



Wortprotokoll

der 5. Sitzung vom 2. März 1965

Resoconto integrale

della seduta n. 5 del 2 marzo 1965

V. Legislatur
V legislatura
1964 - 1968



CONSIGLIO PROVINCIALE BOLZANO

LANDTAG BOZEN

V^a LEGISLATURA

V. GESETZGEBUNGSPERIODE

SEDUTA 5. SITZUNG

2 - 3 - 1965

INDICE - INHALTSANGABE

Disegno di legge provinciale N. 9/65: « Garanzia della Provincia sui mutui che la S.p.A. Autostrada del Brennero assumerà per il finanziamento dei lavori di costruzione dell'autostrada Brennero - Modena » pag.

Nomina di un consigliere provinciale, appartenente al gruppo linguistico italiano, per il consiglio di amministrazione dell'Ente Provinciale per il Turismo (art. 5, lettera d, del D. P. R. 27.8.1960) pag.

Interrogazioni ed interpellanze pag.

Landesgesetzentwurf Nr. 9/65: „Bürgschaft der Provinz für die Darlehen, die die „Brenner-Autobahn A.G.“ zur Finanzierung des Baues der Autobahn Brenner - Modena aufnehmen wird“ Seite

Ernennung eines Landtagsabgeordneten der italienischen Sprachgruppe zum Mitglied des Verwaltungsrates des Landesfremdenverkehrsamtes (Art. 5, Buchstabe d, des D. P. R. vom 27.8.1960) Seite

Anfragen und Interpellationen Seite

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE:

Dr. Ing. ALOIS PUPP

VORSITZ DES PRÄSIDENTEN:

ORE 9.30 UHR.

PRESIDENTE: La seduta è aperta. Die Sitzung ist eröffnet.

BERNHART (Sekretär - S. V. P.): (Appello nominale - Namensaufruf).

AGOSTINI (Segretario - P. L. I.): (Lettura del processo verbale - Verlesung des Sitzungsprotokolls).

Qui si dice che l'art. 1 della legge sull'esercizio provvisorio è stato approvato all'unanimità senza discussione. Faccio presente che io ho votato contro anche sull'articolo primo.

PRÄSIDENT: Wir werden diese Abänderung vornehmen.

L'avv. Mitolo scrive una lettera con la quale ringrazia i colleghi per la partecipazione manifestata nel lutto che l'ha colpito nei giorni scorsi.

Mitteilungen an den Landtag:

Das Gesetz über die Ermächtigung zur vorläufigen Haushaltsgebarung für das Jahr 1965 ist von der Regierung am 26. Februar 1965 genehmigt worden.

Dem Präsidium sind von seiten des L. Abg. Gouthier die folgenden beiden Interpellationen zugegangen:

- Interpellation Nr. 2/65 vom 24.2.1965, den Beschluss des Gemeinderates von Kastelruth vom 10.11.1964 betreffend;
- Interpellation Nr. 3/65 vom 24.2.1965, den Volksschulunterricht in Aschbach-Kiens betreffend.

Wir gehen zum **ersten Punkt der Tagesordnung** über: „Landesgesetzentwurf Nr. 9/65: Bürgschaft der Provinz für die Darlehen, die die AG 'Brenner-Autobahn' zur Finanzierung des Baues der Autobahn Brenner-Modena aufnehmen wird“.

Punto 1) all'ordine del giorno: « Disegno di legge provinciale N. 9/65: Garanzia della Provincia

sui mutui che la S.p.A. „Autostrada del Brennero“ assumerà per il finanziamento dei lavori di costruzione dell'autostrada Brennero-Modena ».

Ich bitte den Landesausschuss um Verlesung des Berichtes.

BRUGGER (Assessor für Landwirtschaft und Forstwesen - S. V. P.):

Meine Herren Landtagsabgeordneten!

Die Provinz Bozen, welche Teilhaberin der Brenner-Autobahn A. G. mit 625 Aktien für einen zur Gänze hinterlegten Gesamtbetrag von Lire 62.500.000 Nominalwert ist, wurde ersucht, die Bürgschaft auf die Anleihen, welche die obgenannte Gesellschaft zur Finanzierung der Arbeiten der Autobahnstrecke Brenner-Modena aufnehmen muss, zu übernehmen.

Diese Vorkehrung wird notwendig, nachdem das Schatzministerium, dem eine Garantie von seiten des Staates abverlangt wurde, dieselbe von den vorhergehenden Bürgschaftsleistungen von seiten der Region Trentino - Tiroler Etschland sowie der Provinzen und Gemeinden von Bozen, Trient, Verona, Mantova, Reggio Emilia und Modena abhängig macht.

Mit Dekret des Ministeriums für öffentliche Arbeiten Nr. 0226 vom 29.1.1963 hat die Brenner-Autobahngesellschaft von der ANAS die Genehmigung zum Bau sowie Betrieb der Autobahn für die Strecke Brenner - Verona mit einem Staatsbeitrag in Höhe von 3,25% auf die Baukosten von Lire 88.900.000.000 erhalten; ausserdem wurde, ebenfalls mit Dekret des Ministeriums für öffentliche Arbeiten Nr. 1336 vom 20.5.1963, der Bau der Strecke Verona - Modena sowie für 30 Jahre ein gleichbleibender Staatsbeitrag in Höhe von 0,50% auf die voraussichtlichen Baukosten von Lire 20.000.000.000 genehmigt.

Das Gesetz vom 4.11.1963 Nr. 1464 sieht die Möglichkeit einer Bürgschaftsleistung von seiten der Provinz im Rahmen des vorliegenden Gesetzentwurfes vor und die Region hat genannte Bürgschaft mit Regionalgesetz vom 28.11.1964 Nr. 40 bereits genehmigt bzw. übernommen.

Auch die Provinz Trient hat die geforderte Garantie bereits mit Provinzialgesetz vom 27.11.1964 Nr. 13 übernommen.

Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen ist das Risiko der Provinz bei dieser Bürgschaftsleistung minimal, nachdem die Abmachungen zwischen der Brenner-Autobahn A. G. und der ANAS im Art. 9 vorsehen, dass im Falle der Nichteinhaltung der Verpflichtungen oder Verzicht von seiten der Autobahngesellschaft der Besitz der Autobahn, die dazugehörigen Anlagen usw., auf die ANAS übertragen werden, welche gleichzeitig die Verpflichtungen der Gesellschaft einschliesslich der Schulden, Anleihen usw. zu übernehmen hat.

Ausserdem ergibt die Schätzung des Jahreseinkommens der Gesellschaft genügend Sicherheit für ausreichende Einnahmen zur Tilgung der Anleihen.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass der Schatzmeister der Gesellschaft lt. königl. Gesetzesdekret vom 12.3.1936 Nr. 783 ein Kredit-Institut sein muss und der Schatzmeister ausserdem verpflichtet ist, die Beträge zur Tilgung der Anleihen an absolut erster Stelle zu horten und bereitzustellen.

Mit Art. 1 des vorliegenden Gesetzes wird der Landesausschuss ermächtigt, in Form einer Bürgschaft die Garantie für die Abzahlung der Anleihen, welche die Brenner-Autobahn A. G. zur Finanzierung des Baues der Autobahnstrecke Brenner - Modena für einen vorgesehenen Gesamtbetrag von Lire 108.900.000.000 aufnehmen muss, zu übernehmen.

Im Art. 2 werden einige Bedingungen festgelegt, so wie dies von der Region und der Provinzialverwaltung von Trient gemacht wurde.

Diese Bedingungen legen als Höchstgrenze für die Verzinsung der Anleihen 8% fest und als Höchstdauer 30 Jahre, ausserdem machen sie die Gewährung der Garantie von der Übernahme derselben von seiten der Gemeinden sowie der Provinzen, welche Mitglieder der Gesellschaft sind, abhängig.

Mit Art. 3 wird festgelegt, dass die eventuellen Lasten, welche dieser Gesetzentwurf mit sich bringt, im Haushaltsplan 1965 auf einem eigenen Bilanzartikel vorgebucht werden sollen.

Den Herren Landtagsabgeordneten wird die Verabschiedung des vorliegenden Gesetzentwurfes empfohlen.

Signori Consiglieri,

la Provincia di Bolzano, che partecipa alla S.p.A. « Autostrada del Brennero » con 625 azioni per complessive Lire 62.500.000 di capitale nominale, interamente versato, è stata richiesta di prestare la garanzia fidejussoria sui mutui che la società medesima dovrà assumere per finanziare i lavori di costruzione dell'autostrada Brennero - Modena.

Il provvedimento si rende necessario in quanto il Ministero del Tesoro, al quale è stata chiesta la

garanzia dello Stato, ha subordinato detta garanzia statale alla preventiva prestazione della fidejussione da parte della Regione Trentino - Alto Adige e delle Provincie e Comuni di Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena.

Con decreto Ministro Lavori Pubblici N. 0226 dd. 29.1.1963 la « Società per l'Autostrada del Brennero » ha ottenuto dall'ANAS la concessione per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada dal Brennero a Verona con il contributo statale del 3,25% sul costo dell'opera di Lire 88.900.000.000 e con decreto del Ministro Lavori Pubblici N. 1336 dd. 20.5.1963 ha ottenuto anche la concessione per la costruzione del tratto Verona - Modena ed il contributo statale del 0,50% trentennale sul costo presunto di Lire 20.000.000.000.

La Legge 4.11.1963 N. 1464 prevede la possibilità della prestazione della garanzia provinciale di cui al presente disegno di legge e la Regione, con L. R. N. 40 dd. 28.11.1964 ha approvato il provvedimento relativo. Anche la Provincia di Trento ha già concesso la garanzia di cui trattasi con L. P. 27.11.1964, N. 13.

