

CXI SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

MERCOLEDI' 13 LUGLIO 1966Presidenza del Vicepresidente **GARDU****INDICE**

Congedi	2165
Disegno di legge: «Agevolazioni ai Comuni per la municipalizzazione dei pubblici servizi e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche». (18) (Continuazione della discussione):	
MANCA	2165
CATTE	2170
LIPPI SERRA	2172

La seduta è aperta alle ore 10 e 40.

GHINAMI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Antonio Defraia ha chiesto tre giorni di congedo per motivi di salute. Se non vi sono osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Continuazione della discussione del disegno di legge: «Agevolazioni ai Comuni per la municipalizzazione dei pubblici servizi e per l'attuazione di complessi di opere pubbliche». (18)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del disegno di

legge: «Agevolazioni ai Comuni per la municipalizzazione dei pubblici servizi e per la attuazione di complessi di opere pubbliche».

E' iscritto a parlare l'onorevole Manca. Ne ha facoltà.

MANCA (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'intervento dell'onorevole Del Rio ieri pomeriggio ha portato all'attenzione del Consiglio qualche elemento di chiarezza sulle origini e sui retroscena del disegno di legge in discussione. La difesa che egli ha fatto del disegno di legge e la difesa, quindi, della Giunta che a suo tempo lo ha redatto e presentato, ha posto in evidenza contrasti abbastanza vivi, esistenti allora e che si sono poi in gran parte riflessi nel disegno di legge in discussione.

In verità, a leggere attentamente la relazione di maggioranza, non vi si trova poi troppa fiducia circa le possibilità effettive di realizzare i propositi contenuti nel titolo e negli articoli uno e due del disegno di legge in discussione. Infatti, con quest'ultimo si dovrebbero realizzare in primo luogo complessi organici di opere pubbliche nei Comuni e nei centri indicati nella legge. Si dovrebbero inoltre acquisire le aree e realizzare le relative opere di urbanizzazione, secondo i piani della 167, per i Comuni che hanno diritto di accedere a quella legge. Si dovrebbe inoltre procedere all'assunzione della gestione diretta dei pubblici

V LEGISLATURA

CXI SEDUTA

13 LUGLIO 1966

servizi già esistenti, con un limite relativo alle spese di impianto, di ammodernamento e di ampliamento. Si dovrebbero ancora attuare interventi per la sistemazione di strade provinciali, per consentire alle Province e ai Comuni di costituirsi in Consorzio per la gestione diretta di servizi urbani ed extraurbani. Tutto questo attraverso il disegno di legge in discussione.

L'onorevole Del Rio, nel suo discorso di ieri, ha ammesso in modo chiaro ed esplicito che le intenzioni del proponente del disegno di legge erano, in un primo momento, limitate alla municipalizzazione dei servizi tranviari nella città di Cagliari ed eventualmente di quelli di Sassari. Questa convinzione appare abbastanza chiara sia nella relazione di maggioranza che nella articolazione della legge. Ciò era d'altra parte chiaro anche nel periodo in cui il movimento dei lavoratori, la pressione dell'opinione pubblica, i contatti e i colloqui che si ebbero con lo stesso Presidente della Giunta di allora, avevano lasciato intendere, con impegni abbastanza espliciti, che la Giunta si sarebbe adoperata per presentare al Consiglio un disegno di legge relativo alla municipalizzazione dei servizi urbani nella nostra Isola, ed era già evidente a tutti che quel provvedimento dovesse essere limitato alla pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbano ed extraurbano, come, del resto, le categorie andavano chiedendo, come la opinione pubblica si era espressa a più riprese, e come pure si era espresso qualche titolare di azienda che tutt'ora esercisce servizi di auto-trasporto urbano.

Nel corso del suo discorso, l'onorevole Del Rio ha ammesso l'esistenza dei dissensi che allora si manifestarono all'interno della Giunta, dissensi presenti anche all'interno del Consiglio per il fatto che trattavasi di un provvedimento limitato, che avrebbe impegnato fondi della Regione, mentre le zone interne erano lasciate al loro destino, abbandonate a se stesse. Questi dissensi, presenti chiaramente anche nel Consiglio, ripeto, erano ormai acquisiti alla nostra conoscenza ed alla nostra coscienza. Ma questi dissensi e il relativo malcontento per l'abbandono delle zone interne della nostra Isola, sono tuttora presenti nella coscienza dell'opinione

pubblica sarda ed in modo particolare in quella delle popolazioni interessate. E voi che cosa avete fatto? Non è che abbiate studiato una possibilità di intervento capace di sanare le piaghe, le sofferenze e i disagi delle zone interne della nostra Isola; voi, per appianare i dissensi, avete raffazzonato il disegno di legge che abbiamo in discussione, che non appiana i vostri dissensi, che non elimina i disaccordi. Un disegno di legge che non soddisfa nessuno: nè l'opinione pubblica, nè le categorie interessate, nè, tanto meno, immagino, gran parte di coloro che fino ad ora lo hanno sostenuto in Consiglio. La verità è, se volessimo sintetizzarne lo scopo centrale, che questo disegno di legge è teso esplicitamente a sanare il bilancio passivo della Società Tramvie della Sardegna. Questo è l'unico elemento di chiarezza presente nel disegno di legge in discussione. Ed è chiaro che ciò ha una sua origine nei rapporti che sono stati intrattenuti finora dalla Giunta regionale con la Società Tramvie della Sardegna, negli accordi che a suo tempo sono stati stabiliti e nella linea contraria alla municipalizzazione che emerge dalle posizioni delle Amministrazioni di Cagliari e di Sassari e dall'atteggiamento della Giunta in relazione a quanto ha dichiarato lo onorevole Brotzu alla Commissione che ha esaminato il disegno di legge.

L'onorevole Del Rio, del resto, ammettendo questi dissensi, non ha fatto che confermare un fenomeno abbastanza noto. Sta di fatto che il compromesso che più o meno faticosamente è stato raggiunto all'interno della Giunta e forse anche a livello dei Gruppi di maggioranza estendendo le possibilità di intervento ad altri settori non risolve il problema delle zone interne, non risolve il problema delle zone abbandonate; queste rimangono tali, senza alcuna concreta e reale possibilità di raggiungere le mete indicate nel titolo della legge, di conseguire gli scopi e i propositi indicati nella relazione di maggioranza, di conseguire gli scopi e i propositi che stanno alla base della ricucitura dei dissensi che si erano allora manifestati e che, come è ovvio, sono presenti ancora oggi.

