quindi è giusto che si possano trovare questi ultimi fondi per consentire un assoluto completamento. Per quanto riguarda altri problemi che sono stati indicati dai colleghi Spögler e Avancini, uno mi pare comune, e cioè la preoccupazione che sente anche la Giunta, la preoccupazione di quest'opera nel futuro, per il pareggio di gestione; è troppo presto per poter dire esattamente quali saranno le difficoltà future. Vediamo dai bilanci che sono stati presentati ed approvati, che la gestione in questi ultimi anni è andata gradatamente migliorando. Però dobbiamo fare un'osservazione

di fondo: non è questa un'azienda regionale, tipo le Terme di Levico: come loro sanno siamo partecipanti con lo Stato, e non di maggioranza, ma di minoranza. Perciò il problema va posto anche allo Stato e agli altri soci, quali l'azienda di soggiorno e il comune. Nel futuro il problema si porrà certamente, non però in modo diretto, quale si pone il problema delle Terme, ma indirettamente in quanto partecipanti al Consiglio di amministrazione di una azienda, che amministra con altri soci. Per quanto riguarda le delucidazioni precise richieste dal cons. Avancini, posso dire che non è ancora definita la richiesta di mutuo da parte della SALVAR al Mediocredito, per l'importo di 300 milioni sulla legge 326, per difficoltà di carattere burocratico, statutarie quasi, nel senso che il Mediocredito prevede, escluse alcune deroghe, prevede queste concessioni di mutui fino a 15 anni; la SALVAR tende a portare questi mutui a vent'anni. Sono in corso peraltro delle trattative in fase avanzata e penso che entro breve tempo potranno essere concluse. L'ente nazionale delle Terme, per quanto riguarda l'approvazione dell'aumento del capitale sociale, lo ha deliberato durante il mese di luglio, come ha dichiarato il rappresentante dello Stato nella assemblea che si è effettuata ieri a Merano. Quindi il nostro discorso dell'aumento segue quello dell'ente Terme nazionale. Il problema della variazione del progetto originario è derivato da esigenze di dare alle Terme un aspetto il più funzionale possibile per quanto era stabilito nella organizzazione della terapia, ma anche da una valutazione di carattere turistico, così si è deciso la costruzione di una grande sala di congressi, della quale Merano, ne era priva. Perciò — ne ha dato atto anche il cons. Avancini —, pur ammettendo che formalmente forse queste cose non erano preventivamente approvate dal

Consiglio, sono state accettate dal Consiglio. Per quanto riguarda il problema degli arredi, credo che sarà un problema che tocca in particolare il consiglio di amministrazione. Con questa legge, con questo aumento del capitale sociale possiamo dire che la Regione ha fatto quanto poteva e quanto doveva fare per una grossa realizzazione nella nostra regione, realizzazione che certamente nel futuro verrà apprezzata. Ora concludo rinnovando l'invito che ho già fatto a visitare la SALVAR durante il prossimo mese.

PRESIDENTE: La discussione generale è chiusa.

Metto in votazione il passaggio alla discussione articolata: è approvato a maggioranza, con 1 voto contrario e 6 astenuti.

#### *Articolo unico*

*L'Amministrazione regionale è autorizzata a sottoscrivere e versare un'ulteriore quota di capitale sociale alla SALVAR S.p.A., con sede in Merano, fino alla concorrenza di lire 64 milioni.*

*All'onere di lire 64 milioni che farà carico all'esercizio finanziario 1971 si provvede mediante prelevamento di pari importo dal fondo speciale iscritto al cap. 2090 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario in corso.*

Chi chiede la parola? La parola al consigliere Pruner.

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.): Io volevo chiedere al signor assessore se al cap. 2090 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario in corso, in sede di discussione generale al bilancio sia stata previ-

sta questa spesa nella misura o in una misura pressoché simile a quella prevista in questo articolo unico, cioè di 64 milioni. Se la risposta dovesse essere negativa, allora mi si conforta ancora maggiormente, purtroppo, nella tesi che sostengo circa la improvvisa e repentina decisione che dobbiamo prendere o che la Regione deve prendere per il sostegno di questa iniziativa. In altre parole sembra che sia una sorpresa questa per l'istituto regionale e che quindi i nostri dubbi, le nostre perplessità, le nostre incertezze circa la bontà di spendere i 64 milioni per la sottoscrizione di azioni per la SALVAR di Merano siano fondati. Nella relazione infatti si capisce che da parte della Regione non ci sia un'eccessiva convinzione, che non ci sia un vero entusiasmo e la certezza per un investimento che ha tutti i requisiti necessari per dare una tranquillità, per essere tranquilli, sia da un punto di vista finanziario, sia da un punto di vista morale nello spendere questi denari. Infatti la relazione ci mette di fronte al fatto compiuto. Sono state iniziate le opere per realizzare uno stabilimento, per aumentare le capacità, per realizzare delle strutture nuove, delle iniziative come la piscina, il parco, ecc., e quindi di fronte a questa già avvenuta realizzazione delle opere alla Regione non spetta altro che intervenire con un impegno finanziario. Gli istituti bancari, gli istituti finanziari non prestano la loro opera, non danno i mutui se non si aumenta il capitale sociale da un miliardo e 100 a un miliardo e 300. Sarebbe per conto nostro un semplicistico sistema quello di dire: le banche non intervengono se non si sottoscrivono altre quote sociali, se la Regione quindi non versa i famosi 64 milioni. Sarebbe come dire che a un certo momento il conto corrente in banca di una persona o di un ente è passivo e quindi necessariamente bisogna intervenire per pareggiare il conto stesso.

Sembra che tutto l'insieme sia impostato su un criterio di questo genere. Per questa ragione noi siamo scettici, siamo perplessi, non siamo tranquilli, proprio per quanto concerne le peripezie, per quanto concerne i precedenti che questa SALVAR di Merano ha offerto alla Regione: le preoccupazioni che sono sorte in seguito a dissesti, a difficoltà di ordine finanziario. Non dimentichiamo quali sono stati i dibattiti, quali sono stati i discorsi fatti, le polemiche su questo argomento in sede di Consiglio, sulla stampa negli anni scorsi, e non sappiamo se in questo momento le ferite siano rimarginate. Non conosciamo l'esatta situazione della SALVAR di Merano. Sappiamo soltanto che occorrono 64 milioni per far fronte a una ulteriore spesa necessaria per ridimensionare, per ampliare questo ente, questa società.

Io non voglio dilungarmi oltre. Chiedo al signor assessore se è vero che in questo momento ci troviamo di fronte a una sorpresa, di fronte a una novità non prevista nel momento in cui, nel novembre o dicembre 1970, la Giunta ha predisposto quel famoso elenco di opere, di interventi, di provvedimenti legislativi, prevedibili e previsti nel corso dell'esercizio del bilancio in discussione o in predisposizione, che si riferisce al cap. 2090 dello stato di previsione della spesa.

PRESIDENTE: La parola all'assessore.

PASQUALIN (assessore finanze, patrimonio, enti locali, commercio e cooperazione - D.C.): Posso assicurare il cons. Pruner che se nella forma della relazione presentata al disegno di legge ha intuito o ritiene di aver visto delle perplessità da parte della Giunta, è una presunzione infondata, perché la Giunta ritiene veramente utile e necessario l'aumento di

questo capitale sociale. Effettivamente nel cap. 2090 non era stato previsto, ma per un problema di tempi e cioè perché erano in corso delle trattative con l'ente nazionale delle Terme, per l'aumento del capitale sociale, in quanto già durante lo scorso anno si era vista l'opportunità di questo aumento. D'altronde noi abbiamo ritenuto, proprio perché, come ho detto prima, siamo soci di minoranza, abbiamo ritenuto più corretto che l'ente nazionale si esprimesse in modo preciso su questo aumento del capitale sociale, aumento che, come ho detto, si è reso necessario per il completamento di alcune opere, e quindi soltanto quando l'ente nazionale delle Terme, pur non con deliberazione diretta, ma in modo preciso e con contatti che sono avvenuti in sede romana e anche in sede locale, ha dichiarato la propria disponibilità all'aumento del capitale sociale, solo in quel momento la Giunta si è ritenuta vincolata. Ecco perché originariamente non era indicato nel capitolo 2090, ma è stato disposto poi con successiva variazione di bilancio.