Dal punto di vista economico il rischio di intervento provinciale è pressochè inesistente, visto che la convenzione tra la società per azioni « Autostrada del Brennero » e l'ANAS prevede, all'art. 9, che in caso di inadempienza o di rinuncia da parte della società concessionaria la proprietà della autostrada, degli impianti accessori, ecc. passerà di diritto all'ANAS, la quale nel contempo subentrerà nei rapporti obbligatori costituiti dalla società concessionaria ivi compresi i debiti, mutui, ecc.

Inoltre, valutazioni di reddito d'esercizio della società danno abbondante garanzia di entrate sufficienti per ammortizzare i mutui. In proposito giova ricordare che il Tesoriere della Società deve essere un Istituto di Credito di cui al R.D.L. 12.3.1936, N. 783 ed il Tesoriere è impegnato ad accantonare con precedenza assoluta i fondi necessari al rimborso dei mutui.

Con l'art. 1 del disegno di legge che si presenta, viene autorizzata la Giunta provinciale a concedere la garanzia in forma di fidejussione per il pagamento dei mutui che la società per azioni « Autostrada del Brennero » assumerà per il finanziamento della costruzione dell'autostrada Brennero - Modena per l'importo previsto di L. 108.900.000.000.

L'art. 2 stabilisce alcune condizioni, analogamente a quanto fatto dalla Regione e dalla Provincia di Trento.

Esse dispongono il limite massimo dell'8% sul tasso di interesse dei mutui e la durata non oltre i 30 anni; inoltre subordinano la concessione della garanzia ad adozione del medesimo provvedimento

da parte dei Comuni ed altre Provincie partecipanti alla società.

Con l'art. 3 si dispone che l'eventuale onere derivante dal disegno di legge in oggetto sarà prenotato con iscrizione di apposito articolo nel bilancio 1965.

Si raccomanda ai signori Consiglieri l'approvazione del presente disegno di legge.

KAPFINGER (S. V. P.): Die dritte Gesetzgebungskommission hat den vorliegenden Gesetzentwurf überprüft, ohne Abänderungen einstimmig genehmigt und empfiehlt deshalb die Genehmigung durch den Landtag.

PRÄSIDENT: Wer wünscht das Wort in der Generaldebatte? Herr Dr. Jenny.

JENNY (S. V. P.): Meine Damen und Herren. Ich möchte einen Wunsch aussprechen. Ich möchte wünschen, besonders im Zusammenhang mit der Übernahme gewisser finanzieller Garantien bei der Brenner-Autobahn-A.G., dass sich die zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass beim Bau der Brenner-Autobahn z. T. Südtiroler beschäftigt werden. Ich möchte dies besonders betonen, weil, wie Sie wissen, die Lage auf unserem Arbeitsmarkt sehr gespannt ist und die Gefahr besteht, dass manches, was geplant war, wegen finanzieller Schwierigkeiten nicht zur Durchführung kommt. Ich möchte also, dass man, gerade bei Übernahme finanzieller Belastungen, diesen Wunsch — soweit dies möglich ist — berücksichtigt und sich die zuständigen Stellen damit beschäftigen. Ich möchte z. B. wünschen, dass gewisse Randarbeiten, die dabei wesentlich sind, ich denke an die Wildbachverbauung und dgl., an das zuständige Amt übertragen werden, damit Brot und Arbeit für diejenigen Klassen gesichert wird, die am schwersten unter der derzeitigen wirtschaftlichen Lage leiden.

RAFFEINER (T.H.P.): Meine Damen und Herren! Ich glaube, dass es nicht einen unter uns gibt, der nicht die dringende Notwendigkeit der Brenner-Autobahn einsieht. Diese Notwendigkeit veranlasst mich auch, für diesen Gesetzesantrag zu stimmen, auch wenn ich ernste Zweifel habe, ob die vorgesehenen Baukosten ausreichen werden, die wirklichen Baukosten zu decken, und auch nicht davon überzeugt bin, dass die gewählte Trasse durch das Eisacktal die beste ist. Die Meinungen der Fachleute gehen darin auseinander und widersprechen sich. Ich selber besitze leider nicht die geologischen und technischen Kenntnisse, um den Fachleuten

widersprechen zu können oder um mir selbst ein zuverlässiges Urteil bilden zu können.

In diesen Tagen habe ich gehört, dass von einer Reihe von Abgeordneten der Lombardei ein Gesetzesantrag eingereicht worden ist, der die Unterführung des Stilsferjoches mit einer Autobahn von Bormio nach Spondinig zum Gegenstand hat. Es ist auch davon gesprochen worden, dass nach diesem Projekt die Fortsetzung dieser Autobahn, die von den Mailändern geplant wird, über Meran durch das Passeiertal führen soll. Etwas ganz Zuverlässiges weiss ich darüber aber nicht. Gestern hat in Meran eine Versammlung stattgefunden, zu der Abgeordnete aus Mailand, Ingenieure aus der Lombardei und auch aus Rom gekommen sind, um die Sache zu besprechen. Die Frage, welcher Trasse der Vorzug zu geben ist, taucht nun wieder auf.

Ich bin auch nicht Finanzmann genug, um mir ein Urteil bilden zu können, ob die Sache finanziell tragbar ist. Ich möchte aber dazu bemerken, dass durch die Erbauung von parallelen Autobahnen zur Brenner-Autobahn möglicherweise der ganze Finanzplan in Frage gestellt wird, denn der Finanzplan ist offenbar auf die Mautgebühren aufgebaut, die für die Benützung der Autobahn eingehoben werden. Diese Einnahmen würden sich aber bedeutend reduzieren, wenn parallele Autobahnen erbaut werden. Andererseits müsste, wenn die Autobahngesellschaft in Schwierigkeiten geraten sollte, und mithin auch das Land, welches dafür gebürgt hat, nach meiner Ansicht letzten Endes der Staat der Gesellschaft zu Hilfe kommen. Denn an dieser Autobahn sind nicht nur wir, sind nicht nur die Städte Bozen, Trient, Verona, Mantua, Modena und die Bevölkerung dieser Gebiete interessiert, sondern ganz Italien bis hinunter nach Sizilien, da durch diese Autobahn das Tor aus Deutschland nach Italien, und zwar für ganz Italien, aufgestossen wird. Aus diesem Grunde glaube ich, keine Bedenken finanzieller Natur haben zu müssen, um für den Gesetzesantrag stimmen zu können.

KAPFINGER (S. V. P.): Der Bericht der Finanzkommission ist, wie in der Geschäftsordnung vorgesehen, immer sehr kurz, ich möchte sagen, prägnant gehalten, besonders aber, wenn er nur mündlich gegeben wird.

Die Wünsche und Notwendigkeiten, die der Kollege Dr. Jenny vorher erwähnt hat, dass schon bei Beginn der Arbeiten an der Autobahn eine genügende Arbeitsvergebung für die einheimische Bevölkerung vorgesehen werden muss, bildete lange Zeit das Diskussionsproblem in der Finanzkommission. Auch mit einem anderen Problem hat sich die Finanzkommission ziemlich lange befasst, u.zw. mit

den angedeuteten technischen Möglichkeiten der Trassenführung. Ich will hier nicht weiter das Problem erörtern, ob die Trasse über Meran oder über Brixen geführt werden soll. Gerade wir als Meraner können sagen, dass es sehr sehr viele Leute aus dem Gebiete von Meran gibt, die absolut nicht davon begeistert wären, wenn diese Autostrasse durch das Meraner Gebiet führen würde.

Ein Umstand hat sämtliche Kommissionsmitglieder mit Besorgnis erfüllt. Bei der Genehmigung des Kommissionsprotokolls, zu dem es selten Einwendungen gibt, sind von seiten eines Kommissionsmitgliedes Einwendungen erhoben worden, weil darin das Wort „serietà“ enthalten war, das nach seiner Ansicht vielleicht zu scharf sei. Die Sache ist nämlich folgende: Wir sind der Ansicht, dass die Autobahn nach reichlichster technischer und finanzieller Überprüfung dort gebaut wird, wo sie am besten hingehört. Kein einziges Kommissionsmitglied konnte die Überzeugung gewinnen, dass die Beurteilung, die bis heute von höchster zuständiger Stelle in Rom gegeben worden ist, ohne weiteres beruhigend sei. Erst nach einigem Drängen im Regionalrate haben wir erreicht, dass der Herr Präsident der Autobahn-Gesellschaft diese Begründungen von seiten der höchsten technischen Stelle in Rom, dem Ministerium für öffentliche Arbeiten, verteilen ließ. Durch Flugschau scheint man Aufnahmen gemacht zu haben; man ist bei Betrachtung dieser Aufnahmen sofort zur Feststellung gekommen, dass manche Gebiete, geologisch gesehen, vulkanartig zu sein scheinen und das absolut nicht gut ginge. Ich werde mir gewiss nicht erlauben, hier in technischer Hinsicht zu stümpfern. Aber der Bericht war jedenfalls so, dass man, vor allem ich und scheinbar auch die anderen Kommissionsmitglieder, nicht zur Überzeugung gelangen konnte, dass hier wirklich gründlichst untersucht worden sei und die Trasse dort verlaufe, wo sie eben geführt werden muss. Viel viel eher hat man den Eindruck gewonnen, ich betone nochmals vor allem ich, dass hier eine Beweisführung abgegeben worden ist, — ich möchte nicht gerade sagen *ad usum delphini* — die darauf abzielt, dass der Beweis so ausgeht, wie er eben ausgehen muss, weil man alles schon im voraus beschlossen hat. Die technischen Argumentationen würden viel eher überzeugen, wenn man uns hätte beweisen können, dass man verschiedene technisch gründliche Untersuchungen vorgenommen hat.