Voi pensate di soddisfare le esigenze delle popolazioni dell'interno consentendo che beneficino dei vantaggi di questa legge cinque Co-

muni, ad esempio, della Provincia di Nuoro. Come è possibile, ci domandiamo, pensare che voi siate convinti che i problemi riguardanti le zone dell'interno e, in modo particolare, i problemi riguardanti le zone del Nuorese, e quindi i motivi di dissenso sorti nei mesi scorsi, possano essere risolti consentendo un intervento, fra lo altro, assai limitato, appena in cinque Comuni della Provincia di Nuoro? E comunque, prevedendo interventi in appena tredici Comuni della nostra Isola e scartando, ad esempio, un Comune che di tali interventi avrebbe potuto beneficiare, e ne avrebbe pieno diritto — parlo di Portotorres, zona di sviluppo industriale, zona che necessita di una serie di opere pubbliche, di servizi speciali ancora da venire — e ancora consentendo che le classi più povere, le zone più depresse della Sardegna siano escluse dalle possibilità di intervento consentite da questo disegno di legge (come, ad esempio, le varie Baronie del Nuorese, il Gerrei, la Gallura e così via, più volte citate nel corso dei nostri dibattiti come le zone più povere dell'Isola), rimane chiaro che alcuni propositi, che alcuni fini che vengono sbandierati, alcune risoluzioni, alcune possibilità di intervento che si prospettano con questa legge, nella realtà hanno un carattere puramente demagogico, illusorio, velleitario.

In realtà, solamente un gruppo ristretto di Comuni potrà accedere ai finanziamenti, peraltro a mio modo di vedere assai limitati, perchè poco o nulla essi potranno risolvere tenendo conto delle esigenze.

Ma un elemento politico di notevole rilievo, a mio modo di vedere, viene messo in evidenza dalla estensione al settore delle opere pubbliche della originaria proposta relativa alla municipalizzazione dei servizi urbani: l'ammissione più clamorosa del fallimento della vostra politica in materia di lavori pubblici, del fallimento totale della Cassa per il Mezzogiorno, del fallimento, in gran parte, del Piano di rinascita, e la contraddizione costituita dal fatto che la Regione, mentre da un lato tiene depositati in banca decine e decine di miliardi senza poterli utilizzare, dall'altro, come si fa appunto con questo disegno di legge, deve ricorrere al mercato finanziario per contrarre dei mutui che costeran-

no 650 lire per ogni mille lire. Questo è uno degli aspetti sui quali, onorevoli colleghi, io debbo attirare la vostra attenzione. Con questo disegno di legge, mentre da un canto non si utilizzano i fondi disponibili, giacenti nelle banche ed inutilizzati, dall'altro si ricorre al mercato finanziario e si accolla alla Regione stessa un onere passivo per interessi di circa tredici miliardi su venti di mutuo. Siamo sulla linea, quindi, della dilapidazione del pubblico danaro. E' una politica che investe ormai tutti gli organi dello Stato, che investe gli stessi interventi ordinari dello Stato, per cui le disponibilità finanziarie della Regione vanno via via gradualmente e definitivamente sostituendosi agli interventi dello Stato. Ormai non vi è più alcun provvedimento di legge della Regione, che abbia un impegno di carattere finanziario, che non abbia questa principale caratteristica: la sostituzione delle finanze regionali, la sostituzione della Regione ai doveri, agli obblighi che lo Stato ha nei riguardi della Sardegna. Il disegno di legge in discussione, se una cosa potrà realizzare, sarà soltanto il ripiano del passivo finanziario della Società Tramvie della Sardegna. Se una cosa non si realizzerà mai, con questo disegno di legge, sarà invece la municipalizzazione dei servizi urbani di Cagliari e di Sassari. Non abbiamo alcun dubbio in merito, e non soltanto per la macchinosità della legge che si vuole approvare, ma piuttosto e soprattutto per l'orientamento in essa contenuto, che appare chiaramente contrario ad ogni proposito di municipalizzazione e di pubblicizzazione dei servizi di trasporto urbano ed extraurbano.

Ma sono anche chiare le posizioni assunte a Cagliari dal Sindaco Brotzu e a Sassari dall'onorevole Pala, Commissario della Democrazia Cristiana di quella città. Che cosa ha dichiarato, in buona sostanza, il sindaco Brotzu? Che l'Amministrazione di Cagliari prevedeva a suo tempo, quando si manifestarono all'interno del Consiglio comunale orientamenti favorevoli alla municipalizzazione del servizio, prevedeva la presenza nella gestione pubblica della Regione Sarda. Dal momento poi che la Regione Sarda (in sostanza, è questo che il sindaco di Cagliari ha detto) si è disinteressata della cosa ed ha lasciato ai Comuni gli oneri della gestio-

V LEGISLATURA

CXI SEDUTA

13 LUGLIO 1966

ne, anche il Comune di Cagliari se ne è disinteressato. Infatti, non esiste alcun piano o programma in questo senso preparato dall'Amministrazione comunale di Cagliari: ciò lo ha dichiarato il Sindaco Brotzu alla Commissione che ha esaminato questo disegno di legge.

Mi sembra opportuno individuare a questo punto almeno una parte dei motivi per i quali si è giunti alla situazione attuale. A parte i compromessi che hanno preceduto la formulazione di questo disegno di legge, a parte i rapporti che a suo tempo sono stati intrattenuti con la Società Tramvie della Sardegna, non mi pare che possiamo avere dei dubbi sul fatto che il proponente il disegno di legge intendesse limitarne gli scopi alla realizzazione della municipalizzazione del servizio nella città di Cagliari con un campo di validità limitato al settore dei trasporti. Questo però avrebbe escluso la Provincia di Nuoro: da qui i contrasti interni nella Democrazia Cristiana e nello stesso schieramento di centro-sinistra; da qui la ricerca di un compromesso per riportare l'equilibrio e all'interno della Democrazia Cristiana e all'interno della attuale formula di maggioranza. Ma che cosa è venuto fuori da questo compromesso? Un disegno di legge che lascerà tutto come sta oggi, che non muoverà una virgola in direzione della pubblicizzazione dei servizi e di Cagliari e di Sassari e di altri centri della nostra Isola. Questa è in sostanza la realtà che traspare da una attenta lettura del disegno di legge e da un'attenta disamina delle posizioni politiche espresse dal capo dell'Amministrazione di Cagliari e dal capo della Democrazia Cristiana sassarese.