PRESIDENTE: Prego distribuire le schede per la votazione segreta.

*(Segue votazione a scrutinio segreto).*

Esito della votazione:

Votanti 33

21 sì

10 no

2 schede bianche.

La legge è approvata.

Passiamo al terzo punto dell'ordine del giorno: *Disegno di legge n. 136:*  
**« Adesione della Regione all'aumento del ca-**

**pitale della S.p.A. Autostrada del Brennero con sede in Trento ».**

La parola al cons. Pruner.

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.): Vorrei parlare sull'ordine del giorno, prima di iniziare la discussione. Questo punto all'ordine del giorno non dovrebbe essere posto in discussione, in quanto, in sede di Commissione legislativa competente, era stato dichiarato e convenuto che, prima che questo disegno di legge sull'Autostrada del Brennero passasse in discussione in Consiglio, si dovesse avere una relazione da parte o dalla Giunta o dall'Autostrada stessa, in merito ad alcuni quesiti che sono stati posti nella Commissione stessa. Inoltre, nella ultima seduta della Commissione, era stata ribadita la opportunità di fare, come Commissione, un sopralluogo sull'Autostrada, con eventuale relazione che doveva poi seguire al sopralluogo. Quindi io ritengo che almeno in linea non dico formale, ma in linea di principio, possa essere accettata questa proposta, facendo appunto perno sulla esigenza, che era stata espressa ed accettata dalla Commissione, di avere maggiori dati a disposizione per il Consiglio, prima di trattare il disegno di legge stesso e prima di approvarlo.

PRESIDENTE: Cons. Pruner, dal momento in cui il disegno di legge è all'ordine del giorno, ha passato tutti i crismi previsti dal Regolamento, io lo devo mettere in discussione, a meno che lei non avanzi una proposta formale di sospendere la trattazione di questo disegno di legge, proposta che devo mettere ai voti.

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.):

Signor Presidente, io faccio la proposta formale di sospendere questo disegno di legge, richiamandomi all'impegno che era stato assunto in sede di Commissione, da parte della Commissione stessa, presente anche il rappresentante della Giunta. Quindi faccio la proposta formale di sospenderlo fino a tanto che non ci sarà stata fornita la relazione più ampia sulla situazione dell'Autostrada o quanto meno non sia stato fatto il sopralluogo con una eventuale, in questo caso, relazione.

PRESIDENTE: La parola al presidente della Giunta.

GRIGOLLI (Presidente G.R. - D.C.): Qui c'era una osservazione preliminare da fare. A questo aumento di capitale si sono impegnati, nel corso dell'ultima assemblea del marzo scorso, tutti i soci della società. A questo aumento di capitale occorre procedere entro sei mesi dall'impegno preso, e quindi siamo già al limite del termine convenuto e previsto dalla legge. Quindi questo è un fatto di adempimento inevitabile e necessario, che esula del tutto da osservazioni sul merito o sul contenuto di situazioni o vicende che riguardino in sé l'attività o la costruzione della Autostrada del Brennero. Evidentemente già nel corso di questo dibattito possono essere fornite dall'assessore Pasqualin, relatore di questa legge, tutte le informazioni delle quali abbia necessità il cons. Pruner o altri consiglieri, atte queste informazioni a chiarire ogni quesito, ogni vicenda, ogni tema o problema che si voglia porre. Ma in primo luogo noi siamo di fronte, come tutti gli altri enti pubblici, a questo impegno di adempiere alla delibera presa nella assemblea dei soci.

Quindi è per questo motivo che noi non

possiamo essere d'accordo sul rinvio di questa discussione. E' già noto del resto che, per quanto riguarda un sopralluogo sui lavori compiuti e una discussione particolare in quella occasione su quanto può stare a cuore ai singoli consiglieri, questo è già stato concordato fra il presidente della Commissione finanze, dott. Salvadori, e il presidente dell'Autobrennero; si tratta solo di mettere in calendario questa visita che può avvenire nel momento ritenuto più conveniente e opportuno.

PRESIDENTE: Metto in votazione la proposta di rinvio: è respinta a maggioranza, con 4 voti favorevoli e 2 astenuti.

La parola alla Giunta per la lettura della relazione.

PASQUALIN (assessore finanze, patrimonio, enti locali, commercio e cooperazione - D.C.): (*legge*).

PRESIDENTE: Leggo la relazione della III Commissione legislativa finanze e patrimonio, dato che è assente il relatore.

(*Legge la relazione*).

PRESIDENTE: E' aperta la discussione generale.

Chi chiede la parola? La parola al consigliere Betta.

BETTA (P.R.I.): Signor Presidente, ho votato anch'io poco fa la proposta del cons. Pruner di rinvio di questo disegno di legge, perché effettivamente in Commissione si era

parlato di voler sentire come Commissione la presidenza e la direzione dell'Autostrada stessa, per assumere quelle opportune informazioni che a molti di noi interessano prima di esprimere il voto su questo aumento. Ora abbiamo sentito, in risposta a questa proposta, che la Giunta si era già impegnata, mi pare sei mesi fa, di aderire a questo aumento di capitale sociale e quindi a sottoscrivere ulteriori azioni per un importo che la mantenesse sempre nell'ordine del 25%. E allora dicasi chiaramente che ci troviamo di fronte a un fatto compiuto, se non si può dire né di sì, né di no, perché entro sei mesi bisogna versare questi soldi. Punto e basta. Mi pare che per lo meno preventivamente, per lo meno in Commissione, per lo meno dopo l'impegno che la Giunta aveva preso, che forse sotto il profilo legale potrà essere perfetto, ma sotto il profilo della correttezza a me pare di no, si poteva avvertire questo Consiglio, i consiglieri, rappresentanti dei vari gruppi politici presenti, per dire quanto succedeva, quanto bisognava fare, ecc. Ed ecco che allora già 5 o 6 mesi fa noi avremmo potuto ricevere determinate informazioni e arrivare oggi a discutere un disegno di legge già preparato, già cotto, già condito, senza trovarci di fronte a un disegno di legge che ormai, con l'impegno assunto dalla Giunta, non si dovrebbe nemmeno discutere.