Das Wichtige ist, und da sind wir uns sicher alle einig, dass diese Autostrasse endlich Wirklichkeit wird. Sie wissen, warum damals überhaupt die Idee für die Trasse über Meran entstanden ist: Der damalige Bürgermeister von Brixen hat bei einer Versammlung erklärt, dass sich Brixen dagegen

wehrt, dass die Autobahn durch das Eisacktal geführt werde. Nachher hat man es ja wieder anders gelesen, aber das ist nicht von Bedeutung. Die Hauptbegründung dafür, dass die Autobahn durch das Eisacktal geführt werden muss, hatte man darin gesehen, dass der grosse Tunnel durch den Jaufen, der ungefähr vier bis fünf Kilometer lang sein würde, technisch einfach nicht lösbar sei. Nun hören wir, dass mit einer Riesenbegeisterung beschlossen wird, einen viel längeren Tunnel durch das Massiv des Stilfersjoches zu bauen. Und siehe da die Eröffnung: herrlich geht's dort, direkt vorzüglich! „*Quod licet Jovi, non licet bovi*“; das Rindvieh, eben die bovi, wird diesmal schon auf der Meraner Seite sein. Das ist sicherlich auch etwas, was nicht dazu beiträgt, dass man die Überzeugung gewinnt, dass die Trassierung, so wie sie jetzt geplant ist, unter Berücksichtigung aller Umstände überprüft worden ist. Wir vom Meraner Gebiet haben uns für diese Sache deshalb so sehr interessiert, damit man uns nicht vielleicht nach zehn oder zwanzig Jahren Vorhaltungen machen und sagen kann: Hier haben diejenigen, die in dieser Sache zum Rechten hätten sehen sollen, nicht genügend zum Rechten gesehen, wenn es sich morgen herausstellen sollte, dass es nicht vorteilhaft war, die Trasse so zu führen, wie man sie jetzt plant. Gerade in der Meraner Gegend haben wir noch Beispiele aus früheren Jahrzehnten, in denen man grosse öffentliche Werke errichtet hat. Heute lacht man über die Blindheit, mit der damals diejenigen, die die öffentlichen Interessen zu wahren hatten, diese wahrgenommen haben. Diesen Vorwurf möchten wir uns gerne ersparen. Das ist die Begründung dafür, dass wir auf der Meraner Seite uns mehr dafür interessiert haben und interessieren, wo diese Trasse geführt wird. Es wäre doppelt bedauerlich, wenn man morgen draufkommen sollte, dass eine andere Trassenführung eigentlich besser gewesen wäre. Wenigstens ich wäre sehr dankbar dafür gewesen, wenn man uns die technischen und wirtschaftlichen Gründe für die Trassenführung, wie sie heute vorgeesehen ist, gründlicher aufgezeigt hätte.

GEBERT (S. V. P.): Ich darf zur Frage der Anstellung noch bemerken, dass wir von vornherein unterscheiden müssen, da es sicherlich darum gehen wird, Hilfsarbeiter anzustellen und auch Facharbeiter. Ich glaube, die deutsche Volksgruppe hat vorwiegend Hilfskräfte zu stellen. Ich bitte daher den zuständigen Assessor, Informationen einholen zu lassen, welche Berufsertüchtigungskurse zu starten sind, damit wir auch Facharbeiter — ich denke an Mineure u.s.w. — zur Anstellung bringen können, denn das sind doch auch die besser bezahlten

Stellen und unseren Familien sicher willkommener als eine Hilfsarbeiterstelle.

POSCH (S. V. P.): Zur Frage der Arbeitsbeschaffung möchte ich als Ergänzung zu dem, was bereits der Präsident der Finanzkommission Dr. Kapfinger erwähnt hat, sagen, dass darüber in der Finanzkommission diskutiert worden ist. Noch mehr, es wurde von mir die formelle Anfrage gestellt, welche Garantien dafür bestehen, damit bei der Vergabe der Arbeiten für die Autobahn die Südtiroler Bevölkerung, die Südtiroler Arbeitsuchenden berücksichtigt werden. Mir wurde damals vom anwesenden Finanzassessor Avv. Dr. Bertorelle geantwortet, dass das Gesetz diese Garantien bereits vorsehe. Ich habe dann nachgesehen und festgestellt, dass sich das Gesetz auf das Statut der Autobahn-Gesellschaft beruft.

Im Statut heisst es unter Art. 3, dass die Arbeiten auf Grund des lokalen Arbeitsangebotes vergeben werden, in der Provinz Bozen aber, in besonderer Weise noch nach dem Proporz der Sprachgruppenzugehörigkeit. Durch das Statut der Autobahn-Gesellschaft ist hier also theoretisch die Garantie gegeben, dass die Südtiroler Arbeitsuchenden bei den Arbeiten für die Autobahn drankommen. Im Augenblick ist es wahrscheinlich unnützlich, darüber zu diskutieren, aber bei Arbeitsbeginn, im Herbst, wird es gut sein, wenn sich alle zuständigen Stellen dafür interessieren, dass diese Garantien, die im Statut und im Gesetz verankert sind, dann auch wirklich eingehalten werden.

GOUTHIER (P. C. I.): In sede di Commissione finanze ho votato a favore del progetto di legge, ed anche in questa sede ribadisco il voto a favore. Faccio alcune osservazioni di carattere generale. Mi preme ribadire innanzi tutto che sarebbe illusorio pensare, come purtroppo molti pensano, che il problema dell'autostrada possa risolvere o portare a soluzione definitiva i grossi problemi economici della nostra provincia.

In secondo luogo mi preme osservare come il nostro Partito, pur in questa sede votando a favore di questa autostrada, tende a precisare che la politica delle autostrade che viene portata avanti dal Governo, non deve in alcun modo pregiudicare una seria politica di risanamento, di modernizzazione della rete ferroviaria, dell'azienda ferroviaria del nostro Paese.

Inoltre, il nostro Partito ribadisce in questa sede come sarebbe stato molto meglio, ai fini di sgravare anche di eccessivi oneri finanziari gli enti locali che si trovano già in assai precarie condizioni economiche e finanziarie, che l'iniziativa fosse stata

presa dallo Stato attraverso l'A.N.A.S. o attraverso l'I.R.I.

Queste sono le osservazioni, e ribadisco il mio voto favorevole.

UNTERPERTINGER (S.V.P.): Über die Notwendigkeit der Erbauung der Brenner-Autobahn sind sich ja alle einig. Im Gegenteil, ich glaube, man sollte diese möglichst beschleunigen.

Mich würden aber einige Einzelheiten interessieren. Erstens, wie es mit der Finanzierung wirklich aussieht. Ich möchte erfahren, wie diese 88 Milliarden und 900 Millionen aufgebracht werden.

Zweitens: Es ist mir bekannt, dass letzte Woche in der Handelskammer eine Versammlung stattfand, bei der man die sogenannte „Variante Finsterwalder“ besprochen hat. Nach diesem Projekte sollen durch das Eisacktal nicht Tunnels angelegt werden, sondern das Problem soll durch Brücken am Hang gelöst werden. Ich möchte jemanden bitten, mir darüber Auskunft zu geben — vielleicht ist Herr Assessor Dalsass dazu in der Lage. Ich glaube nämlich nicht, dass es für uns gleichgültig ist, ob die ursprüngliche Lösung durchgeführt wird oder die sogenannte „Variante Finsterwalder“.

Als Letztes möchte ich erfahren, ob der Landesausschuss gedenkt — immer vorausgesetzt, dass die Trasse durch das Eisacktal geführt wird — die eine oder die andere technische Lösung in irgendeiner Form zu empfehlen und zu unterstützen.

BENEDIKTER (Assessor für Volkswohnbau und Raumordnung - S. V. P.): Zur Frage der Arbeitsvermittlung. Der Herr L. Abg. Posch hat den Art. 3 der Satzungen erwähnt. Dazu möchte ich sagen, dass dieser Artikel nicht so ohne weiteres und nicht durch Zufall in die Satzungen hineingekommen ist. Er wurde auf Drängen der Südtiroler-Volkspartei-Gruppe im Regionalrat eingefügt und sein Wortlaut ist so ausgearbeitet, dass er den Organen der Gesellschaft als solcher die Möglichkeit bietet, diese Bevorzugung der einheimischen Arbeitskräfte, auch unter Beobachtung der Bestimmungen des staatlichen Arbeitsvermittlungs-Gesetzes, wirklich einzuhalten. Auch der beste Artikel dieser Art würde uns nichts nützen, wenn er nicht mit dem Verfahren der staatlichen Arbeitsvermittlung in Einklang gebracht werden könnte. Wie bekannt, sieht dieses im allgemeinen die Bevorzugung der einheimischen Arbeitskräfte vor. Für Facharbeiter jedoch ist die Möglichkeit der namentlichen Anforderung vorgesehen. Bei dieser namentlichen Anforderung kann also der Grundsatz durchbrochen werden, so daß jemand namentlich angefordert werden kann, der nicht in der Gemeinde oder

in der Provinz ansässig ist. Es hängt jetzt in erster Linie von den Organen der Autobahn-Gesellschaft ab, besonders bei Abschluss der Bauverträge mit den verschiedenen Unternehmungen dafür Sorge zu tragen, dass dieser Grundsatz, koordiniert mit den Vorschriften des staatlichen Arbeitsvermittlungsgesetzes, eingehalten wird. Ich möchte daher vorschlagen, dass diese Satzungen, besonders was diesen Artikel betrifft, bekannt gemacht werden, damit sich alle darauf berufen können.

In diesem Artikel ist auch enthalten, dass in ähnlicher Weise wie bei der Bevorzugung der einheimischen Arbeitskräfte, auch bei der Vergebung der Konzessionen für sogenannte Dienstbetriebe entlang der Autobahn, soweit diese von der Gesellschaft abhängen, einheimische Unternehmungen bevorzugt werden sollen. Unter diesen Dienstbetrieben versteht man alle möglichen Dienste, angefangen von den Diensten am Fahrzeug bis zu den verschiedenen Haus- und Gastbetrieben.