Ma voi della Provincia di Nuoro, che siete, immagino, coloro che più hanno resistito alle tentazioni di un disegno di legge limitato alla municipalizzazione, che cosa pensate di aver risolto quando per quei cinque Comuni della vostra Provincia vi si dà la possibilità di spesa di 6.000 lire all'anno per abitante, quando in Italia nei Comuni al di sotto dei quindici mila abitanti si sono già raggiunte le 50 mila lire anno *pro capite* come spese di carattere comunale? E' una goccia d'acqua in un mare burrascoso, che non risolverà alcuno dei vostri problemi, che non risolverà alcuno dei proble-

mi che hanno costituito motivo del vostro dissenso, che hanno costituito oggetto delle lacerazioni che si sono presentate all'orizzonte politico della Democrazia Cristiana e del Gruppo di maggioranza. Che cosa potrete risolvere quando ormai in alcune città nel nostro Paese si registra una spesa media annua, spesa comunale, di 100 mila lire? Certo, non è che noi neghiamo la possibilità di intervento nel settore delle opere pubbliche, la possibilità di intervento nelle zone interne; del resto, abbiamo manifestato, nel corso della discussione del Piano quinquennale, quali sono i nostri propositi in materia di zone interne; e abbiamo manifestato, anche con emendamenti, quali sono le nostre intenzioni, quali sono le nostre posizioni politiche relative alla possibilità di intervento nelle zone interne... Ma voi avete lasciato cadere queste nostre proposte. Certamente qualche Comune potrà essere in grado di realizzare qualche opera pubblica, di realizzare qualche lavoro, ma non sarà certamente in grado di realizzare né complessi organici di opere pubbliche, né tanto meno alcuni aspetti della applicazione della legge numero 167. Del resto, in ordine alla municipalizzazione dei servizi, la Democrazia Cristiana sassarese, per bocca dell'onorevole Pala, è stata più esplicita del Sindaco Brotzu: egli ha dichiarato ad una delegazione di tranvieri che aveva chiesto un colloquio, presenti i delegati del centro-sinistra, che il motivo, l'impegno relativo ai problemi della municipalizzazione era escluso dal programma amministrativo della Democrazia Cristiana sassarese. Oggi l'onorevole Pala si fa scavalcare a sinistra dal Presidente Maniga, uomo notoriamente di destra, il quale, come avete avuto modo di apprendere dai giornali, ha assunto una posizione chiaramente favorevole alla pubblicizzazione dei servizi urbani ed extraurbani. Dove sono finiti, onorevoli colleghi, i propositi politici del 1956-1957 del gruppo dei giovani turchi, cui lo onorevole Pala, l'onorevole Cossiga, l'attuale Presidente della Giunta, onorevole Dettori, lo onorevole Soddu, diedero vita? Dove sono finiti? Tutti nel calderone doroteo. Tutti i vostri propositi, i vostri scopi sono stati macinati nella tramoggia della politica dorotea. Siete voi, quindi, ormai fuori, nella pratica, da ogni discorso

politico teso a realizzare gli originari propositi che vi portarono su quei banchi, siete fuori da ogni discorso politico teso a realizzare, nella pratica, una linea di rinnovamento politico, una linea di progresso sociale.

I socialisti, i social-democratici, ed i sardisti devono trarre le conseguenze da quanto sta maturando nella nostra Isola, da quanto sta maturando nelle nostre città. Il turco-doroteo onorevole Pala a Sassari, cari colleghi socialisti e social-democratici, vi ha sbattuto la porta in faccia e vi ha cacciato via dalla Giunta stabilendo non una alleanza pendolare, ma una alleanza esplicita a destra con i liberali e con i missini. Oggi l'onorevole Cottoni, anche lui, prega i santi in paradiso per farsi aprire la porta della Giunta municipale di Sassari. Ma, cari colleghi e cari compagni, oggi, malgrado le vostre sollecitazioni, siete respinti con sdegno e ogni discorso teso a ripristinare la formula di centro-sinistra non fa altro che mortificarvi. Nascono da qui le posizioni pratiche e gli orientamenti dell'onorevole Pala e della Democrazia Cristiana. Sono palesi e sono manifesti, questi processi involutivi; sono palesi e sono manifeste le inversioni di marcia, anche perchè nell'Amministrazione comunale di Sassari, nei programmi delle stesse Giunte democristiane, nei programmi dell'ultima Giunta di centro sinistra, vi era contenuto l'impegno per la municipalizzazione di quel servizio; ma voi oggi avete maturato idee e propositi che camminano in senso esattamente contrario. Voi avete maturato idee e propositi che camminano nel senso di ripianare i passivi delle attuali società che in privato gestiscono i servizi di trasporto urbano ed extraurbano. Del resto, siete nella linea della politica nazionale: mentre da un lato l'onorevole Taviani invia circolari ai Prefetti per tagliare i bilanci delle aziende municipalizzate, il Ministero dei trasporti mette allo studio la possibilità di finanziare con decine di miliardi i passivi delle aziende private. Voi siete su questa strada, voi siete su questa linea, e i timidi propositi affacciati dalla precedente Giunta in occasione delle richieste, in occasione delle pressioni che furono esercitate dai lavoratori tranvieri e dalla pubblica opinione sono ormai una

cosa della quale più non si deve parlare.

Mortificati, quindi, i socialisti, i social-democratici e i sardisti che battono alle porte della Giunta municipale di Sassari, repressi nel nascere gli eventuali fermenti interni della Democrazia Cristiana, il gruppo turco-doroteo batte la strada del moderatismo in perfetta linea con il Governo centrale, in perfetta linea con la Democrazia Cristiana centrale, rivelandosi un gruppo assetato di potere più di quanto noi avremmo potuto pensare dieci anni or sono.

Non possiamo quindi condividere i presupposti ed il sottofondo politico sul quale questa legge si basa, non soltanto per la sua macchinosità, non soltanto per le difficoltà della sua applicazione: difficoltà per quanto riguarda la municipalizzazione, difficoltà per quanto riguarda i complessi di opere pubbliche, difficoltà per quanto riguarda le disponibilità finanziarie. Noi non possiamo approvarla in modo particolare per il sottofondo politico che essa rappresenta, perchè all'interno della cornice del velleitario proposito delle municipalizzazioni, del velleitario proposito di intervenire nelle zone interne, vi è solo l'esigenza di mantenere in piedi la gestione privata delle tramvie di Cagliari e delle tramvie di Sassari nel caso in cui ve ne fosse bisogno. L'esigenza, quindi, di tamponare le vostre falle, di ricucire le lacerazioni vi sospinge sempre di più verso la improvvisazione e verso la confusione, provocando danni e ritardi che noi non possiamo avallare, che noi non possiamo assolutamente sostenere.

Per questi motivi, per quelli che sono contenuti nella relazione di minoranza e per quanto dalla nostra parte è stato detto fino a questo momento, noi siamo contrari all'approvazione di questo disegno di legge, anche se ne condividiamo alcuni propositi, ne condividiamo gli scopi originari, per i quali noi ancora ci batteremo, per i quali noi proporremo le opportune modifiche affinché gli obiettivi principali possano essere concretamente raggiunti, non a vantaggio soltanto dei lavoratori interessati, ma a vantaggio anche delle categorie che di questi servizi debbono fruire, a vantaggio anche delle popolazioni sarde. (*Consensi a sinistra*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Catte. Ne ha facoltà.