Comunque sembra di capire da questo disegno di legge, che l'aumento del capitale sociale ha un carattere tecnico, al quale la Regione non potrebbe sottrarsi. E quindi ecco che noi ci troviamo a dover votare in favore o in altro modo sull'aumento del capitale sociale. Dico subito, in premessa, che io non sono affatto contrario a quella che è stata la costruzione di un'autostrada così importante, che lega il mondo tedesco al mondo italiano, che inserisce la nostra regione come un anello fra due grossi

poli industriali, quali sono il sud italiano e il nord tedesco, e addirittura ci inserisce in quello che è un grosso fatto culturale, e cioè la vicinanza di due grandi civiltà: la latina e la germanica. Non sono contrario, perché la costruzione di questa autostrada ha portato finora e porterà penso in futuro dei rilevanti fattori positivi, sia per il turismo, sia per l'industria, sia per altri settori della nostra vita economica regionale. Quindi io l'ho vista con piacere quest'opera, ho visto con piacere il sorgere di quest'opera, ma non con altrettanto piacere ho sentito dal presidente della Commissione, dott. Salvadori, l'altro giorno, almeno se io non mi sia presa una nota sbagliata, che il preventivo era di 90 miliardi, il conto preventivato, e che attualmente, senza che l'autostrada naturalmente sia ancora finita, siamo già arrivati a una spesa attuale di 150 miliardi. Quindi è facilissimo prevedere che il costo preventivato verrà per lo meno raddoppiato, cosa che a mio giudizio, anche in un'opera di tale importanza e di tale rilevanza, non credo che abbia delle basi di molta serietà. Perché quando vediamo raddoppiare un preventivo di tale impegno, vuol dire evidentemente o che c'è stata della grossa leggerezza nel fare i preventivi, o che c'è stata dell'altrettanto grossa leggerezza nel portare a compimento i lavori, nel fare gli appalti, nel portare a compimento una simile opera.

Comunque, preliminarmente all'espressione del mio voto, io chiedo di sentire, se non dalla presidenza dell'autostrada almeno dal rappresentante della Giunta, di sentirmi dire quali sono i costi aggiornati della costruzione autostradale, i motivi del rilevante aumento dei costi, come da preventivo e come da consuntivo — chiamiamolo consuntivo anche se non lo è — e quali sono i programmi di apertura delle tratte ancora in lavorazione: saranno pronti per il '72, per il '73, per l'85? Io non lo so,

avrei piacere di sentire anche quello. Inoltre mi sento di fare una raccomandazione, affinché la Giunta impegni i rappresentanti della regione in seno al consiglio di amministrazione, a curare maggiormente il problema dell'inserimento di quest'opera autostradale nel paesaggio e di curare con maggior preoccupazione e con maggior pignoleria, mi si consenta la parola, quelle che sono le opere di rifinitura.

Io non ho chiesto un'elenco di 15 o di 20 domande, come ha fatto il collega Pruner in Commissione, ma mi accontento di poche domande, cioè di quattro domande. Ma prima di esprimere il mio voto, almeno a queste domande, in linea di massima, vorrei avere una risposta, anche se ribadisco ulteriormente che ci troviamo di fronte a un disegno di legge ormai cucinato, condito, cotto ed ammannito al nostro voto, perché l'impegno della Giunta non può essere disatteso e quindi questo aumento, volenti o nolenti, si dovrà in ogni modo fare.

Questa mi pare che sarebbe stata l'occasione di quella famosa apertura che tanto viene sbandierata in sede di discussione di bilancio, quell'apertura anche verso le altre forze politiche che non hanno potere in questa sede. Ci sarebbe piaciuto molto saperlo prima e ci sarebbe piaciuto altrettanto poter avere una relazione, come richiesta, dalla presidenza dell'autostrada e magari fare quel famoso sopralluogo che era stato richiesto, che non è stato fatto e che si farà quando noi questo disegno di legge, in un modo o nell'altro, l'avremo già votato. Grazie.

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

**PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.):** Signor Presidente, io le rivolgo la richiesta di

voler considerare il mio intervento una mozione d'ordine oppure una discussione sull'ordine dei lavori, perché testé ho sentito dalla voce del signor Presidente della Giunta, che la Giunta ha pronta una certa relazione, che dovrebbe corrispondere grosso modo a quella promessa in sede di Commissione, e che essa intende sottoporla all'attenzione del Consiglio in questa seduta. Ora succede che se questa relazione viene sottoposta all'attenzione o viene letta al Consiglio in sede di replica da parte del signor assessore, noi consiglieri non possiamo più esprimere quelle che sono le nostre opinioni, il nostro punto di vista su questa relazione di cui ha parlato il presidente della Giunta. Ragion per cui prego il signor Presidente del Consiglio di volere, se può, io penso di sì, accettare la proposta, che consiste nella preghiera rivolta al signor assessore di voler leggere la sua relazione all'inizio della discussione generale o almeno ora, e dare poi la possibilità ai consiglieri di studiarla, magari seduta stante, magari rinviando la discussione, a seconda dell'importanza dei dati e del contenuto della relazione stessa, alla seduta di domani, e lasciare poi la possibilità ai consiglieri di valutare il contenuto della relazione. Ripeto che se tale relazione dovesse essere riferita, riportata o letta alla fine della discussione generale, quando il consigliere non può più prendere la parola, perché è prassi che dopo la replica della Giunta non si prenda più la parola in sede di discussione generale, la relazione stessa non avrebbe il valore di quella chiesta e promessa in sede di Commissione. In altre parole ancora la mancata presentazione della relazione in sede di commissione o la mancata possibilità di avere i contatti con i rappresentanti dell'autostrada in sede di Commissione, come ha detto il presidente Grigolli, viene sostituita con questa relazione, e questo deve essere qualcosa di valido, di

concreto, qualche cosa che può sostituire la relazione della commissione o dei rappresentanti dell'autostrada in commissione, per cui ci deve essere la possibilità di una replica anche da parte del Consiglio, altrimenti varrebbe la pena non leggerla, distribuirla o pubblicarla sui giornali ed avrebbe lo stesso effetto, lo stesso valore.

Io direi: l'assessore fa la sua relazione e noi lo ascoltiamo e quindi prendiamo la parola in sede di discussione generale.

PRESIDENTE: Cons. Pruner, il regolamento non prevede un determinato ordine di interventi, prevede soltanto che ogni consigliere può intervenire due volte nella discussione. Comunque lei ha presentato già in passato una specie di interrogazione su tutto questo problema che riguarda l'Autostrada. L'assessore, o chi per lui, o il presidente, può anche intervenire in questo senso, cioè rispondere alla sua interrogazione e lei ha tutta la facoltà di poter estrinsecare il suo assenso o il suo dissenso nella risposta. Cioè nel corso di questa discussione generale, senza doverla troncata, possiamo senz'altro svolgere anche la sua interrogazione, così non perderemo il tempo durante lo svolgimento delle interrogazioni poi. Poi lei ha senz'altro la facoltà di poter rispondere a quello che ha sentito da parte della Giunta. Non so se ho reso la mia idea.

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.): Vorrei replicare alla relazione che il signor assessore farà in questa sede.

PRESIDENTE: Sì, senz'altro. Non si prevede alcun ordine di interventi, perciò è stata finora la prassi . . .

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.): Era una prassi . . .

PRESIDENTE: E' una prassi che l'intervento della Giunta chiuda la discussione generale. Ma comunque svolgendo anche contemporaneamente la sua interrogazione, lei ha la facoltà di poter replicare. La parola al cons. Finato.

FINATO (D.C.): E' ovvio che il mio voto è favorevole a questa legge, però vorrei richiamare l'attenzione del Consiglio regionale su un problema collegato all'Autostrada del Brennero, e precisamente il raccordo Bolzano-Merano. Entro il 1972 l'Autostrada del Brennero collegherà la rete autostradale del centro Europa con la rete autostradale italiana.

Nel tratto interessante la provincia di Bolzano l'Autostrada del Brennero percorre la Valle d'Isarco fino a Bolzano e successivamente la Val d'Adige. Essa quindi serve ottimamente la parte orientale dell'Alto Adige.

Resterà invece completamente avulsa dai benefici dell'Autostrada la parte occidentale dell'Alto Adige, la Val Venosta che fa capo a Merano, centro turistico di notevole importanza. Valle attualmente collegata con Bolzano, attraverso la statale dello Stelvio.