Noch ein Wort zum Stand der Landesplanung, die ja alle Projekte zur Kenntnis nimmt, die eine offizielle Begutachtung erfahren haben. Man hat zur Kenntnis genommen, dass es dieses von der A.N.A.S. genehmigte Projekt der Autobahn durch das Eisacktal gibt, sowie ein Projekt für eine Schnellstrasse Bozen-Meran mit Fortsetzung ins Vinschgau, Oberinntal nach Landeck und Anschluss an den Ortlerdurchstich besteht. Vom Ortlerdurchstich würde eine Straße nach Spondinig führen, dort Anschluss an die Schnellstrasse haben, deren Trasse anlässlich der Ausarbeitung der Bebauungspläne der Vinschgauer Gemeinden bis Meran schon studiert wurde. Was die Strecke Meran-Bozen betrifft, kann gesagt werden, dass das Studium dieser Trasse von der A.N.A.S. bereits in Angriff genommen worden ist. Bisher ganz neu, und von uns nicht zur Kenntnis genommen, ist der Plan einer eventuellen Schnellstrasse, neben der Autobahn, durch das Passeiertal.

VOLGGER (S. V. P.): Wir waren in der Kommission, wie schon der Präsident derselben gesagt hat, einer Meinung, dass die Vorbereitungsarbeiten für den Bau der Autobahn doch nicht immer mit jener Gründlichkeit und Überzeugungskraft durchgeführt worden sind, wie wir es erwartet hätten. Aber darüber möchte ich keine Worte mehr verlieren.

Ich möchte auf etwas anderes hinweisen. Die Arbeiten sollen begonnen werden, aber man weiss nicht genau wann. Manche sagen, man würde schon bald, schon im Frühjahr, damit beginnen, und zwar im oberen Eisacktal. Nun wäre es aber sicher gut, dass die Leute, durch deren Gründe die

Autobahn geführt wird, endlich etwas über die genaue Trassierung erfahren könnten. Wenn man sagt, nächstens werde man mit der Arbeit beginnen, ist es eigentlich unverständlich, daß die betreffenden Besitzer, auf deren Grund die Arbeiten durchgeführt werden sollen, bis heute überhaupt nichts wissen. Auch die örtlichen Behörden kennen die genaue Trassierung nicht, sie wissen nur die groben Umrisse. Man hört beispielsweise, dass in einer Fraktion von Sterzing zwei Häuser weggeräumt werden müssen, um der Autobahn Platz zu machen. Ich glaube, es sollte nicht so sein, dass eines Tages der Bauer aufwacht und zwei oder drei Bagger vor dem Haus stehen, die ihm bedeuten, dass er jetzt verschwinden muss, weil die Autobahn kommt.

Daher würde ich den Landesausschuss bitten, auf die Autobahn-Gesellschaft einzuwirken, dass sie den Leuten endlich wenigstens genau bekanntgibt, wo die Trasse verläuft und welche Richtung sie nimmt; dann muß auch noch über die Grundablösung und dergleichen gesprochen werden. Heute hat man wirklich den Eindruck, dass man da mit einer gewissen Leichtfertigkeit zu Werke geht. Man läßt die Leute bis zum letzten Moment im Unklaren, dann kommt man mit Bagger und Maschinen und sagt: Jetzt wird die Autobahn gebaut.

Ich würde also den Landesausschuss dringend ersuchen, bei der Autobahn-Gesellschaft vorstellig zu werden, um zu erreichen, dass dieser Mißstand, solange es noch an der Zeit ist, abgeschafft werde.

BRUGGER (Assessor für Landwirtschaft und Forstwesen - S. V. P.): Nach meinem Dafürhalten ist die Erwägung, die L. Abg. Volgger soeben vortragen hat, von wirklich ausserordentlicher Bedeutung. Deswegen glaube ich, sollte man noch einige Worte darüber verlieren. Soviel man erfährt — Genaues weiss man überhaupt nichts —, scheint die Trasse Brenner-Sterzing-Brixen definitiv zu sein und man — auch das habe ich genau so gehört — schon im Frühjahr mit einem gewissen Abschnitt zwischen Gossensass und Sterzing beginnen wolle. Die Projekte scheinen definitiv zu sein, nur werden sie örtlich nicht bekanntgegeben. Es ist nun zu befürchten, dass, wie bereits Herr Dr. Volgger gesagt hat, die Arbeiten begonnen werden, ohne dass man überhaupt eine entsprechende Verbindung mit den Grundelgentümern aufgenommen hat.

Ich möchte an dieser Stelle kurz erwähnen, wie man in anderen Staaten, z. B. im benachbarten Gebiete, wo auch eine Autobahn errichtet worden ist, vorgegangen ist. Dort hat man frühzeitig, u. zw. mehr als ein Jahr vor Baubeginn begonnen,

auf Grund definitiver Projekte mit den Grundeigentümern zu verhandeln. Die Verhandlungen in Steinach und in Matrei wurden so geführt, — ich habe die Unterlagen — dass es überhaupt zu keiner Zwangsablöse gekommen ist; alle diese Grundablösungsverfahren wurden im gütlichen Einvernehmen mit den dortigen Grundeigentümern durchgeführt. Dabei sind Preise erzielt worden, mit welchen — so wurde mir gesagt — die Grundbesitzer des Gebietes zwischen Brenner und Franzensfeste auch einverstanden sein könnten. Bei jenem Unternehmen wurden frühzeitig genug und womöglich sofort schon im Einvernehmen mit den örtlichen Bauernvertretungen die Ablöswerte festgelegt, so dass es dann zu keinen Auseinandersetzungen bitterer Natur kam und keine Enteignungen notwendig wurden.

So etwas müsste man auch hier anstreben. Aber es hat den Anschein, als ob die Autobahn-Gesellschaft die Grundeigentümer bewusst vor vollendete Tatsachen stellen will, um dann nach Erreichung der provisorischen Okkupation Enteignungsverfahren anzustreben, ohne zu versuchen, eine gütliche Einvernahme in den Ablösungen zu erreichen. Ich besitze diese Mitteilungen seit verhältnismässig kurzer Zeit.

Es wird notwendig sein, dass eine Dienststelle des Landesausschusses, und ich bin dazu auch bereit, mit dem Präsidenten der Autobahn-Gesellschaft in Verbindung tritt. Ich muss an dieser Stelle meiner Verwunderung Ausdruck geben, dass der Präsident der Autobahn-Gesellschaft, der bis jetzt Assessor für Landwirtschaft gewesen ist, nicht bereit war, auch nur eine Massnahme zu treffen, um die Ablösungsarbeiten nach Fertigstellung des Projektes zu beginnen. Wenn man davon spricht, daß im kommenden Frühjahr mit dem Bau begonnen werden soll, und diese Gespräche wahr sein sollen, dann muss mit den Verhandlungen über die Grundablöse sofort begonnen werden.

Ich glaube, dass von seiten des Landesausschusses richtig gehandelt wird, wenn hier als Maßstab das Verfahren und die Höhe der Preise angestrebt werden, die im Gebiete jenseits des Brenners, von Innsbruck bis Brenner, erreicht worden sind, deren Anwendung die Zufriedenheit der Grundeigentümer gefunden hat.

MOLIGNONI (Vizepräsident - P. S. D. I.): Io mi sono chiesto in questi giorni se l'occasione della presentazione del disegno di legge che stiamo discutendo, era quella valida per offrirci il modo di aprire una vera e propria discussione sull'argomento, tanto dibattuto ormai da anni, dell'autostrada. Dirò subito che le conclusioni non sono state negative,

quindi non è che mi proponga di fare una lunga discussione sull'argomento, soltanto, dal momento che molti hanno parlato ed hanno espresso i loro dubbi, le loro perplessità, anch'io, forse più che altro a titolo personale, desidero esprimere qualche mia perplessità.

L'autostrada è stata un po' fino ad oggi l'arabafenice, di cui tutti parlano e nessuno vede. Tutti auspicano che sia fatta al più presto ed evidentemente le ragioni sono ovvie. Diceva poc'anzi il consigliere Gouthier: l'autostrada non rappresenterà la soluzione completa del problema economico della nostra provincia e della regione. Io posso convenire con Gouthier perchè l'autostrada non è mai stata il toccasana definitivo per una situazione economica che ha molti aspetti, che è sfaccettata. Io direi però che è una notevole parte per la soluzione di quel problema. Se pensiamo quale è l'importanza del Brennero ai fini turistici e se conveniamo che il turismo è una delle fonti principali, comunque tra le prime di natura economica della nostra provincia, è evidente che l'autostrada diventa di una enorme importanza. Sarebbe forse da chiedersi come mai oggi si va in autostrada da Torino a Venezia, da est ad ovest, si va da Milano, tra poco, fino a Reggio Emilia, lungo tutto quindi il percorso longitudinale della penisola, e ancor oggi non c'è quella parte che rappresenta l'entrata di casa, che, in fondo, è quella che qualifica un'abitazione e così qualifica anche un paese. Le abbiamo dette tante volte queste cose, ma ci siamo sempre sentiti rispondere che si farà, che ci sono difficoltà finanziarie, che ancora non si è trovata la strada buona. Io vorrei proprio dire con il consigliere Kapfinger, Presidente della Commissione, che l'importante è che si faccia. Si faccia veramente, si faccia subito; si inizi immediatamente senza perdere ulteriore tempo. Questo però non esclude una definitiva discussione ampia e serena su quello che può essere il tracciato. E qui anch'io mi associo a quello che è stato detto poc'anzi, alle molte perplessità sollevate.

Recentemente ho fatto la valle d'Isarco, mi sono guardato intorno, mi sono chiesto dove passerà l'autostrada, quali probabilità avrà di essere garantita dalle frane, da quel complesso di smottamenti che nella valle d'Isarco sono all'ordine del giorno. E, a parte il fatto che in passato — forse qualcuno degli anziani lo ricorderà — noi avevamo visto con una certa simpatia il tracciato Passo del Giovo-Merano, dirò che oggi mi ha lasciato veramente pensoso l'ultima proposta che è nata in questi giorni e che ha dato luogo ad una complessa discussione che penso non sia ancora finita, che direi meglio è soltanto agli inizi, circa il tracciato

a monte. E' innegabile che potrà avere dei lati positivi e dei lati negativi, come del resto quello a valle, come del resto quello stesso del passo del Giovo, ma è un fatto però che muove a riflettere, per la maggiore garanzia e sicurezza che quel tracciato potrebbe offrire e per i non trascurabili aspetti paesaggistici offerti dal tracciato a monte. Sarebbe indubbiamente una « grande panoramica », con un meraviglioso orizzonte sull'arco dolomitico.