CATTE (P.S.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione è, come tutti sanno, il risultato di un lungo dibattito, di discussioni e di trattative sorte a seguito delle agitazioni e delle rivendicazioni dei dipendenti dell'Azienda Tramviaria del Capoluogo dell'Isola, dei voti del Consiglio comunale di Cagliari e delle prese di posizione di vari gruppi politici. Si chiedeva l'intervento della Regione per risolvere un problema che, si diceva, ha un carattere non solo economico, ma anche sociale, che interessa non solo un settore, una parte del popolo sardo, ma tutti i Sardi, perchè il problema delle tramvie di Cagliari è solo un aspetto del più complesso problema dei trasporti nella nostra Isola. E veramente non è possibile, a nostro giudizio, analizzare il disegno di legge per giustificarne o segnalarne i limiti e le caratteristiche, senza tener presente come il problema in questi ultimi tempi è venuto maturando con particolare urgenza e gravità, senza porre in rilievo come esso sia venuto allargandosi fino a diventare un insieme di problemi che oggi non solo Cagliari, ma anche tutti gli altri Comuni più importanti dell'Isola sono costretti ad affrontare in conseguenza del loro rapido sviluppo.

La Regione non ha isolato, nè poteva farlo, il problema dei trasporti urbani di Cagliari, che, come si è detto, è solo un aspetto di un problema più vasto; ma neanche poteva, per la risoluzione di tale problema, che riguarda il capoluogo, chiedere alle zone meno fortunate dell'Isola un sacrificio di cui, fra l'altro, nel momento in cui si parlò di gestione regionale, nessuno era in grado di valutare l'entità. Per questo, giustamente, si è subito sentita l'esigenza di inserire la municipalizzazione in una visione più ampia e di allargare quindi la sfera degli interventi che la Regione intende compiere con questa legge. Secondo quanto appare nella relazione di minoranza, la direzione in cui tali interventi avrebbero dovuto muoversi è quella della pubblicizzazione dei trasporti nella nostra Isola, attraverso la realizzazione di sistemi comprensoriali di gestione e la costitu-

zione di una azienda regionale dei trasporti interni. Opportunamente invece il disegno di legge che il Consiglio deve esaminare si propone di creare le condizioni favorevoli per la pubblicizzazione, ma lascia ai Comuni ed ai consorzi dei Comuni il compito e la responsabilità della iniziativa di pubblicizzazione. Infatti, una pubblicizzazione più o meno generalizzata dei trasporti urbani ed interurbani, qualora venisse attuata, in un modo o in un altro, obbligatoriamente, in forza di una legge regionale, andrebbe incontro inevitabilmente a due pericoli: in primo luogo spingerebbe a compiere interventi di pubblicizzazione Comuni e consorzi di Comuni per i quali il problema finora non si è posto, e che non hanno alcuna intenzione di porselo, ma che domani potrebbero essere indotti incautamente ad interventi del genere per la sola preoccupazione di partecipare alla utilizzazione dei fondi che la Regione accantonasse per tale finalità; in secondo luogo, la Regione sarebbe fatalmente trascinata ad imbarcarsi in una gestione che comporterebbe sicuramente oneri rilevantissimi, dei quali, per di più, nessuno oggi è in grado di prevedere l'entità.

Dopo la nomina di un Commissario regionale, sappiamo quale è il passivo dell'azienda tramviaria di Cagliari e sappiamo anche che la Regione ha dovuto accollarsi tale passività. Nessuno, credo, può farsi illusioni sulla entità degli oneri che una pubblicizzazione generalizzata comporterebbe per la Regione, se la pubblicizzazione stessa avvenisse per intervento della Regione. Per tutte queste ragioni, ritengo che il tipo di intervento previsto nel disegno di legge rappresenti la scelta migliore, o, se si vuole, la meno peggiore. La pubblicizzazione, attuata responsabilmente per iniziativa dei Comuni o dei consorzi, darà risultati migliori se chi amministrerà le aziende pubbliche saprà che le passività della gestione non saranno automaticamente accollate alla Regione. Proprio perchè in linea di principio siamo favorevoli alla pubblicizzazione, ci preoccupiamo dei possibili risultati negativi. La Regione ha fatto uno sforzo notevole per mettere i Comuni interessati in condizione di rilevare, ammodernare e risanare le aziende private; spetta adesso a questi Comuni (e in particolare a quello di Caglia-

ri) utilizzare nel modo migliore i fondi messi loro a disposizione.

La principale finalità perseguita dal disegno di legge è quella di mettere i Comuni più importanti dell'Isola in condizione di affrontare in maniera organica i problemi conseguenti al loro disordinato e rapido sviluppo urbanistico. Se a Cagliari il più grave ed urgente di questi problemi è senz'altro quello dei trasporti urbani, negli altri centri le cose stanno quasi ovunque diversamente. Per ciò, è lecito affermare che, se il progetto di legge non avesse previsto, oltre che la municipalizzazione, anche l'utilizzazione dei fondi per l'acquisizione di aree e per la realizzazione di complessi organici di opere pubbliche, la maggior parte delle altre zone, all'infuori delle aree di Cagliari e di Sassari, sarebbero rimaste escluse dai benefici. E' bene sottolineare questo aspetto positivo del progetto che stiamo esaminando, così come è doveroso rilevare che questa legge costituisce lo strumento più valido per affrontare globalmente i problemi dello sviluppo urbanistico. E' evidente infatti che, se un Comune non potesse disporre in partenza di fondi adeguati, non potrebbe mai affrontare compiti quali quello di apprestare piani, affrontare la realizzazione dei piani organici, di opere pubbliche, o acquisire aree e apprestare le relative opere di urbanizzazione. Piani di questo genere richiedono mezzi finanziari che il bilancio ordinario dello Stato o della Regione non assicurano mai in una sola volta ad un Comune.

Mentre nella maggior parte dei piccoli Comuni si è verificato un vero e proprio esodo verso altri centri, per lo più al di fuori della Sardegna, si è verificato in altri un notevole sviluppo demografico e quindi anche urbanistico. Questo fatto, insieme all'accresciuto tenore di vita, pone urgentemente nuovi problemi, quali quello della viabilità interna, della creazione di nuove strutture civili, dell'acquisizione delle aree e di una nuova disciplina urbanistica. Sono problemi caratteristici dei centri più grossi, che devono essere affrontati organicamente. Il criterio col quale tali centri sono stati individuati può essere discutibile. Il limite di 15 o 7 mila abitanti è convenzionale e perciò discutibile, ma trova una valida giustificazione nel-

la esigenza di non creare sperequazioni tra le diverse Province e di non togliere alla legge il suo maggiore pregio, che è appunto quello di evitare interventi dispersivi. Le critiche che oggi si muovono a tale limite sussisterebbero anche se questo venisse modificato in un senso o nell'altro. Sarebbe sempre possibile, ad esempio, una volta che il limite venisse abbassato da 15 a 10 mila abitanti, far rilevare l'opportunità di includere altri centri al di sotto dei 10 mila abitanti.

Non ha fondamento neppure l'altra obiezione secondo la quale dai benefici di questa legge vengono ingiustamente esclusi i piccoli Comuni. L'impegno della Giunta, confortato da un ordine del giorno che sarà presentato in Consiglio, mostra che non si intende eludere le richieste legittime dei piccoli centri, pur tenendo fermo il proposito di consentire interventi organici solo alle amministrazioni dei centri più importanti. Per la stessa ragione, non si è ritenuto opportuno che i finanziamenti venissero accordati a consorzi di piccoli Comuni, perchè in questo caso verrebbe meno quella che è la specifica funzione di questa legge. Tutti i Comuni beneficerebbero dei finanziamenti, ma nessuno sarebbe in grado di formulare un piano, perchè nessuno potrebbe sapere in partenza la quota di finanziamento spettantegli, che d'altra parte, non sarebbe sufficiente per formulare un piano organico di opere pubbliche.