Questa strada, la strada dello Stelvio, è strettissima, con una larghezza media di 5-6 metri, tortuosa e presenta molte pendenze e contropendenze, ed è impossibile, data la situazione topografica, realizzare su quel tracciato, apprezzabili rettifiche. Inoltre essa è assolutamente inadeguata al traffico che attualmente la percorre. Basti pensare che nei mesi turistici invernali, estivi ed autunnali, si hanno delle punte orario superiori a 3 mila macchine,

con un traffico medio giornaliero di oltre 20 mila macchine.

Tale situazione, attualmente insostenibile, è destinata ad aggravarsi ulteriormente con il traforo dello Stelvio; realizzazione che è in programma dell'attuale composizione regionale di Giunta D.C.-S.V.P.; realizzazione di vitale importanza per il turismo della nostra terra, perché collegherà celermente la Lombardia all'Alto Adige e al Trentino.

Tutti sanno che è stato predisposto un progetto di raccordo autostradale con Merano da parte dell'Autostrada del Brennero, con tracciato largo 19 metri e lungo 25 km., con un costo di costruzione preventivato, in una relazione tecnica datata gennaio 1970, che comporta una spesa aggirantesi attorno ai 14 miliardi.

Sono però note alcune resistenze sorte in sede romana in questi ultimi tempi, circa la costruzione di nuovi tratti autostradali.

Noi riteniamo; e in tal senso assieme ai colleghi Spögler e Müller abbiamo presentato un ordine del giorno, che non è altro che l'eco di grosse manifestazioni che le amministrazioni comunali di Merano e di tutta la zona stanno in questo momento svolgendo; che Giunta, Consiglio e Governo debbano intervenire, perché il raccordo con Merano abbia a realizzarsi, perché sorga al più presto, perché venga esecutivo l'ordine del giorno presentato e perché, in maniera più concreta, si possa ottenere tutte quelle agevolazioni previste con la legge 24 gennaio 1961, n. 729, in modo che quest'opera, il collegamento Bolzano-Merano, così indispensabile e vitale per la nostra terra, possa iniziare e realizzarsi il più presto possibile.

**PRESIDENTE:** La parola all'assessore.

**PASQUALIN** (assessore finanze, patrimonio, enti locali, commercio e cooperazione - D.C.): Cons. Pruner, riservandomi di replicare per quanto riguarda le affermazioni del cons. Beta e del cons. Finato, io leggerei una relazione, legata alla sua interrogazione, fermo restando che poi nella discussione generale si sarà liberi di intervenire sulle domande precise che lei aveva posto precedentemente e sulla sostanza di questo disegno di legge. Cercherò di essere il più veloce possibile, anche se la relazione è piuttosto ampia. Faccio presente che le singole questioni trattate sono contenute nelle relazioni annuali del consiglio di amministrazione che viene presentato all'assemblea dei soci. Il cons. Betta anche aveva chiesto dei costi dell'autostrada.

#### 1. COSTI DELL'AUTOSTRADA

Con convenzione 29.1.1963, l'A.N.A.S. affidava alla S.p.A. Autostrada del Brennero la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada Brennero-Verona, per un costo presunto di Lire 88 miliardi e 900 milioni.

Con successiva convenzione 15 maggio 1963 l'A.N.A.S. dava in concessione alla S.p.A. Autostrada del Brennero la costruzione e l'esercizio anche dell'autostrada Verona-Modena di Km. 85 per un costo presunto di L. 20 miliardi.

Successivamente l'A.N.A.S., in sede di revisione delle convenzioni di concessione ha aggiornato i costi presunti come segue:

a) L. 122.500 milioni per la Brennero-Verona;

b) L. 29.365 milioni per la Verona-Modena.

I maggiori costi sono determinati:

Da varianti tecniche adottate per apportare all'autostrada sostanziali migliorie non pre-

vedibili all'epoca della redazione del progetto di massima, e principalmente:

- per l'adozione della banchina di sosta richiesta dalla Giunta Provinciale di Bolzano anche per i ponti ed i viadotti nel tratto Brennero-Bolzano;
- per l'adeguamento alle prescrizioni paesaggistiche impartite dalla Giunta Provinciale di Bolzano ed a quelle idrauliche impartite dal Magistrato alle Acque, dopo gli eventi alluvionali del 1966;
- per l'adeguamento del tracciato autostradale al piano urbanistico approvato per la Provincia di Trento;
- per lo spostamento della stazione di Verona Sud in rapporto al nuovo piano viabile previsto dall'Amministrazione Provinciale di Verona;
- per il collegamento diretto con l'Autostrada Serenissima e con l'Autostrada del Sole, non considerati nel progetto originario;
- per l'adozione delle nuove stazioni di Mantova Sud, Rolo, Nogarole Rocca e Campogaliano;
- per l'allargamento della banchina spartitraffico da m. 3 a m. 12 nel tratto Verona-Modena, prescritto dal Min. LL.PP.;
- per prolungamento del ponte sul fiume Po prescritto dal Magistrato per il Po, dopo gli eventi alluvionali del 1966 e per l'adozione della banchina di sosta su tale ponte;
- per lo spostamento delle stazioni di Bressanone e di Ora Egna, con adozione di svincoli a 2 livelli per il collegamento con la viabilità ordinaria;
- per lo spostamento della stazione di Bolzano Nord e modifica del progetto di attraversamento di Bolzano richiesto dal Comune di Bolzano;
- per maggiorazioni dello spessore delle pavimentazioni bituminose a seguito dell'alta percentuale di automezzi presunti sul totale delle utenze;
- per l'adeguamento dei manufatti di attraversamento della viabilità ordinaria corrispondente alle nuove caratteristiche determinate per tale viabilità dall'A.N.A.S., Province e Comuni, successivamente all'elaborazione del progetto originario;
- per nuovi impianti dei servizi, quali l'adozione della barriera di sicurezza prescritta dalle disposizioni ministeriali emanate successivamente all'elaborazione del progetto di massima; l'automazione dei servizi di esazione pedaggi, e delle telecomunicazioni; illuminazione delle gallerie, degli svincoli e delle stazioni, e la costruzione delle caserme per i servizi della Polizia Stradale, prescritti dall'A.N.A.S. successivamente all'elaborazione del progetto originario; c'è inoltre, recentissima, l'automazione dei servizi di esazione e pedaggi e delle telecomunicazioni, con la spesa di circa 8 miliardi a carico della SIP e dell'azienda telefonica di Stato, che consentirà telefonate contemporanee di circa 2.500, mentre attualmente era di circa un centinaio;
- per l'impiego di particolari accorgimenti per rendere stabile il corpo autostradale in zone di natura geologica particolarmente sfavorevoli;
- per maggiori costi degli immobili destinati alla costruzione dell'autostrada, rispetto alle previsioni del progetto originario;
- per la maggior incidenza delle spese gene-

rali dovuta ai maggiori costi della manodopera che per tali spese incide in misura notevole.

Naturalmente, i costi di cui sopra dovranno anche essere maggiorati dagli oneri finanziari, che nel frattempo sono aumentati in misura imprevedibile dall'epoca delle originarie convenzioni.

Data la generalità dell'aumento dei costi di costruzione delle autostrade, che ha investito tutte le Società concessionarie, un recente provvedimento legislativo, e precisamente la legge 28 aprile 1971 N. 287, espressamente autorizza l'aggiornamento dei progetti di massima e dei relativi piani finanziari « prendendo a base gli elementi ed i dati dell'investimento complessivo (tanto per il costo delle opere che per gli oneri finanziari) ».