Condivido perfettamente quanto è stato detto circa la mano d'opera. Sarà bene fare dei corsi di qualificazione per la mano d'opera che richiede una preparazione particolare.

Anche per quanto riguarda gli espropri, le trattative ecc., sono d'accordo che si debbano iniziare al più presto e spero che possano essere condotte a buon fine in un termine utile e non costituiscano ulteriori intralci, ulteriori remore, ulteriori ritardi nell'espletamento del lavoro stesso.

Detto questo, non posso veramente, per uno scrupolo personale, per una esigenza sentita, non avanzare le mie incertezze, i miei dubbi sulla bontà dei tracciati. Questo, ripeto, non lo faccio in rappresentanza del gruppo che ho l'onore di rappresentare, ma più che altro a titolo personale, perchè nessuna delle discussioni e conferenze sono riuscite a convincermi che quello sia il tracciato non soltanto possibile, ma il migliore possibile fra i diversi che si sono prospettati. Non so se avremo occasione di parlare dell'argomento in sede regionale e di avere forse maggiori delucidazioni sull'argomento. Io me lo auguro; in caso contrario i dubbi potrebbero sussistere permanentemente.

Resta il fatto che mi auguro — credo sia l'augurio che facciamo tutti — che si proceda velocemente e soprattutto che si inizi al più presto.

DALSASS (Assessor für öffentliche Arbeiten - S. V. P.): Ich glaube, heute sind sich eigentlich alle einig, dass es die Autobahn braucht, dass sie eine unbedingte Notwendigkeit ist. Vor nicht vielen Jahren waren manche noch der Ansicht, dass es überhaupt keine Autobahn bräuchte. Über diesen Punkt sind wir uns heute einig.

Über die Trassenführung hat es seinerzeit im Regionalrate lange Diskussionen gegeben. Die einen haben die Meraner Trasse vertreten, die anderen die Eisacktaler Trasse. Ich möchte mich hier nicht in Diskussionen einlassen, sondern möchte nur daran erinnern, dass über die Trassenführung bereits im Frühjahr 1962 vom Obersten Verwaltungsrat der A.N.A.S. entschieden wurde und die Konzession für den Bau der Autobahn eben diese Trassenführung vorsieht. Ich glaube nicht, dass es heute noch angebracht ist, die Frage der Trassenführung hier

zur Debatte zu stellen. Selbstverständlich kann man der Ansicht sein, dass sie keine glückliche Lösung ist. Auch ich persönlich bin dieser Ansicht. Denn, wenn man sich das Eisacktal ansieht, z. B. von Bozen bis Waidbruck, dann muss man sich fragen, wo die Autobahn eigentlich hinkommen soll. Nun, das Projekt ist erstellt worden und gerade diese Strecke von Bozen bis Klausen ist bereits als Definitivprojekt genehmigt worden.

Herr Dr. Magnago und ich sind schon seinerzeit über die Möglichkeit einer anderen Trassenführung unterrichtet worden. Es besteht ein Vorschlag des Herrn Ing. Finsterwalder aus München. Herr Ing. Finsterwalder hat geglaubt, er müsste diesen Vorschlag unterbreiten, weil er eine bessere, eine glücklichere Lösung wäre als jene in der Talsohle. Herr Dr. Magnago und ich haben letzte Woche an einer Sitzung in der Handelskammer von Bozen teilgenommen. In dieser Sitzung sind beide Trassenführungen, beide Projekte — wenn man sie so nennen kann — verglichen worden. Man hat für das eine Projekt und gegen das andere gesprochen oder umgekehrt, je nachdem, ob man für die eine oder für die andere Trasse war. Ich persönlich, das muss ich sagen, war fast begeistert von der Lösung Finsterwalder, denn mit dieser Lösung würden so manche Nachteile beseitigt. Man bedenke: man ist nicht mehr in der Talsohle, sondern am Hang oben, man hat eine sonnige Autobahn; also ist auch die Instandhaltung im Winter nicht so kostspielig; ausserdem besteht oben keine Steinschlaggefahr; es gibt kein Hell und Dunkel wie unten bei der Ein- und Ausfahrt aus den Tunnels — wiederum die Beseitigung eines Gefahrenmomentes für den Autofahrer. Der einzige Nachteil, der eigentlich nachgewiesen werden konnte, war die Steigung und Gegensteigung, die für Autobahnen normalerweise nicht akzeptiert wird. Aber auch dies ist eigentlich nicht so schwerwiegend.

Ein zweiter Grund, der nicht für die Lösung Finsterwalder spricht, ist laut Projektant Gentilini, der die untere Trasse projektiert hat, der höhere Kostenpunkt. Für die Lösung Finsterwalder sieht man eine Ausgabe von ungefähr 40 Milliarden Lire vor, d. h. 1 Milliarde und 250 Millionen pro Kilometer. Das ist auch verständlich, wenn man bedenkt, dass auf 32 Kilometer — die Strecke Klausen-Bozen ist 32 Kilometer lang — 22 Kilometer Brücken kommen, die Strasse also für 22 km praktisch auf Pfeilern gebaut ist. Deshalb auch der hohe Kostenpunkt für diese Trasse, rund 40 Milliarden Lire. Die Trasse in der Talsohle käme auf ungefähr 24 Milliarden. Bitte, der Kostenvorschlag lautet auf 24 Milliarden; ich habe aber immer gesagt, auch im Regionalrat und im Verwal-

tungsrat der Brenner-Autobahn, wo ich die Provinz Bozen vertrete, dass ich nicht glaube, dass diese Taltrasse so wenig kosten wird. Ich bin überzeugt, dass sie mehr kosten wird. Ich bin allerdings nicht in der Lage, dies zu beweisen. Das ist nur so mein Eindruck, denn es kann allerhand unvorhergesehene Dinge geben: man weiss noch nicht, wie der Fels innen ist, wie es in den Tunnels aussehen wird, ob man sie verkleiden oder stützen muss, wie es mit dem Steinschlag aussehen wird, ob man gewisse Hänge säubern muss oder nicht. Das alles kostet eine Menge Geld. Deshalb bin ich überzeugt, dass es nicht bei diesem Kostenvoranschlag bleiben wird. Die Debatte in der Handelskammer ist jedenfalls so ausgegangen: das technische Komitee der Autobahn-Gesellschaft hat versprochen, nochmals ganz objektiv, ohne Voreingenommenheit, die zwei Lösungen zu studieren und, wie Herr Dr. Magnago und ich verlangt haben, die bessere Lösung zu wählen. Welches nun die bessere Lösung sein wird, kann ich jetzt nicht sagen.

Was die Finanzierung betrifft, von der L. Abg. Unterpertinger gesprochen hat, kann ich nur wiederholen, was schon in allen Zeitungen zu lesen stand und was ich direkt im Verwaltungsrat angenommen habe. Die Finanzierung von Bozen bis Modena ist durch einen Kredit von 85 Milliarden seitens des „Bene fondiario Verona“ sichergestellt, die Zusicherung ist vorhanden; die Strecke Bozen-Brenner ist durch zwei Kredite sichergestellt, — die Zusicherungen sind gegeben — ein Kredit von der europäischen Investitionsbank über 15 Milliarden, der andere über 40 Milliarden vom Consorzio delle opere pubbliche in Rom. Dies ist der Finanzierungsplan. Ob diese Milliarden reichen werden, das ist eine andere Frage.

Was die Grundbesetzung betrifft, so ist sehr richtig gesagt worden, dass man die Leute endlich informieren müsste, wo die Autobahn durchführt. Das ist eine unbedingte Notwendigkeit. Ich habe im Verwaltungsrat schon einige Male betont, dass man mit den Leuten rechtzeitig verhandeln muss. Das ist mir auch zugesichert worden. Ich kann Ihnen versichern, dass ich kommenden Samstag, an dem wieder eine Sitzung des Verwaltungsrates stattfindet, dieses Problem wieder aufgreifen werde. Vielleicht werde ich den Vorschlag machen, man möge in allen Gemeinden, wo die Autobahn durchführt, wenigstens das Teilstück des Projektes aufliegen lassen, damit jeder jederzeit die Möglichkeit hat, in dieses Projekt Einsicht zu nehmen und sich ein Bild machen kann, wo die Autobahn durchführt und inwieweit er davon betroffen wird. Es ist selbstverständlich auch notwendig, dass man die Gründe bezahlt, was sie wert sind. Die meisten von Ihnen

können sich erinnern, dass wir immer wieder darauf gepocht haben, dass man im Falle einer Enteignung das Regionalgesetz anwenden soll. Das ist bis heute noch nicht entschieden worden. Wir als Provinz, als Landesausschuss haben es jedenfalls verlangt. Die Autobahn-Gesellschaft wird noch ein Gutachten darüber einholen, ob dies möglich ist oder nicht. Wir als Landesausschuss Bozen sind der Ansicht, dass dieses regionale Enteignungsgesetz ohne weiteres im Rahmen der Region zur Anwendung gelangen kann und soll.

Mehr kann ich vorläufig nicht sagen. Über die Grundablöse habe ich schon gesprochen und auf die Frage der Anstellung der Arbeiter ist bereits ausführlich genug geantwortet worden.