Per tutte queste considerazioni, ritengo di poter affermare che le critiche delle minoranze non hanno un solido fondamento.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Sono i suoi argomenti, che non hanno fondamento.

CATTE (P.S.I.). Onorevole Zucca, se noi vogliamo conseguire determinati obiettivi, consentire cioè interventi attraverso piani organici in alcuni centri che hanno particolari problemi, allora il disegno di legge ha un senso, altrimenti...

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Spieghi cosa significa «piani organici», perchè nella vostra relazione non c'è niente. Spieghi al Consiglio cosa sono questi piani organici.

CATTE (P.S.I.). Per tutte le considerazioni che ho fatto, ritengo di poter affermare che le critiche delle minoranze non hanno un solido fondamento e siano valide, invece, le scelte fondamentali cui si ispira il progetto di legge. In esso, si dice, non è prevista la soluzione globale del problema dei trasporti urbani ed interurbani. A nostro giudizio, è lecito dubitare che oggi la Regione possieda i dati ed i mezzi necessari per affrontare e risolvere in pieno tale problema. Resta il fatto, però, che ai Comuni, ai consorzi tra Comuni, ai consorzi fra Comuni e Provincia, il disegno di legge assicura i mezzi necessari per cominciare ad affrontare il problema, senza che vi sia però l'assunzione da parte della Regione di alcun impegno preciso per i futuri oneri di gestione. E questa mi sembra una scelta giusta. Se è vero che neppure il Comune di Cagliari è vincolato ad utilizzare per la municipalizzazione i fondi messi a sua disposizione, è vero anche il fatto che la Giunta dovrà esaminare le domande e i piani presentati dai Comuni, e potrà sempre approvarli o meno. Difficilmente, mi sembra, il Comune di Cagliari potrà eludere il problema, dopo averlo posto con tanta energia e con tanta insistenza.

Altrettanto giusta, mi sembra, la determinazione di porre i Comuni più importanti in condizioni di affrontare con piani organici di opere pubbliche i problemi conseguenti al loro rapido e disordinato sviluppo. Fra questi problemi, per la maggior parte dei Comuni, quello della municipalizzazione dei servizi non si pone con priorità o urgenza. E' superfluo rilevare come l'attuazione di complessi di opere pubbliche sia destinata ad influire positivamente anche sulla crisi dell'edilizia e sulla disoccupazione.

Un rilievo che mi sembra senz'altro da accettare è quello che si riferisce al termine fissato per la presentazione delle domande da parte dei Comuni. Tale termine deve essere portato a dodici o anche a diciotto mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Concludendo, dirò che una legge si fonda su alcune scelte fondamentali e in base a queste, soprattutto, deve essere giudicata. Io mi auguro che da questo dibattito la legge esca migliorata in alcune sue parti, ma non ne esca snatura-

ta fino al punto da non essere più uno strumento adeguato per raggiungere il fine per cui è stata fatta. (*Consensi al centro*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Lippi Serra. Ne ha facoltà.

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, dopo l'intervento del collega Frau, di ieri, avrei anche potuto rinunciare a prendere la parola in quanto mi pare che egli abbia, nella maniera migliore, chiarito il giudizio della mia parte politica sul disegno di legge in discussione. E non avrei preso la parola oggi, se la lettura più attenta del provvedimento e soprattutto l'atmosfera di stanchezza e di disattenzione che ho rilevato nelle sedute che ci hanno visto impegnati nella sua discussione, non mi avessero convinto della necessità di approfondire l'indagine su questo documento che, indiscutibilmente, presenta degli aspetti di grande importanza ed affronta, o pretende di affrontare, problemi di grande mole per la Sardegna; per ciò, ritengo doveroso, responsabile e necessario affondare le mie indagini critica ed obiettiva per tentare di correggere e modificare l'impostazione della legge che, a nostro giudizio, come bene ha detto l'onorevole Frau, è da rigettare nella sua interezza.

In realtà, il disegno di legge mette a fuoco tre problemi importantissimi della vita regionale: quello che attiene alla necessità di mettere i Comuni della Sardegna, o perlomeno certi Comuni della Sardegna, nella condizione di poter recepire i vantaggi contenuti nell'articolo 1 della legge 167; quello relativo alla necessità e all'urgenza di risolvere il problema dei servizi pubblici urbani ed extraurbani di Cagliari e dei grossi centri della Sardegna (al quale problema si allaccia come appendice, ma importantissima, la necessità di risolvere uno stato di fatto gravissimo che appesantisce l'attuale gestione commissariale delle tranvie di Cagliari); ed infine quello, il più importante forse, che riguarda la possibilità di mettere a disposizione delle Amministrazioni provinciali un certo volume di disponibilità finanziarie onde possano meglio affrontare, per meglio risolverli, i problemi della viabilità provinciale.

Non mi dilungherò troppo, anche per l'invito alla brevità rivoltomi dal Presidente, che volentieri accolgo, e cercherò di sfrondate il mio discorso contenendolo nelle sue parti essenziali. Salterò la prima parte della legge, quella riguardante l'utilizzazione della «167» da parte dei Comuni della Sardegna, la salterò anche perchè ritengo sia stata sufficientemente trattata ieri dal collega Frau. Mi soffermerò invece sul secondo problema affrontato dal disegno di legge, quello delle municipalizzazioni. Trattasi di un problema non nuovo in Italia, che, come gli stessi relatori hanno sottolineato, ha avuto origine da una legge del 1925, esattamente la 2567, problema che in questi anni di regime di centro-sinistra è stato portato e dibattuto ad ogni livello. E' un problema che è rimbalzato anche in quest'aula in più di una occasione, ma che si presenta solo oggi, direi con la sua divisa ufficiale, nel disegno di legge che stiamo esaminando. Ed è un problema grosso, un problema importante, che presenta aspetti economici, oltre che sociali e di dottrina; ecco perchè prima ho sottolineato la mia sorpresa per avere constatato una certa distrazione e noncuranza del Consiglio nell'affrontarlo. Ieri sera ho ascoltato il collega Occhioni con estrema sorpresa e meraviglia, soprattutto quando ho scoperto dalle sue dichiarazioni che il Partito Liberale Italiano si trova su posizioni favorevoli alle municipalizzazioni, quando è noto ed arcinoto che diversa è la posizione ufficiale assunta anche recentemente in Parlamento dal Segretario nazionale di quel partito e quella ancora più recente dell'economista e deputato liberale, onorevole Alpino, il quale il 2 giugno, in un discorso tenuto al teatro Odeon di Firenze, si è battuto contro le municipalizzazioni. Non si può negare che per i responsabili del nuovo corso politico italiano rappresenti una vittoria constatare che anche i liberali, che per la loro natura e per la stessa costituzione politica sono o dovrebbero trovarsi decisamente all'opposto di questa concezione economica, oggi accettino, anzi reclamino, le municipalizzazioni. Noi, che siamo sempre stati più morbidi su questo problema e che non abbiamo mai ostato al concetto della pubblicizzazione dei servizi (purchè considerato, naturalmente, entro il