Nella nuova convenzione che sarà stipulata con l'A.N.A.S., e nella quale dovranno trovare sistemazione anche i maggiori costi del tronco Chiusa-Bolzano e quelli dovuti all'aumento del costo della manodopera e dei materiali (revisione prezzi), sarà definito il costo complessivo di costruzione delle opere che si può presumere in L. 180 miliardi, costo corrispondente circa a Lire 575 milioni al chilometro, ossia ad un costo molto inferiore a quello per la costruzione di autostrade di similari caratteristiche.

## 2. AUMENTO CAPITALE SOCIALE

Le originarie convenzioni di concessione prescrivevano alla Società di elevare il capitale sociale ad un minimo di L. 4 miliardi. Negli atti aggiuntivi e modificativi delle dette convenzioni il detto minimo è stato abbattuto, limitando l'obbligo di adeguare il capitale sociale alla percentuale dell'1,50% del costo presunto delle opere.

Oggi il capitale sociale sottoscritto e versato è di Lire 1.650 milioni, che con deliberazione 23 aprile 1971 dell'Assemblea Straordinaria dei soci, in corso di attuazione, è stato elevato a L. 2.475 milioni. Tale importo è ragguagliato ad un costo presunto delle opere riferite all'intera autostrada Brennero-Verona-Modena di L. 165 miliardi.

E' presumibile che un ulteriore piccolo aumento di capitale sociale si renda necessario quando si andrà ad approvare il definitivo costo delle opere ai sensi della legge 28 aprile 1971 n. 287. Tale aumento per la quota della Regione si può preventivare in circa L. 60 milioni.

## 3. FINANZIAMENTI

Per il finanziamento della costruzione dell'autostrada sono stati stipulati con gli Istituti bancari previsti dall'art. 3 della legge 24 luglio 1961 n. 729, modificato dall'art. 9 della legge 28 aprile 1971 n. 287, i seguenti mutui:

1) L. 15 miliardi al tasso del 6,25% — durata anni 20 — con la Banca Europea per gli Investimenti;

2) L. 16.500 milioni al tasso annuo del 7,875% — durata anni 30 — con l'Istituto di Credito Fondiario delle Venezie in Verona;

3) L. 20 miliardi di cui L. 10.500 milioni al tasso del 7,875% e L. 9.500 milioni al tasso dell'8% — durata anni 30 — con l'Istituto di Credito Fondiario delle Venezie in Verona;

4) L. 12.400 milioni al tasso annuo del 7,43% — durata anni 30 — colla Cassa di Risparmio delle Province Lombarde - Milano - Sezioni Autonome per il Finanziamento di O-

pere Pubbliche ed Impianti di Pubblica Utilità;

5) L. 45 miliardi col Consorzio di Credito delle Opere Pubbliche - Roma. Il tasso d'interesse e la durata vengono determinati con gli atti definitivi in occasione delle singole erogazioni; al tasso medio è del 9,90% - la durata è variabile da 10 a 28 anni;

6) L. 12.351 milioni al tasso annuo del 9,50% — durata anni 30 — coll'Istituto di Credito Fondiario delle Venezie in Verona;

7) L. 2.750 milioni al tasso annuo del 9,50% — durata anni 30 — coll'Istituto di Credito Fondiario delle Venezie in Verona;

8) DM 50 milioni al tasso annuo dell'8 per cento — durata anni 13 — colla Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung di Monaco.

I detti mutui godono della garanzia di diritto dello Stato, sia per il capitale che per gli interessi, a sensi della legge 28 marzo 1968 n. 382 modificata dalla legge 28 aprile 1971 n. 287.

A fronte dei sopra elencati finanziamenti, l'Istituto Federale delle Casse di Risparmio delle Venezie - Venezia e l'Istituto di Credito delle Casse di Risparmio Italiane - Roma hanno accordato due prefinanziamenti di L. 15 miliardi ciascuno.

#### 4. INCIDENZA DELLA RIVALUTAZIONE DEL MARCO

Alla data della stipula del contratto con la Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung di Monaco, il corso del Marco era fissato in L. 171,382; oggi il corso è di L. 178.

Non è oggi possibile valutare l'incidenza della rivalutazione del Marco tedesco per la durata del mutuo di 13 anni.

#### 5. TRATTI DI AUTOSTRADA IN ESERCIZIO E PREVISIONI DI APERTURA

Attualmente sono aperti al traffico le seguenti tratte:

- tratta Brennero-Terme di Brennero di Km. 4  
con l'attraversamento del valico su due distinte gallerie
- tratta Vipiteno-località « Paisser » di Km. 18,5
- tratta Varna-Chiusa di Km. 15
- tratta Bolzano Sud-Rovereto Sud di Km. 79  
collegamento con la SS per il Garda a Mori Stazione
- tratta Rivoli-Carpi di Km. 95

In totale i tratti attualmente in esercizio raggiungono Km. 209 sui 313 Km. dell'intero tracciato autostradale.

Prima del ferragosto 1971 è prevista l'entrata in esercizio del tratto Mori Stazione-Rivoli di Km. 42.

Entro l'autunno 1971 è prevista inoltre l'entrata in esercizio del tratto Carpi-Modena ed il collegamento diretto con l'Autostrada del Sole di ulteriori 12 Km. La sede autostradale in questo momento è già predisposta, ma potrà entrare in esercizio soltanto successivamente nel momento in cui potrà funzionare la barriera I.R.I. di Campogalliano.

Inoltre per l'autunno 1971 è prevista an-

che la saldatura del tratto di circa 500 metri in località Mori Stazione, il che consentirà la percorrenza completa di Bolzano Sud al collegamento con l'Autostrada del Sole.

A nord di Bolzano è prevista per l'autunno del 1971 l'apertura dei tratti Vipiteno-Ponticolo di Km. 8 e Paiser-Varna di Km. 4,5; in questo modo sarà completato il tratto da Brennero a Chiusa, con la sola esclusione di due brevi tratti per complessivi 5 Km. in località Ponticolo ed in località Fortezza.

Si avranno così in esercizio entro il corrente anno, 276 Km. di autostrada su un totale di 313 Km.

Il tratto Brennero-Chiusa della lunghezza totale di 54 Km. è previsto entri in esercizio nell'estate 1972.

Soltanto il tratto Chiusa-Bolzano di Km. 32, date le rilevanti difficoltà costruttive incontrate in relazione con la natura geologica dei terreni attraversati e la necessità di realizzare l'autostrada quasi totalmente in viadotti e gallerie, potrà essere completato a cavallo fra il 1972 ed il 1973.

## 6. DRENAGGIO DEL FIUME ADIGE

Per la costruzione del tratto di Autostrada da Bolzano alla chiusa di Verona, sono risultati necessari materiali terrosi e ghiaiosi per un volume di mc. 15 milioni, pari ad una media per chilometro di 140.000 mc.

Tenendo conto del fatto che si sarebbe potuto scavare l'alveo per una profondità di m. 1 e per una larghezza media di m. 25 (lo scavo si sarebbe dovuto eseguire esclusivamente nel centro dell'Adige in modo da non comprometterne la stabilità delle opere di difesa) si sarebbero potuti ricavare solo 2 milioni di metri cubi, ossia meno della settima parte del fabbisogno totale.

Per di più, per ottemperare alle prescrizioni del Genio Civile, si sarebbero dovute affrontare gravose spese per le modalità di estrazione e per rilievi e controlli dell'alveo. Per tali motivi la Società non ha imposto nei Capitolati d'Appalto alle Imprese aggiudicatrici l'obbligo di estrarre materiali dal fiume Adige, in quanto ciò avrebbe costituito un maggior costo per la costruzione dell'opera.