MAGNAGO (Präsident des L. A. - S. V. P.): Als Ergänzung zu dem, was Herr Assessor Dalsass gesagt hat, möchte ich hier noch eine Frage berühren, die von den Abgeordneten Unterpertinger und Prof. Mognoni aufgeworfen worden ist: Trasse Finsterwalder. Die Sache ist nicht so leicht zu nehmen, sie hat für uns schon eine grosse Bedeutung, denn die Autobahn wird nicht für zehn Jahre gebaut, sondern wahrscheinlich für Jahrhunderte. Es ist ein Unterschied, ob Millionen von Touristen zwischen Klausen und Bozen morgen etwas von den Schönheiten Südtirols sehen oder ob sie davon nichts sehen. Nun, unser Land wird immer als das Land voller Schönheiten gepriesen. Leider ist es so, dass die Gentilini-Trasse diese Schönheiten den Durchreisenden versteckt. Stellen Sie sich vor, was das ausmacht, wenn im Laufe der Jahre Millionen von Personen sehen können, wie schön Südtirol ist: was das für eine Propaganda für Südtirol wäre und was für wirtschaftliche Vorteile daraus erwachsen könnten. Wenn die Leute, die zur Adria fahren, bei der Durchfahrt von unserem Land etwas sehen, halten sie sich ein anderes Mal vielleicht bei uns auf, weil es ihnen hier gefällt. Stellen Sie sich aber auch vor, was es ausmacht, wenn Millionen von Personen durch Tunnels fahren müssen und auf der Strecke zwischen Klausen und Bozen nichts sehen und plötzlich schon im Unterland sind u.s.w. Somit hat die ganze Angelegenheit für uns eine wirtschaftliche Bedeutung. Deswegen haben wir sofort nachdem Herr Finsterwalder bei uns war — wir hatten eine Sitzung, an der der Herr Assessor für öffentliche Arbeiten und einige andere Herren teilgenommen haben — und uns das Projekt illustriert hatte, vom Präsidenten der Autobahn-Gesellschaft verlangt, dass das Projekt Finsterwalder, diese neue Trasse, die er hier vorschlägt, vom technischen Komitee der Autobahn überprüft werde. Wir haben darauf bestanden, weil wir als Provinz Bozen na-

türlich ein Interesse haben, dass die beste Lösung gefunden werde. Ich muss allerdings sagen, dass uns nicht nur daran liegt, die beste technische Lösung zu finden, sondern, dass dabei auch eine Lösung gefunden wird, die unserem Lande wirtschaftliche Vorteile bringt. Wir haben das Recht, dies zu verlangen. Das Komitee der Autobahn mag vielleicht sagen: „Das geht mich nichts an“. Ich kann auch verstehen, dass man in der Provinz Trient oder in der Provinz Verona nicht daran interessiert ist, ob die Fremden bei uns etwas sehen oder nicht; wir aber sind daran interessiert! Wir haben somit ein Recht und die Pflicht, hier einzuschreiten und zu verlangen, dass auch dieses Projekt überprüft werde. Diese Interessenahme kann uns niemand nehmen.

Abgesehen von diesen prinzipiellen, wirtschaftlichen Interessen, die wir haben, gibt es auch beim Projekt Finsterwalder technische Probleme zu lösen. Es scheint, dass die obere Trasse teurer ist; dies ist noch nicht objektiv überprüft worden. Angenommen, es wäre so, — es ist noch nicht erwiesen — so ist damit nicht gesagt, dass diese Trassenführung nicht auch teurer sein kann, wenn sie besser ist.

Zweitens. Es stimmt, dass das Projekt Finsterwalder den Nachteil hat, dass die Strasse von Klausen an 270 m ansteigt, — natürlich langsam und mit jenen Steigungen, die das Gesetz über die Autobahnen genehmigt —, um dann bei Bozen wieder in die Talsohle herunter zu kommen. Es stimmt somit, dass die Strecke Bozen - Klausen (30 Kilometer) für den Autofahrer etwas teurer kommt. Ing. Finsterwalder hat errechnet, dass ein Personenwagen auf dieser Strecke pro Kilometer eine Lire mehr verbraucht; das bedeutet, dass ein Pkw von Bozen bis Klausen — nicht pro Person, sondern pro Auto — 30 Lire mehr verbraucht. Es stimmt auch, dass ein grosser Lastenzug pro Kilometer nicht nur eine Lire, — ich spreche von den Berechnungen Finsterwalders — sondern fünf Lire mehr verbraucht, also auf der Strecke Bozen - Klausen 150 Lire Transportkosten mehr hat. Doch für einen Laster, der z. B. von Modena nach München fährt, spielen diese 150 Lire Mehrkosten wohl keine Rolle mehr.

Das sind — abgesehen von unserem Interesse, eine Strasse zu haben, von der aus die Schönheiten unseres Landes zu sehen sind — Dinge, die das technische Komitee auch überprüfen muss.

Das Projekt Finsterwalder würde aber auch grössere Sicherheit bieten: Brücken können nicht verschüttet werden wie Strassen, sie stehen ja frei, denn wo Brücken sind, können keine Verschüttungen und Vermurungen erfolgen. Das Projekt Fin-

sterwalder sieht für mehr als die Hälfte der Strecke Brücken vor, und nicht etwa so plumpe Brücken wie die von Kardaun. Ich hoffe, dass Kardaun nicht zum Beispiel für die Brücken der Autobahn wird. Die Finsterwalder-Brücken sind uns auch gezeigt worden, sie sind sehr luftig, wenn ich so sagen kann, sehr schön und passen auch gut in die Landschaft. Finsterwalder hat das Patent und als einziger Europäer eine Anerkennung aus Amerika bekommen.

Ich wollte das nur sagen, weil während der Diskussion in der Handelskammer ein Vertreter aus Verona aufgestanden ist und sich gegen das Projekt Finsterwalder geäussert hat, „weil das Landschaftsbild in Südtirol gestört werden könnte“. Stellen sie sich vor: Ausgerechnet jener macht sich Sorgen über den Landschaftsschutz in Südtirol, der aus Verona kommt, wo man es noch nicht einmal der Mühe wert gefunden hat, die Strassenplakate mit den Zahnpastereklamen und den Nylonstrümpfen zu entfernen! Hier konnten wir natürlich antworten, dass darüber schon wir wachen werden.

Das sind, technisch gesehen, die Vor- und Nachteile. Auf der unteren Trasse haben wir, abgesehen davon, dass man nichts sieht, fünf Kilometer Tunnels. Die Tunnels werden heute von allen Technikern, wenn möglich, vermieden. Auch im technischen Komitee hat jeder zugegeben, dass die Tunnels, wenn möglich, nicht mehr gebaut werden sollen. Die Erhaltungskosten sind beim Tunnel wegen der Beleuchtung und auch wegen der Lüftung sehr hoch. Der Projektant der unteren Trasse hat allerdings geantwortet, dass es keine Lüftung braucht. Auf das Warum antwortete er, dass keiner der Tunnels über 800 m lang sei und da bräuchte es keine Lüftung.

Über diese Antwort ist man perplex, wenn man folgendes bedenkt: dass der Luftzug in einem Tal wie das Eisacktal, welches den Strömungen nicht so ausgesetzt ist, gering ist; ferner, dass es dort Tunnels von 800 m Länge geben soll, die bei dem regen Verkehr, auch Lastwagenverkehr, der dort herrscht, und den vielen Abgasen keine Lüftung brauchen. Über diese Lösung kann man zumindest Zweifel haben.

Dann besteht noch ein weiteres Problem. Drei, vier Jahre lang wird ja an der Autobahn gebaut werden: wird der Verkehr in der Talsohle — Eisenbahn und heutige Bundesstrasse — mehr gestört, wenn die Trasse unten verläuft oder wenn man sie oben führt? Und haben wir als Südtiroler nicht ein eminentes Interesse, dass der Verkehr nicht gestört wird, oder so wenig als möglich gestört wird, damit wir nicht dauernd Unterbrechungen haben?

Dann die Erhaltung. Wie oft wird unten die Autobahn verschüttet werden, dort wo es keine Tunneln und keine Brücken gibt? Es kommen noch andere Dinge dazu, doch ich kann hier nicht die ganze Debatte wiedergeben.

Ich möchte damit nur sagen, dass wir wirklich ein Interesse haben, dass die Sache in seriöser Weise überprüft wird, ohne Prestigeegründe gelten zu lassen.

Es ist die Frage gestellt worden, welche Trasse der Landesausschuss befürwortet. Dazu möchte ich sagen, dass der Landesausschuss verlangt hat, dass beide Trassen miteinander verglichen werden. Im Landesausschuss haben wir uns nicht darüber ausgesprochen, ob wir die eine Strecke bevorzugen oder die andere. Eines aber ist sicher, und das habe ich in der erwähnten Sitzung auch zu verstehen gegeben: abgesehen von den technischen Vor- und Nachteilen, von den grösseren oder kleineren Kosten, haben wir als Land Südtirol Interesse an einer Strasse, die nicht nur eine bestimmte Sicherheit bietet, sondern auch eine gute Aussicht auf die Schönheiten unseres Landes. Dieses Interesse haben wir und das ist in der erwähnten Sitzung auch gesagt worden. In diesem Sinne, nicht in technischer Hinsicht, haben wir uns für die obere Trasse ausgesprochen.

BERTORELLE (Assessore alle finanze - D. C.): Come proponente della legge non ho molto da dire, perchè tutte le discussioni hanno avuto carattere tecnico e non carattere finanziario. La legge è fatta semplicemente per apprestare la fideiussione alla società per l'autostrada del Brennero.

Ora, io non posso evidentemente entrare nei particolari tecnici, anche perchè non ho una particolare competenza. Devo dire però che non è questa la sede in cui si possano utilmente discutere questioni che riguardano un tracciato piuttosto che un altro. Recentemente, presso la Camera di Commercio, c'è stata una discussione, e gli ingegneri Finsterwalder e Zorzi hanno presentato questo loro progetto. E' un progetto che ha delle buone possibilità di accoglimento, e, come ha esposto anche il Presidente Magnago, è un progetto che ha dei pregi certamente indubbi. Però, evidentemente noi non siamo in possesso di quei dati che potrebbero risultare soltanto dalla presenza di tecnici e dal confronto delle rispettive posizioni, dei punti di vista, di modo che possa nascere qualche cosa di concreto. Non è d'altra parte il Consiglio provinciale un organo tecnico altamente qualificato, ma un organo legislativo il quale in questo momento si appresta a dare la garanzia quale ulteriore contributo alla realizzazione della Autostrada del Brennero.