rispetto di determinate linee, di determinate regole e di determinati principi), dobbiamo dire che non abbiamo difficoltà aprioristica ad affrontare con la massima serietà ed obiettività possibile l'esame del problema delle municipalizzazioni. Quello che però ci lascia stupiti e crea in noi non poche perplessità non è il fatto che ad un certo punto si presenti una legge nella quale si fa richiamo ad un determinato concetto economico; quello che ci lascia perplessi e che ci fa paura è che nella enunciazione di quel concetto, nella enunciazione di quel principio, non si dica in qual modo esso deve essere attuato. Forse non sono stato troppo chiaro nell'esprimere questo concetto e cercherò di esserlo richiamandomi alla stessa legge alla quale si riferisce il disegno di legge numero 18. Quest'ultimo, al comma c) dell'articolo 1, testualmente dice: «procedere alla assunzione diretta dei pubblici servizi secondo le norme del R.D. 15 ottobre 1925, n. 2578, e del regolamento approvato...» eccetera. Orbene, sono andato a rileggere la legge 15 ottobre 1925, numero 2578. Essa contiene una elencazione piuttosto lunga di quelli che, secondo i legislatori di allora, dovevano essere i 19 servizi municipalizzabili, tra i quali servizi è appunto quello che prevede la costituzione e l'esercizio di tranvie e di linee automobilistiche urbane. Naturalmente la legge giustificava, come giustifica ancora, la gestione pubblica di quel tipo di servizi per due ordini di ragioni: 1.o) per determinare la diminuzione dei costi delle prestazioni... sano concetto economico stabilito anche in quella legge; 2.o) per indirizzarne l'esercizio secondo larghi criteri di interesse sociale, agevolandone l'uso anche alle classi meno abbienti. E la legge, sempre la stessa legge 2578, indicava e indica esattamente le due forme di esercizio diretto dei pubblici servizi: la gestione in economia, e la gestione mediante aziende speciali. Dopo aver detto queste cose, dopo aver fatto queste enunciazioni generali di principio, la legge 2578 all'articolo 15 dice che il servizio, tutti i servizi che abbiano scarsa importanza economica, ma che abbiano prevalente interesse sociale, fra i quali appunto quello dei servizi dei trasporti urbani ed extraurbani, debbono essere gestiti a gestione diretta, specificando che la

gestione diretta può essere esercitata o attraverso i normali uffici comunali e con le forme ordinarie delle sue attività oppure mediante la concessione a private imprese.

Ora, perchè ho fatto questo richiamo alla legge? Ho ritenuto necessario fare questo richiamo alla legge 2578 perchè la tendenza rilevata costante in tutti questi anni in Italia non è stata certamente quella di recepire ortodossamente quei principii, ma è stata quella opposta, cioè di determinare la pubblicizzazione dei servizi attraverso la formula delle gestioni mediante aziende speciali. Questo è il caso che si è verificato dappertutto, questo è il caso che si verifica a Roma con la A.T.A.C., a Roma con la S.T.E.F.E.R., con la A.T.A.N. di Napoli, con l'A.T.A.F. di Firenze, con l'azienda trasporti di Genova, con l'azienda trasporti di Bari, e con tutte quelle aziende sorte in questi anni del centro-sinistra e anche prima, a onor del vero, che il centro-sinistra si attuasse.

E' proprio a questo punto, onorevole Presidente della Giunta, che affiorano le mie perplessità. Nella applicazione della legge numero 18 quale interpretazione si darà alla legge 2578 sulle municipalizzazioni? Io ho sentito l'onorevole Catte, il quale poc'anzi, quasi anticipando la mia domanda, ha dato la risposta a questo mio interrogativo quando ha detto: noi, stendendo questa legge, abbiamo inteso stabilire il principio secondo il quale la Regione mette a disposizione dei Comuni che ne facciano richiesta una certa somma spendibile in rate annue per venti anni; ed abbiamo ritenuto fosse più giusto lasciare ai Comuni la possibilità di scegliere il tipo di gestione. E' proprio su questa pericolosa elasticità di applicazione della legge che noi non possiamo essere consenzienti. La legge deve essere precisa nella sua enunciazione e non lasciare dubbi o incertezze. I Comuni non debbono essere lasciati liberi che di osservare scrupolosamente la legge. Quale sarà il tipo di gestione pubblica che si instaurerà una volta che verrà realizzata la pubblicizzazione dei servizi o la municipalizzazione, come si suol più comunemente dire in questo campo? Quale sarà il sistema di gestione pubblica? Sarà quella fino a questo momento realizzata in ogni città d'Italia, o invece si vorrà veramente mantener

fede alle norme contenute nell'articolo 15 di quella legge 2578 che voi richiamate a giustificazione del provvedimento, piuttosto «polpettonesco» che avete voluto portare all'esame e alla approvazione del Consiglio regionale? E' una preoccupazione, onorevoli colleghi che mi ascoltate, onorevole Presidente, che non nasce da una posizione preconcepita e aprioristica, ma dalla constatazione dei disagi che sono maturati in questi anni nelle gestioni municipalizzate di tutta Italia, dalle più grandi alle più piccole. Nasce ancora dalla constatazione che l'azienda trasporti di Milano ha un bilancio di previsione ove si registrano entrate per 85 miliardi di lire, e spese per 120 miliardi di lire con un disavanzo per il 1965 di 35 miliardi di lire; nasce dalla constatazione che tutte le aziende, tutte, nessuna esclusa, registrano dei passivi paurosi: 25 miliardi l'anno l'A.T.A.C.; 15 miliardi la S.T.E.F.E.R.; 3 miliardi e mezzo l'Azienda municipalizzata di Bari, che ha appena un anno e mezzo di vita; 4 miliardi e mezzo di passivo l'azienda municipalizzata di Genova; e a questo aggiungete i paurosi passivi determinati dalle necessità sociali che queste aziende avrebbero dovuto assolvere e non hanno assolto.