## 7. MODALITA' DI GARA PER L'AGGIUDICAZIONE DEI LAVORI DI COSTRUZIONE DEI LOTTI AUTOSTRADALI

a) Per i lavori a base d'asta la Società, a norma delle Convenzioni concessionarie, deve adottare le modalità di gara contemplate dal regolamento sulla Contabilità Generale dello Stato, approvato con regio decreto 23 marzo 1924 n. 827 ed alle gare dovrà presenziare un Funzionario amministrativo dell'A.N.A.S. espressamente delegato. La Società col sistema della gara a licitazione privata a massimo ribasso, ha appaltato i lavori di costruzione e le forniture relative ai seguenti lotti:

Lotto n. 1/A - « Gallerie al valico del Brennero », in data 14.3.1969, all'Impresa ROMAGNOLI di Milano, col ribasso del 7,427%;

Lotto n. 3 - « Ceppaia-Vipiteno » di Km. 5,10266, in data 12.6.1965, all'Impresa DI PENTA S.p.A. di Roma, col ribasso del 16,70%;

Lotto n. 4 - « Vipiteno-Bagni di Medres » di Km. 6,85567, in data 29.7.1965, all'Impresa DI PENTA S.p.A. di Roma, col ribasso del 22,27%;

Lotto n. 5 - « Bagni di Medres-Cave di Fortezza » di Km. 5,00287, in data 29.7.1965,

- all'Impresa GECO di Trento, col ribasso del 21,75%;
- Lotto n. 6 - « Cave di Fortezza-Pra di Sotto » di Km. 9,25457, in data 25.11.1965, all'Impresa RIZZANI di Milano, col ribasso del 17,21%;
- Lotto n. 7 - « Pra di Sotto-Bressanone » di Km. 4,32451, in data 10.3.1966, all'Impresa Ing. Giacomo CAVAGNIS di Padova, col ribasso del 18,81%;
- Lotto n. 10 - « Chiusa-Ponte Gardena », di Km. 6,39512, in data 15.5.1968, all'Impresa SOGENE di Roma, col ribasso del 24,23%;
- Lotto n. 11 - « Ponte Gardena-Castelrotto », di Km. 6,42108, in data 15.5.1968, alla COOPERATIVA MURATORI E CEMENTISTI di Ravenna, col ribasso del 7,63%;
- Lotto n. 12/A - « Castelrotto-Campobasso », di Km. 3,09259, in data 15.5.1968, all'Impresa GELFI di Brescia, col ribasso del 17,34%;
- Lotto n. 12/B - « Campodazzo-Prato Isarco », di Km. 3,02770, in data 15.5.1968, all'Impresa LODIGIANI di Milano, col ribasso del 18,18%;
- Lotto « A » - « Ponte sul fiume Adige a Zambana ed a Vadena », in data 26.3.1964, all'Impresa Ing. ENZO MANTOVANI di Bologna, col ribasso del 4,45%;
- Lotto « B » - « Ponte-Viadotto sul torrente Avisio in località Ai Vodi », in data 26.3.1964, all'Impresa Ingg. LINO e ITO DEL FAVERO di Trento, col ribasso del 7,20%;
- Lotto n. 17 - « Egna-Salorno », di Km. 9,40555, in data 10.3.1966 all'Impresa CISA-UDINE di Udine, col ribasso del 36,36%;
- Lotto n. 18 - « Salorno-Zambana Nuova », di Km. 13,79003, in data 4.5.1966, all'Impresa MOTTURA & ZACCHEO di Milano, col ribasso del 33,35%.
- b) A seguito delle disposizioni del Ministero dei Lavori Pubblici, emanate colla circolare 12 giugno 1965 n. 227, le rimanenti gare sono state espletate col sistema di aggiudicazione colla fissazione in apposita scheda segreta del minimo e massimo ribasso.
- La scheda segreta è sempre stata formata dal Comitato Direttivo della Società mediante votazione segreta, colla quale ognuno dei 7 Membri esprimeva il proprio numero di minimo e massimo ribasso; la media aritmetica dei numeri contenuti nelle singole schede dei componenti il Comitato Direttivo è stata assunta per la scheda segreta della Società.
- La riunione del Comitato Direttivo ha sempre avuto luogo dopo la scadenza del termine utile per la presentazione delle offerte, che dovevano pervenire alla Società — esclusivamente a mezzo del servizio postale — entro le ore 12 del giorno precedente a quello fissato per la gara.
- Col sistema della scheda segreta prefissante i limiti di minimo e massimo ribasso sono stati aggiudicati i lavori di costruzione e le forniture dei seguenti lotti:
- Lotto n. 1 - « Stazione di Brennero-Colle Isarco », di Km. 8,69553, in data 19.10.1966, all'Impresa SAISEB di Roma, col ribasso dell'11,51%;

Lotto n. 2 - « Viadotto di Colle Isarco », di Km. 1,24600, in data 19.7.1967, all'Impresa MONDELLI di Milano, col ribasso del 9,25%;

Lotto n. 9 - « Mara-Chiusa », di Km. 6,02875, in data 19.10.1966, all'Impresa INCASBONNA di Milano, col ribasso del 13,17 per cento;

Lotto n. 13 - « Prato Isarco-Cardano », di Km. 5,02648, in data 22.2.1967, all'Impresa CO.GE.CO. di Milano, col ribasso del 7,97%;

Lotto n. 15 - « Bolzano Sud-Laives », di Km. 4,82141, in data 22.3.1967, all'Impresa Geom. Aldo CARIOLA di Mantova, col ribasso del 23,66%;

Lotto n. 16 - « Laives-Egna », di Km. 13,63188, in data 25.11.1965 all'Impresa I.C.I.S. di Milano, col ribasso del 18,312%;

Lotto n. 16/A - « Raccordo della Stazione di Egna-Ora colla SS. n. 12 », in data 19.7.1967, all'Impresa S.C.A.C. di Milano, col ribasso del 7,51%;

Lotto n. 19 - « Zambana Nuova-Campotrentino », di Km. 6,60353, in data 25.11.1965, all'Impresa S.I.C.A.L.F. di Alessio LANARI & Figli di Roma, col ribasso del 20,20%;

Lotto n. 19/A - « Prolungamento del Viadotto ai Vodi sul torrente Avisio », in data 22.3.1967, all'Impresa Cav. Aldo MARCHE-SINI di Verona, col ribasso del 14,76%;

Lotto n. 20 - « Campotrentino-Calliano », di

Km. 18,89255, in data 13.12.1967, all'Impresa Geom. Leone COLLINI di Milano, col ribasso del 12%;

Lotto n. 21 - « Calliano-Rovereto », di Km. 10,75293, in data 13.12.1967, all'Impresa Geom. Massimiliano RECCHIA di Verona, col ribasso del 20,418%;

Lotto n. 22 - « Rovereto-Belluno Veronese », di Km. 22,11527, in data 13.12.1967, all'Impresa QUADRIO CURZIO di Milano, col ribasso del 19,88%;

La prosecuzione dei lavori è stata così assegnata con gara:

Lotto n. 22/A - « Rovereto-Rio S. Valentino », di Km. 9,008897, in data 2.4.1970, all'Impresa Geom. Massimiliano RECCHIA di Verona, col ribasso del 4,26%;

Lotto n. 22/B - « Rio S. Valentino-Belluno Veronese », di Km. 13,02630, in data 2.4.1970, all'Impresa Ingg. Lino e Ito DEL FAVERO di Trento, col ribasso del 4,04 per cento;

Lotto n. 27 - « Verona Sud-Nogarole Rocca », di Km. 14,91090, in data 19.10.1966, all'Impresa Ing. Giovanni FERRARO & C. di Bassano, col ribasso del 23,666%;