Se nel corso della discussione degli articoli ver-

ranno delle osservazioni sulla parte finanziaria, risponderò per quanto mi è possibile. Io penso che per ora sia utile registrare la presenza del nostro ente, cioè della Giunta provinciale, in questa grande operazione che impegnerà mezzi finanziari, uomini, tecnici, tutte le nostre attività nei prossimi anni. I dati finanziari sono già stati forniti e non voglio ripeterli. Si tratta di dati finanziari di notevole interesse e di notevole importanza. L'Autostrada del Brennero evidentemente sarà un'opera di carattere sociale-economico che lascerà una traccia notevole nella nostra provincia.

Io resto quindi a disposizione per ulteriori informazioni nella discussione articolata. Per ora mi limito a dire che su questioni di carattere finanziario non se ne è parlato, e se se ne parlerà, si potrà effettivamente rispondere.

PRÄSIDENT: Die Generaldebatte ist abgeschlossen. Ich lasse über den Übergang zur Debatte über die einzelnen Artikel abstimmen. Wer ist dafür? Chi è d'accordo di passare alla discussione articolata? Approvato all'unanimità.

Art. 1

Allo scopo di consentire le operazioni di finanziamento dei lavori per la costruzione dell'Autostrada « Brennero - Modena », l'Amministrazione provinciale è autorizzata — ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 della Legge 24 luglio 1961, N. 729, sostituito dall'art. 1 della Legge 4 novembre 1963, N. 1464 — a garantire con fideiussione il pagamento dei mutui e delle obbligazioni, che la Società per Azioni « Autostrada del Brennero » andrà a contrarre, rispettivamente ad emettere, sia all'interno che all'estero, sino alla concorrenza di Lire 108 miliardi e 900 milioni per il capitale, oltre agli interessi ed agli altri accessori.

Chi è favorevole all'art. 1? Wer ist für die Genehmigung des Art. 1? Einstimmig angenommen.

Art. 2

La prestazione della garanzia della Provincia di cui all'art. 1 dovrà essere subordinata alle seguenti condizioni:

- a) *che il tasso annuo di interesse dei mutui e delle obbligazioni non ecceda l'8%;*
- b) *che la durata dell'ammortamento dei mutui e delle obbligazioni non sia superiore ad anni 30;*
- c) *che la fideiussione venga prestata solidalmente con Province e con Comuni partecipanti alla S.p.A. « Autostrada del Brennero » che, a sensi dell'art. 1 della Legge 4 novembre 1963, N. 1464,*

garantiranno il pagamento del capitale e relativi interessi sui mutui contratti e delle obbligazioni emesse dalla S.p.A. « Autostrada del Brennero »;

d) che i rapporti fra fideiussori di cui alla precedente lett. c), vengano regolati, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1954 C.C., da apposite convenzioni per la ripartizione, nella proporzione delle azioni colle quali gli enti fideiussori partecipano alla società, rapportate all'intero ammontare del capitale sociale.

Wer wünscht zum Art. 2 das Wort? Wer ist für die Genehmigung des Art. 2? Chi è favorevole all'art. 2? Einstimmig angenommen.

Art. 3

Per gli eventuali oneri derivanti dalla garanzia di cui all'art. 1 della presente legge, sarà istituito apposito articolo nello stato di previsione della spesa della Provincia per l'esercizio finanziario 1965.

Wer ist für die Genehmigung des Art. 3? Chi è favorevole all'art. 3? Approvato all'unanimità. Einstimmig angenommen.

Wer wünscht das Wort zur Stimmabgabe? Chi chiede la parola per dichiarazione di voto? Niemand.

Bitte, die Stimmzettel verteilen und abstimmen.

(Votazione per scrutinio segreto - Geheimabstimmung).

PRÄSIDENT: Wahlergebnis: 22 abgegebene Stimmen, 22 Ja. Das Gesetz ist genehmigt.

Punkt 2) der Tagesordnung: „Ernennung eines Landtagsabgeordneten der italienische Sprachgruppe zum Mitglied des Verwaltungsrates des Landesfremdenverkehrsamtes (Art. 5, Buchstabe d) des D. P. R. vom 27.8.1960)“.

Punto 2) all'ordine del giorno: « Nomina di un consigliere provinciale, appartenente al gruppo linguistico italiano, per il consiglio di amministrazione dell'Ente provinciale per il Turismo (art. 5, lett. d) del D. P. R. 27.8.1960) ».

Bis heute hat der Herr Regionalrat Nardin dieses Amt innegehabt. Nachdem der Herr Ettore Nardin nicht mehr Mitglied des Landtages ist, muss ein Mitglied, das der italienischen Sprachgruppe angehört, neu ernannt werden. Ich bitte um Vorschläge.

NICOLODI (P. S. I.): Io propongo che il posto in questa commissione venga affidato al collega vice-presidente Molignoni.

AGOSTINI (Segretario - P. L. I.): Io vorrei chiedere se il consigliere Nicolodi fa la proposta a nome dei consiglieri di lingua italiana o a titolo personale.

GOUTHIER (P. C. I.): Non parla di certo a nome dei consiglieri di lingua italiana perchè io personalmente non sono stato consultato e penso neanche il collega Agostini.

NICOLODI (P. S. I.): Posso anche fare a meno di dare una risposta al collega Agostini e dico che io ho fatto questa proposta; se c'è qualcuno che vuole farne delle altre le può fare. Il voto è segreto; ognuno si comporti come vuole. Io ho fatto una proposta.

PRÄSIDENT: Wer wünscht noch das Wort? Niemand. Ich bitte, die Stimmzettel zu verteilen.

(Votazione per scrutinio segreto - Geheimabstimmung).

PRÄSIDENT: Wahlergebnis: 24 abgegebene Stimmen, Molignoni 7, Agostini 4, Nicolodi 10, 3 weisse Stimmzettel. Herr Regionalrat Nicolodi ist daher zum Mitglied ernannt.

MOLIGNONI (Vice-presidente - P. S. D. I.): Un'altra volta proporrò io Nicolodi così sarò votato.

NICOLODI (P. S. I.): Dichiaro che per correttezza non posso accettare la nomina.

PRESIDENTE: Questo punto lo metteremo sull'ordine del giorno della prossima seduta.

Punkt 3) der Tagesordnung: „Anfragen und Interpellationen“.

Punto 3) dell'ordine del giorno: « Interrogazioni ed interpellanze ».

Anfrage Nr. 1/65 vom 4.2.1965, eingebracht vom L. Abg. Posch u. a.:

„Die unterzeichneten Landtagsabgeordneten erlauben sich, folgende

ANFRAGE

an den Herrn Präsidenten des Landesausschusses zu richten:

Ist Ihnen bekannt, dass in den Laaser Marmorwerken, in denen derzeit 240 Personen arbeiten, in den nächsten Tagen 30 Arbeiter entlassen werden sollen?

Ist Ihnen bekannt, dass die Arbeiter dieses Betriebes die Entlohnung für die Monate Dezember

und Jänner, sowie den dreizehnten Monatslohn noch nicht erhalten haben?

Ist Ihnen bekannt, dass die Vorschüsse nach Gutdünken des Personalbüros ausbezahlt werden und nicht alle Arbeitnehmer gleicherweise berücksichtigt worden sind?

Was gedenken die zuständigen Stellen im Land zu unternehmen, damit in diesem Betrieb wieder normale Verhältnisse eintreten?"

FIORESCHY (Assessor für Industrie, Handel, Handwerk und Fremdenverkehr - S. V. P.): Ich möchte vorausschicken, dass die Beantwortung dieser Anfrage eigentlich in die Zuständigkeit der Region fiel. Wie Sie wissen, ist das Sachgebiet Industrie Angelegenheit der Region und das Sachgebiet des Arbeitsrechtes Angelegenheit des Staates.

Im Zuge der Aktivierung des Art. 14 sind wir auf dem Gebiete der Industrie nur befugt, die Förderungsgesetze der Industrie zu verwalten. Wir sind jedoch an der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes interessiert und deshalb möchte ich doch in kurzen Ausführungen auf die Anfragen eingehen.

Die Brüche — es muss auch das rechtliche Verhältnis hervorgehoben werden —, die Marmorbrüche von Laas und von Schlanders sind Eigentum der zwei Gemeinden Schlanders und Laas. Der Bruch wird durch die Region konzessioniert. Betriebsinhaber ist zur Zeit die Firma Sonzogno. Dieser Betrieb gehörte seinerzeit dem Ente Tre Venezia und ist dann bei der allgemeinen Praxis der Abstossung der Werte, die dieses Ente in unserer Provinz hat, dieser Firma übergeben worden. Es ist also eine Massnahme, die wir von vorneherein nicht begrüssen, weil dadurch die Werte, die seinerzeit der deutschen Volksgruppe gehört haben, allmählich abgebaut werden.

Von dem Moment an, wo das Aktienpaket verkauft worden ist und vom Ente Tre Venezia auf die Firma Sonzogno übergegangen ist, hat es eigentlich mit den Schwierigkeiten begonnen. Von dieser Zeit an hat es auf Grund von Entlassungen ständig Arbeiteragitationen gegeben. In den letzten Jahren sind seitens der interessierten Gemeinden Schlanders und Laas Bedenken hinsichtlich der Ausbeutung des Steinbruches geäussert worden, weil dieselbe Firma neben diesem Steinbruch in Laas in den alten Provinzen noch einen anderen Marmorbruch innehat. Es ist daher der begründete Verdacht entstanden, dass die Laaser Marmorwerke nur zur Ausfüllung des anderen Betriebes ausgenutzt würden. Diese Bedenken bestehen auch heute noch.