Io non so se tutti sappiano che, per esempio, la Cassa Pensioni dei tranvieri ha bloccato la concessione dei libretti di pensione a tutti i dipendenti delle tranvie di Roma, di Genova e di Napoli; perchè Roma è da due anni che non versa i contributi ed ha 14 miliardi di debito verso gli istituti previdenziali; perchè l'azienda municipalizzata di Genova ha una situazione debitoria che si aggira intorno ai 4 miliardi e mezzo; perchè l'azienda di Palermo ha uguale passivo. Ecco quale è questa municipalizzazione alla quale un po' tutti oggi in Italia si orientano, compresi i liberali, che per bocca dell'onorevole Occhioni ci hanno detto di essere per la municipalizzazione. Ebbene, mentre c'è questo riconoscimento del maggior peso delle esigenze sociali su quelle economiche, e si instaura un nuovo principio economico per la gestione di questi pubblici servizi con il proposito di assolvere a una fondamentale esigenza sociale, noi constatiamo che proprio quei fini per i quali una azienda si municipalizza vengono ad essere traditi. E come vengono traditi? Con l'evi-

dente appesantimento dei servizi. Ieri, prima l'onorevole Occhioni e poi l'onorevole Del Rio, ci hanno dimostrato che in questi anni l'incremento del traffico ha ridotto notevolmente la velocità dei mezzi di trasporto e quindi ne ha ridotto la funzionalità. Si sono cioè create le condizioni economiche che si configurano nell'aumento dell'utenza, che determinano poi quei disagi di carattere sociale, di cui vi ho parlato prima, senza che ci sia un palese, seppur piccolo vantaggio, alla comunità, la quale si è sobbarcata il peso di una legittima esigenza sociale senza però vederne la contropartita. Ecco quali sono le ragioni che ci lasciano, che mi lasciano perplesso dinanzi a questo problema.

Noi riteniamo giusto che, nel momento in cui il Consiglio regionale affronta il problema così delicato della pubblicizzazione dei servizi, si sappia chiaramente quale è la linea che sul tema della municipalizzazione la Giunta intende adottare, perchè sull'argomento ognuno esprima, con la massima chiarezza, con la massima responsabilità politica, senza equivoci e senza compromessi, la opinione propria e della sua parte.

Un altro argomento molto importante, anzi, mi permetto di aggiungere, l'argomento più importante di questa legge, l'unico che, a mio giudizio, viene affrontato dalla legge in discussione con sufficiente chiarezza e decisione, è quello contenuto nell'articolo 2, ove al comma a) si legge: «L'Amministrazione regionale è altresì autorizzata a concedere contributi a favore delle Province per la sistemazione delle strade provinciali...» eccetera, eccetera. In questo articolo c'è un solo punto, che vorrei mi venisse chiarito nella replica del Presidente della Giunta; quello che riguarda la sistemazione delle strade provinciali nonché, come dice l'articolo, delle strade di interesse regionale «che potranno essere classificate come provinciali». Io avevo anche a questo comma, nella eventualità che la legge non venisse respinta, come invece io mi augurerei, approntato un emendamento che prevedesse la soppressione delle parole «che potranno essere classificate come provinciali». Cosa che non ho fatto perchè qualche collega mi ha fatto notare che la aggiunta di quelle parole pone l'Amministrazione regionale nelle condizioni di non sottrarre allo Stato l'obbligo

di intervenire a favore di quelle strade che, non avendo carattere provinciale, debbono essere assorbite direttamente dall'A.N.A.S. Comunque mi pare che, in ogni caso, questo articolo debba essere chiarito, per scongiurare il pericolo che la Amministrazione regionale, che così poco brillanti prove ha dato nel campo della viabilità, possa ancora realizzare opere stradali con gli stessi risultati disastrosi fino a questo momento registrati. Mi riferisco a episodi anche recenti di strade regionali per le quali sono stati spesi centinaia di milioni, per non dire miliardi, con i risultati che tutti conoscono. Mi riferisco alla strada Asuni-Samugheo, per esempio, per la quale è stato speso credo più di un miliardo e che ancor prima del collaudo era interamente, o quasi, crollata: strada Asuni-Samugheo, per la quale non esistono possibilità di riparazione e che va rifatta tutta nella progettazione e nell'esecuzione. Mi riferisco anche alla strada che collega Pirri alla superstrada Carlo Felice, strada realizzata a tre corsie, contrariamente alle disposizioni ministeriali che suggerivano che strade di quella importanza, di quel volume di traffico, fossero a quattro corsie, col risultato che a distanza di tre anni si sta oggi facendo la quarta corsia, il cui costo è superiore a quello speso per l'esecuzione delle prime tre corsie.

Perchè non accadano queste ed altre cosette che riguardano problemi stradali, io riterrei, nel caso malaugurato che la legge passasse, che questo articolo venisse emendato nella forma che riterrà la stessa Giunta, onde non accada più che la Regione possa ancora intromettersi nel problema della viabilità delle nostre Province, e perchè non accada, come sta accadendo, che strade dichiarate di interesse nazionale e passate all'A.N.A.S., come la Monastir - Ussana, attendano da anni, per non dire da decenni, una conveniente sistemazione. Le Amministrazioni provinciali avevano bisogno ed urgente necessità di vedere un barlume di speranza per il futuro della viabilità provinciale ed attendevano da anni l'intervento dell'Amministrazione regionale (soprattutto a Nuoro e a Sassari) perchè nel giro di pochi anni, con la 181 e la 126, il loro patrimonio era aumentato a dismisura (l'Amministrazione provinciale di Cagliari è

passata da 260 chilometri a 1.280 chilometri, tenendo anche presente che gli stanziamenti ottenuti fino a questo momento dalle leggi citate hanno consentito la sistemazione o l'avanzata elaborazione di altri 360 chilometri di strade provinciali, anche se rimangono scoperte altre grosse fette di questo enorme patrimonio viario della Provincia). Si tenga conto che nella sola Provincia di Cagliari rimangono ancora da progettare e da realizzare ben 413 chilometri di strada a macadam, oltre 150 chilometri di strade che (già di interesse agrario, di penetrazione agraria) dovranno passare all'Amministrazione provinciale; e si tenga conto che ci sono altri circa 500 chilometri di strade che debbono essere bitumate o comunque per le quali deve essere effettuata la più scrupolosa manutenzione.

Quindi, sotto questo aspetto la legge affronta un problema importantissimo, che attraverso i 35 miliardi da erogare in venti anni, potrebbe, se non totalmente soddisfare le esigenze delle Amministrazioni provinciali, perlomeno mettere le stesse nelle condizioni di completare le opere e di meglio affrontare il problema della viabilità provinciale.

Per concludere dovrò dire che questa proposta di legge, che si è rivelata così confusa per gli aspetti e problemi che responsabilmente sono stati sottolineati dal Consiglio, appare imperfetta e niente affatto chiara anche nella sua parte finanziaria; anzi, potrei aggiungere che l'articolo 11 scopre meglio, con le cifre, tutta la equivocità di una legge, che è nata, come è stato detto da più parti, non tanto dall'ansia responsabile della Giunta e dei partiti di maggioranza di affrontare e risolvere problemi della mole e della importanza di quelli che sono accennati nella legge, ma anche, permettete mi di dire soprattutto, dalla necessità di sanare determinate questioni e soddisfare ansie di carattere puramente politico. L'articolo primo della legge, ove si affronta il problema della 167, mi pare che elimini ogni dubbio e dimostri chiaramente il pateracchio fra i diversi Assessori ed i Gruppi di potere che convergono nell'attuale Giunta; altrimenti non si spiegherebbe, caro onorevole Soddu, come si faccia ad affermare che Mamoiada nel 1966 ha raggiun-

to quei traguardi che giustificano l'intervento della Regione...