Lotto n. 28 - « Nogarole Rocca-Mantova », di Km. 12,55754, 19.10.1966, all'Impresa I.R.C.E.S. « 55 » di Brescia, col ribasso del 21,12%;

Lotto n. 29 - « Mantova-Tombolino », di Km. 11,87949, in data 19.7.1967, all'Impresa Ingg. BERTAGNI, BASELLI & C. di Milano, col ribasso del 19,18%;

Lotto n. 31 - « Campasso-Caramasca », di Km. 6,45360, in data 19.7.1967, all'Impresa Ing. Luigi CHIAMBRETTO di Mantova, col ribasso del 20,163%;

Lotto n. 32 - « Caramasca-Cà Benassi », di Km. 22,10986, in data 19.7.1967, all'Impresa Comm. Giuseppe RABBIOSI di Bolzano, col ribasso del 13,76%;

Lotto n. P/4 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », Vipiteno-Bagni di Medres, di Km. 6,85597, in data 11.6.1969, all'Impresa Comm. Mario BAGNO di Milano, col ribasso del 14,975%;

Lotto n. P/19 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », Zambana Nuova-Campotrentino, di Km. 7,77213, in data 28.2.1968, all'Impresa ITALVIE di Milano, col ribasso del 20,02%;

Lotto n. P/32.C - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 13,46849 in data 18.12.1970, all'Impresa Geom. Aldo CARIOLA di Mantova, col ribasso del 10,80%;

Lotto n. P/33 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », da Cà Benassi a Campogalliano, di Km. 10,77874, in data 18.12.1970, all'Impresa ITINERA di Torino, col ribasso del 10,32%.

c) Le convenzioni di concessione autorizzano la Società ad eseguire proprio lavori e forniture in qualsiasi reciproco rapporto fra loro per un ammontare non superiore al 30% del costo totale delle opere a base di appalto e dei relativi materiali, risultanti dai progetti esecutivi approvati. La definizione dei lotti predetti

e la determinazione dei ribassi da applicare sono riservati al Ministro dei Lavori Pubblici - Presidente dell'A.N.A.S. - sentito il Consiglio di Amministrazione dell'A.N.A.S.

Il Comitato Direttivo della Società, previo benestare dell'A.N.A.S., ha affidato ad Imprese di fiducia l'esecuzione dei seguenti lotti, applicando i ribassi fissati dall'On.le Ministro dei Lavori Pubblici, e precisamente:

Lotto n. 33 - « Cà Benassi-Campogalliano », di Km. 10,77874, in data 19.12.1967, all'Impresa QUADRIO CURZIO di Milano, col ribasso del 19,00%;

Lotto n. 34 - « Campogalliano-Collegamento autostrada del Sole » di Km. 1,916, in data 19.12.1967, all'Impresa QUADRIO CURZIO di Milano, col ribasso del 19%;

Lotto n. 23 - « Belluno Veronese-Dolcè », di Km. 12,41650, in data 11.3.1968, all'Impresa GRASSETTO Eugenio di Padova, col ribasso del 15%;

Lotto n. 24 - « Dolcè-Domegliara » di Km. 12,67422, in data 11.3.1968, all'Impresa ICOMEC di Milano, col ribasso del 20,50%;

Lotto n. 25 - « Domegliara-Verona Nord », di Km. 11,24258, in data 11.3.1968, all'Impresa VENETA SCAVI di Tamellini di Verona, col ribasso del 20,50%;

Lotto n. 26 - « Verona Nord-Verona Sud », di Km. 5,39716, in data 11.3.1968, all'Impresa MAZZI di Verona, col ribasso del 20,50%;

Lotto n. P. 15 - « Bolzano Sud-Laives », di Km. 4,82141, pavimentazione in conglomerato

- to bituminoso, in data 17.4.1968, all'Impresa Giovanni LEVRINI di Bolzano, col ribasso del 22%;
- Lotto n. P. 16/A - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 2,600 in data 17.4.1968, all'Impresa CISA-UDINE di Udine, col ribasso del 22%;
- Lotto n. P. 16/B - P. 17/A - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 19,37859, in data 17.4.1968, all'Impresa CISA-UDINE di Udine, col ribasso del 22%;
- Lotto n. P. 17/B - P. 18/A - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 8,29100, in data 17.4.1968, all'Impresa Comm. Guido PEDROTTI di Trento, col ribasso del 22%;
- Lotto n. P. 18/B - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 6,73687, in data 17.4.1968, all'Impresa ITALVIE di Milano, col ribasso del 22%;
- Lotto n. P. 27 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 14,91140, in data 25.7.1968, all'Impresa Ing. Giovanni FERRARO & C. di Bassano del Grappa, col ribasso del 22%;
- Lotto n. P. 28/A - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 5,68400, in data 25.7.1968, all'Impresa F.lli CERVELLATI di Ferrara, col ribasso del 22 per cento;
- Lotto n. P. 28/B - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 6,87354, in data 25.7.1968, all'Impresa Geom. Aldo CARIOLA di Mantova, col ribasso del 22%;
- Lotto n. 14/A-1 - « Attraversamento di Bolzano », di Km. 1,65766, in data 30.5.1969, all'Impresa Aldo MARCHESINI di Verona, col ribasso del 9,10%;
- Lotto n. 14/A-2 - « Attraversamento di Bolzano », di Km. 0,67449, in data 30.5.1969, all'Impresa Ingg. Lino e Ito DEL FAVERO di Trento, col ribasso del 9,10 per cento;
- Lotto n. 14/B - « Attraversamento di Bolzano », di Km. 2,59785, in data 30.5.1969, all'Impresa Ingg. Lino e Ito DEL FAVERO di Trento, col ribasso del 4,75%;
- Lotto n. 14/C - « Attraversamento di Bolzano », di Km. 3,16809, in data 20.5.1969, all'Impresa MONDELLI di Milano, col ribasso del 4,83%;
- Lotto n. P. 5 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 5,00237, in data 5.8.1969, all'Impresa CISA-UDINE di Udine, col ribasso del 14,975%;
- Lotto n. P. 6/A - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 6,88756, in data 5.8.1969, all'Impresa VENDRUSCOLO di Trento, col ribasso del 16,50 per cento;
- Lotto n. P. 7 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 6,77028, in data 5.8.1969, all'Impresa ITALVIE di Milano, col ribasso del 16,50%;
- Lotto n. P. 8 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 4,32451, in data 5.8.1969, all'Impresa ITALVIE di Milano, col ribasso del 16,50%;