Was die eigentliche Anfrage anbelangt, ist die Situation nach meinen Erhebungen nun folgende:

Von den zirka 240 Arbeitskräften sollten mit 31. Jänner 1965 dreissig entlassen werden. Bezeichnend ist, dass sich unter diesen dreissig Leuten zwanzig Familienväter befinden. Auf Grund der Zeitungsagitationen, die eingesetzt haben, und wahrscheinlich auch auf Grund der Anfragen und der Publizität, die dieser Frage gegeben wurde, sind diese Entlassungen auf Februar aufgeschoben worden. Inzwischen springt die Integrationskasse ein. Diese zahlt monatlich zwei Drittel vom 40-Stunden-Lohn, während die Firma weiterhin die Soziallasten übernimmt. Sechs Entlassungskandidaten haben von dieser Möglichkeit Abstand genommen und sind freiwillig ausgetreten, so dass nunmehr 24 Personen auf Integrationskasse laufen. Nun hat die Firma für März nochmals den gleichen Vorgang beantragt. Die Entlassung wird also auf Ende März verschoben, falls die Integrationskasse die Zuschüsse wieder genehmigt. Es ist allgemein bekannt, dass die Firma angeblich wegen grosser Inkasso- und Absatzschwierigkeiten mit den Lohnzahlungen um einige Monate nachhinkt: zu Weihnachten wurde der Oktoberlohn bezahlt, während die Überstundenvergütung ab September aussteht; der Novemberlohn ist inzwischen gezahlt worden. In letzter Zeit ist den Arbeitern die Weihnachtsgratifikation ausbezahlt worden; von einer Zahlung des Dezember- und Jännerlohnes ist aber bisher nichts bekannt. Die Firma ist scheinbar im jetzigen Augenblick nicht in der Lage, die Dezember- und Jännerlöhne zu bezahlen, von den Februarlöhnen gar nicht zu reden. Dies schliesst aber nicht aus, dass einzelne Arbeiter eine Anzahlung auf den Dezemberlohn erhalten haben könnten. Es ist durchaus möglich, dass die sogenannten Vorschüsse, „acconti“, besser gesagt Anzahlungen auf den Gesamtlohn eines Monats, der aber immer schon ein vergangener Monat ist, bisher oft nicht gleichmässig an alle Arbeiter, sondern nach Kriterien der Bevorzugung von seiten des Verwaltungsbüros ausgezahlt wurden. Zu beweisen ist das sehr schwer, da die solcherweise Begünstigten kein Interesse haben, ihre Begünstigung bekanntzugeben. Über diese Massnahmen sind innerhalb der Arbeiterschaft selber erhebliche Kritiken und Polemiken entstanden. Diese Massnahmen bildeten auch mehrmals den Grund für Interventionen von seiten der Gewerkschaftsvertreter. Dieser Mißstand konnte aber anscheinend bis heute nicht abgeschafft werden.

Das Gemeindehilfswerk (E. C. A.) von Laas hat bei der Region formell um eine Zuwendung zur Unterstützung der Entlassungskandidaten ange-sucht.

Die Region springt bekanntlich in solchen Härtefällen ein. Das diesbezügliche Ansuchen wird nicht

über die Gewerkschaften gemacht, sondern muss über das Gemeindefürsorgewerk eingereicht werden. Eine Erledigung ist bis heute noch nicht erfolgt. Es ist aber zu hoffen, dass hier die Region aktiv wird. Es dürfte auch interessant sein, die Ausführungen des zuständigen Regionalassessors speziell in dieser Hinsicht zu hören, denn es ist im jetzigen Augenblick sehr sehr schwer, die entlassenen Arbeiter anderswo unterzubringen. Aussordern sind weitere Entlassungen zu befürchten, wenn die Aktien der Firma nicht steigen. Es ist daher angebracht, dass die Region, die sogar bei Entlassungen in der Bozner Industriezone (Lancia- und Magnesierwerke) Hilfsmassnahmen ergriffen hat, auch in diesem Falle hilfreich und zumindest in demselben Masse wie dort einschreitet.

Man fragt nun, was die Landesbehörde zu tun gedenke. Ich habe schon eingangs gesagt, dass wir hier auf Grund der mangelnden Zuständigkeit offiziell sehr wenig tun können. Wir können nur unseren Einfluss auf die Regionalbehörden geltend machen, damit Abhilfe für den Zustand geschaffen werde, in dem sich dieses Werk befindet. Wenn sich die bisherige Lage so weiterentwickelt, so ist tatsächlich zu befürchten, dass das Werk wegen der vollkommenen Ausbeutung früher oder später stillgelegt werden muss, wenn die Firma nicht schon vorher in eine schwierige Wirtschaftslage kommt.

Es sind Gerüchte im Gange, nach denen scheinbar das Ente Tre Venezia — wir können das nicht nachweisen, da wir es nur gerücheweise über den zuständigen Bürgermeister erfahren haben —, obwohl ihm die Firma Sonzogno noch den Verkaufspreis für das Werk schuldet, hier helfend einschreiten will, damit wenigstens die Lohnrückstände ausbezahlt werden können. Wenn aber die Sache so weitergeht, wird es, glaube ich, unbedingt erforderlich sein, dass wir auf die Region einwirken, dass die Vergebung der Konzession für die Marmorbrüche überprüft wird. Die Region hat im Falle eines Verdachtes einer falschen Verwendung die Möglichkeit, die Konzession rückgängig zu machen. Trotz mancher gegenteiligen Ansicht bin ich überzeugt, dass dieses Marmorwerk einen Reichtum für die Talschaft bedeutet und bei entsprechender Wirtschaftsführung auch rentabel ausgebeutet werden kann.

Unsere Verpflichtung ist es auch, Vorsorge zu treffen, dass bei einem eventuellen Debakel gewisse Auffangmassnahmen getroffen werden. Ich weiss — und glaube, das hier auch offen sagen zu können —, dass andere Betriebsinhaber bereit sind, den Betrieb so wie er ist zu übernehmen.

Dies vorausgesetzt, möchte ich noch einmal betonen, dass es notwendig sein wird, dass wir in die-

ser Hinsicht auf die Region Einfluss ausüben: dass sie strenge Untersuchungen über die Wirtschaftsführung anstellt, um eventuell zu überprüfen, ob die Konzession nicht rückgängig gemacht werden kann oder muss, im Interesse der beiden interessierten Gemeinden und nicht zuletzt im Interesse der Arbeiterschaft selber. Bedenken Sie, meine Herren, dass dort 240 Arbeiter angestellt sind, früher waren es noch mehr. Ich bin überzeugt, dass die wertvolle Arbeitsmöglichkeit für das mittlere Vinschgau erhalten bleiben muss, denn der Ausfall dieses Werkes würde erhebliche soziale Schwierigkeiten in der Talschaft hervorrufen.

Das ist das einzige, was ich dazu sagen kann. Das Land kann sich hier nur vermittelnd, subsidiär einschalten.

POSCH (S. V. P.): Normalerweise ist es üblich, dass auf die Anfrage eines oder mehrerer Landtagsabgeordneter der zuständige Assessor antwortet und diese Antwort einen feststellenden, aufklärenden oder verteidigenden Charakter trägt. In diesem Falle hatte die Antwort des Herrn Assessors Fioreschy, wie wir eben gehört haben, keinen verteidigenden, sondern im Gegenteil, einen kritischen und anklagenden Charakter. Praktisch schliesst sich die Antwort des Herrn Assessors der Klage, die in der Anfrage geführt wird, voll und ganz an. Wir danken dem Herrn Assessor für diese Stellungnahme. Es ist praktisch nichts mehr hinzuzufügen zu dem, was Herr Assessor Fioreschy gesagt hat. Es ist nur traurig, dass dieses Marmorwerk, dessen industrieller Abbau auf ungefähr hundert Jahre zurückgeht, — im Jahre 1869 wurde erstmals mit dem industriellen Abbau in Laas begonnen — nun in diese Situation gekommen ist. Vor ungefähr 80 Jahren hat dort eine blühende Fachschule für Steinmetze und Bildhauer bestanden und nach den beiden grossen Kriegen hatte Laas eine Höchstproduktion aufzuweisen. Schon in den Fünfziger-Jahren, wie der Herr Assessor bereits erwähnt hat, also nachdem das „Ente Tre Venezia“ diesen Betrieb übernommen hatte, ging die Produktion um etwa 50% zurück. Als dann der Betrieb in private Hände übergegangen war, hat es überhaupt zu wackeln begonnen, gerade in wirtschaftlicher Hinsicht.

Deshalb möchte ich mich den Erklärungen des Herrn Assessors anschliessen und bitten, dass die Dinge geklärt werden. Vor allem ist zu klären, ob die Abfertigungsrücklage für diese Arbeiter auch wirklich vorhanden ist. Die wirtschaftliche Auswirkung, die sich durch diese Entlassungen der Arbeiter ergeben hat, ist nicht gerade beruhigend. Es wurde schon erwähnt, dass zwanzig Familien davon betroffen worden sind, soweit es sich nicht um al-

leinstehende Arbeiter handelt. Ich habe gehört, dass die Geschäfte in Laas im Monat Februar einen Ausfall von 12 Millionen erfahren haben. Es wurde also um 12 Millionen Lire weniger eingekauft und das ist jedenfalls auch auf diesen Stillstand zurückzuführen.

Die gleiche Anfrage wurde auch in der Region gestellt. Die Antwort darauf wird vermutlich in der nächsten Regionalratssitzung gegeben werden. Ich möchte bitten, dass man uns da nicht mit beschönigenden Worten abspeist, sondern dass man uns

— im Interesse der Arbeiterschaft und der Familien — eine wirklich konkrete Antwort gibt und man von der Region aus, die hierfür zuständig ist, interveniert. Wir müssen darauf bestehen, dass für diese Arbeiter und deren Familien ein Minimum an Sicherheit für den Arbeitsplatz geschaffen wird.

PRÄSIDENT: Die Sitzung ist beendet. La seduta è tolta.

ORE 11.30 UHR.