- Lotto n. P. 9 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 6,02875, in data 5.8.1969, all'Impresa Ing. Giovanni PEDRINI di Bolzano, col ribasso del 16,50%;
- Lotto n. 6/A - « Cave di Fortezza-Galleria di Fortezza », di Km. 6,87756, in data 6.10.1969, all'Impresa STRADEDILE di Virle Treponti, col ribasso del 7%;
- Lotto n. 6/B - « Galleria di Fortezza-Pra di Sotto », in Km. 2,38701, in data 6.10.1969, all'Impresa Ingg. Lino e Ito DEL FAVERO di Trento, col ribasso del 0,01 per cento;
- Lotto n. P. 20/A - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 11,295, in data 17.10.1969, all'Impresa Geom. Leone COLLINI di Milano, col ribasso del 22%;
- Lotto n. P. 20/B - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 7,59755, in data 17.10.1969, all'Impresa Comm. Guido PEDROTTI di Trento, col ribasso del 22%;
- Lotto n. P. 21/A - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 6,40245, in data 17.10.1969, all'Impresa Comm. Guido PEDROTTI di Trento, col ribasso del 22%;
- Lotto n. P. 21/B - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 4,35048, in data 17.10.1969, all'Impresa Geom. RECCHIA di Verona, col ribasso del 22 per cento;
- Lotto n. P. 24/A - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 0,32126, in data 17.10.1969, all'Impresa VENE-TA SCAVI di TAMELLINI di Verona, col ribasso del 24%;
- Lotto n. P. 24/B - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 12,35296, in data 17.10.1969, all'Impresa Ing. Giovanni FERRARO & C. di Bassano del Grappa, col ribasso del 24%;
- Lotto n. P. 25 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 11,24258, in data 17.10.1969, all'Impresa VENE-TA SCAVI di TAMELLINI di Verona, col ribasso del 26%;
- Lotto n. P. 26/A - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 0,45016, oltre alle piste di raccordo per il collegamento Mantova-Venezia e Vicenza, in data 17.10.1969, all'Impresa MAZZI di Verona, col ribasso del 26%;
- Lotto n. P. 26/B - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 4,94700, in data 17.10.1969, all'Impresa MAZZI di Verona, col ribasso del 26%;
- Lotto n. P. 30 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », del ponte sul Po e relative rampe di accesso, di Km. 3,52554 in data 17.10.1969, all'Impresa Cristoforo MILANI di Mantova, col ribasso del 22%;
- Lotto n. P. 31/A - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 1,94497, in data 17.10.1969, all'Impresa Cristoforo MILANI di Mantova, col ribasso del 22%;
- Lotto n. P. 31/B - « Pavimentazione in con-

glomerato bituminoso », di Km. 4,50863, in data 17.10.1969, all'Impresa Comm. Adolfo FACCHETTI di Lonato (BS), col ribasso del 22%;

Lotto n. P. 32/A - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 5,14137, in data 17.10.1969 all'Impresa Fratelli CERVELLATI di Ferrara, col ribasso del 22%;

Lotto n. P. 1/A - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 4,050, in data 17.10.1969, all'Impresa CISA-UDINE di Udine, col ribasso del 15%;

Lotto n. P. 29 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 11,87949, in data 12.12.1969, all'Impresa Aldo CARIOLA di Mantova, col ribasso del 22%;

Lotto n. P. 22 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 22,11527, in data 17.10.1969, all'Impresa Geom. Massimiliano RECCHIA di Verona, col ribasso del 24%;

Lotto n. P. 1/B - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 4,64550, in data 24.3.1971, all'Impresa CISA-UDINE di Udine, col ribasso del 15%;

Lotto n. P. 32/B - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 3,500, in data 25.3.1971, all'Impresa F.lli CERVELLATI di Ferrara, col ribasso del 22 per cento;

Lotto n. P. 34 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso oltre alle piste di raccordo con l'Autostrada del Sole », di Km. 1,91533, in data 21.6.1971, all'Impresa

F.lli CERVELLATI di Ferrara, col ribasso del 14,37%;

Lotto n. P. 23 - « Pavimentazione in conglomerato bituminoso », di Km. 12,41650, in data 2.7.1971, all'Impresa GRASSETTO di Padova, col ribasso del 16,37%.

## 8. PERSONALE

L'attuale organico della Società è di 377 dipendenti così ripartiti:

1. per la Direzione Lavori: 214 persone e precisamente:
  - dirigenti n. 10
  - impiegati n. 188 (di cui 86 diplomati tecnici; 71 geometri; 11 periti industriali e 4 ragionieri)
  - operai n. 16
2. per l'Esercizio: 163 persone e precisamente:
  - dirigenti n. 1
  - impiegati n. 110 (di cui 91 agenti bi-gliettai)
  - operai n. 52 assegnati ai posti di manutenzione del numero di seguito indicato:
    - a) Nogarole Rocca n. 15
    - b) S. Michele a/A n. 25
    - c) Vipiteno n. 12

Il personale della Direzione Lavori è stato scelto, fra le numerose domande presentate, sulla base delle risultanze di un esame-colloquio che ciascun candidato ha dovuto sostenere con i Dirigenti tecnici della Società.

La precarietà dell'impiego, destinato a ces-

sare al termine dei lavori, non consentiva la formalità di un concorso per le singole assunzioni.

Per il personale dell'esercizio addetto ai caselli autostradali la Società ha organizzato appositi corsi di qualificazione professionale. La scelta del personale è stata operata rispettando rigidamente le graduatorie di merito conseguite nell'esame finale di tali corsi.

Le assunzioni sono state fatte dal Consiglio di Amministrazione per quanto concerne il Direttore Generale ed il Direttore Tecnico e dal Comitato Direttivo per tutto il rimanente personale.

Compatibilmente con le esigenze della particolare specializzazione tecnica necessaria per la sorveglianza dei lavori autostradali, è stata data la precedenza alle categorie della legge 2.4.1968 n. 482: di tali categorie sono state assunte n. 39 persone.

Nelle assunzioni è stata data la preferenza ai residenti nelle province attraversate dall'autostrada; in provincia di Bolzano, per il personale dell'esercizio, si è rispettata la proporzionale etnica.

L'assunzione del personale è stata contenuta dalla Società nei limiti strettamente necessari (talora persino insufficienti) per il fronteggiare le necessità della gestione lavori.

In relazione con la prossima conclusione dei lavori di costruzione dell'autostrada è prevista una graduale smobilitazione di personale attualmente dipendente dalla Direzione Lavori.

Il Consiglio di Amministrazione, in questo momento, ha allo studio l'organigramma della Società per la fase di esercizio.

Per questa ragione, mano a mano che i lavori di costruzione andranno concludendosi, sarà attuata una progressiva riduzione di personale fino a raggiungere, nel momento in cui la Società opererà esclusivamente in sede di eserci-

zio, il numero di dipendenti fissato nell'organigramma definitivo.

*(Assume la Presidenza il Vicepresidente Bertorelle).*

PRESIDENTE: La parola al consigliere Pruner.

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.): Desidero ringraziare il signor assessore per lo sforzo fisico sostenuto nella lettura della relazione, che è ponderosa e ritengo anche valida, in quanto ha dei contenuti rispettabili sotto un profilo di elementi e di dati che certamente a me non erano noti e penso anche a qualche altro consigliere. Per questa ragione io volevo rivolgere al signor Presidente la preghiera, se l'assessore lo consente, di distribuire questa relazione ai signori consiglieri facendola fotocopiare o ciclostilare. Nello stesso tempo volevo far presente che alle 15 siamo tenuti a presentarci alla televisione per la nota ripresa e quindi, essendo l'ora abbastanza avanzata e dovendoci presentare riposati, devo rivolgere al signor Presidente la preghiera di voler rinviare a domattina la prosecuzione dei lavori con questo argomento all'ordine del giorno.

PRESIDENTE: Dobbiamo concludere la discussione generale. C'è un ordine del giorno adesso, no?

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.): Io volevo prendere la parola in discussione generale. Come d'accordo con il signor Presidente, abbiamo superata la prassi ordinaria e i con-

siglieri possono prendere la parola dopo la relazione dell'assessore.

PRESIDENTE: D'accordo. Ma prendere la parola per quanto tempo, presumibilmente?

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.):  
Almeno mezz'oretta.

PRESIDENTE: Ah, allora se è mezz'oretta no, perché noi pensavamo di sospendere i lavori alle 13.

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.):  
A me mezz'oretta è necessaria.

PRESIDENTE: E va bene, se è mezz'oretta. A meno che non ci sia qualche altro che vuole prendere la parola in discussione generale . . .

PRUNER (Segretario quest. - P.P.T.T.):  
Rinviamo, Presidente.

PRESIDENTE: Nessun altro prende la parola in discussione generale? Va bene.

Rinviamo i lavori a domani.

La seduta è tolta.

(Ore 12.40).