SODDU (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Forse lei vuol parlare di Oliena.

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). Sì, mi riferivo ad Oliena. Il discorso vale per Oliena come vale per moltissimi Comuni della Provincia di Nuoro; non si capisce, dal punto di vista tecnico, questa discriminazione tra Comuni della Provincia di Nuoro e Comuni della Provincia di Cagliari. Io non ho nulla contro la Provincia di Nuoro, per carità di Dio, e mi rendo perfettamente conto delle necessità di quella Provincia. Ho vissuto sei anni nella Provincia di Nuoro e ne conosco le ansie, però, ripeto, mentre posso capire i motivi affettivi che hanno provocato il pateracchio della Giunta, non ne capisco le ragioni tecniche. Noi ci domandiamo perchè non allargare la benevolenza a tutti i Comuni delle tre Province; perchè non mettere tutti i Comuni della Sardegna nelle stesse condizioni, almeno potenziali, di poter recepire i benefici di questa legge? Il nostro è un discorso evidentemente di principio, non suggerito dalle volontà di favorire questo o quell'altro Comune; non è il discorso campanilistico di chi essendo di un piccolo paese voglia che anche il suo possa attingere alla grande beneficiata di questa legge. Abbiamo l'impressione che questi problemi importanti della vita regionale siano stati portati qui in questi termini così nebulosi, così incerti, così poco chiari, proprio per accentuare quel clima di babele talvolta anche ideologica nella quale noi del Consiglio regionale siamo spesso immersi fino al collo.

La legge, come abbiamo detto prima, affronta insieme tre ordini di problemi tutti importanti; tre ordini di problemi che sono ben distinti uno dall'altro: il problema delle tranvie e dei trasporti urbani, il problema urbanistico dei grossi e piccoli centri, ed il problema della sistemazione delle strade provinciali. Non vi sono, a mio giudizio, possibilità di comunicazione tra queste tre materie ben precise e ben differenti una dall'altra. Per questo polpettone, qualcuno l'ha chiamato così, per realizza-

re questo polpettone è prevista in 20 anni la spesa di 57 miliardi di lire; cifra non trascurabile per la Regione Autonoma della Sardegna, la quale ha un bilancio che si aggira, *grosso modo*, sui 40 miliardi annui. Tanto è rilevante, la spesa, che l'Assessore alle finanze ha sentito la responsabilità di affermare: «Signori della Commissione, io non ho nessuna difficoltà a portare i 30 miliardi proposti dalla Giunta a 50 miliardi, nè ho alcuna difficoltà a contrarre i tempi di attuazione della legge da 30 a 25 anni, ma ricordatevi che il nostro bilancio è quello che è, e ritenetevi fin d'ora impegnati a non spendere, a non fare più un passo oltre quello che avete fatto». L'Assessore ha richiamato l'attenzione della Commissione sulla necessità di non procedere all'assunzione di successivi impegni di spesa pluriennali che aumentino la già eccessiva rigidità del bilancio, perchè evidentemente si rende conto dell'estremo pericolo che si corre con la tendenza di pietrificare i bilanci con impegni improduttivi a lunga scadenza. L'atteggiamento saggio ed ammonitore dell'Assessore, che noi monarchici apprezziamo, deve farci riflettere. Dinanzi a questo impegno globale di spesa di 57 miliardi, dinanzi a questo impegno annuo che si aggira intorno ai tre miliardi, signori consiglieri, signori della Giunta, signor Presidente, noi avanziamo le nostre perplessità, le nostre paure; abbiamo il diritto ed il dovere di sapere come devono essere spesi questi soldi, in quale direzione esatta, e quale sarà il risultato che si vuole conseguire attraverso questo pesantissimo impegno, che rappresenta una grave ipoteca sulla futura vita della Regione. Potremmo affermare che noi impegniamo addirittura un'altra generazione di Sardi, se è vero come è vero che per venti anni il bilancio della Regione dovrà rimanere inchiodato agli impegni che verrebbe ad assumere attraverso questa legge. E dunque noi, doverosamente, ci poniamo queste domande, e crediamo di avere il diritto di porcele come rappresentanti popolari e per noi stessi.

Quanto verrà impegnato di questi 57 miliardi per ciascuno dei tre problemi che si intende affrontare? La legge non lo dice. Quanto verrà speso per acquistare le aree necessarie per l'attuazione dei piani di cui all'articolo 1 della 167?

Quanto verrà speso per la municipalizzazione dei pubblici servizi, quanto e come? A chi saranno dati? Quale la maniera, il modo, il sistema con il quale verrà attuata la municipalizzazione? Inoltre, lo ripeto ancora a rischio di apparire noioso, sarà la municipalizzazione attuata in gestione diretta assunta dagli uffici del Comune di Cagliari e dagli altri Comuni interessati o invece anche qui, come a Roma, Milano, Firenze ed in altre città d'Italia, sarà creato il grande carrozzone dell'azienda autonoma con i risultati che tutti conosciamo, non ultimo la grave incidenza che questo tipo di organizzazione avrebbe nel bilancio dell'azienda pubblicizzata? Io vi cito soltanto il caso dell'azienda di Milano, che tutti conoscono: nel 1966, i 22 membri del Consiglio di amministrazione della azienda delle tranvie milanesi si sono divisi 180 milioni di lire, pari a 8 milioni e mezzo cadauno. Queste perplessità noi ce le dobbiamo porre perchè si sappia fin d'ora che cosa andranno a determinare i 21 miliardi che verranno spesi per aziende tranviarie municipalizzate. Vogliamo anche sapere esattamente quanto verrà speso per la sistemazione delle strade provinciali e quanto per la partecipazione della Provincia alle aziende municipalizzate. Questi sono gli interrogativi (e concludo per rispetto alla vostra pazienza) questi sono i quesiti che noi ci poniamo. Il mio collega Frau ieri ha eloquentemente indicato quella che sarà la nostra posizione di fronte a questa legge. Noi non possiamo che rigettarla totalmente, seppure, come ho avuto occasione di dire nel corso del dibattito, ne recepiamo le istanze, che sono importantissime tutte, nessuna esclusa, e formuliamo voti perchè il Consiglio unanimemente, nel rigettare la legge, approvi un ordine del giorno nel quale si impegni la Giunta a presentare, nel minor tempo possibile, delle leggi che affrontino singolarmente i problemi qui indicati, leggi sulle quali il Consiglio regionale non mancherà di esprimere serenamente e responsabilmente il suo giudizio definitivo. (*Consensi a destra*).

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare l'onorevole Sanna Randaccio. Ne ha facoltà.

SANNA RANDACCIO (P.L.I.). Rinuncio a

V LEGISLATURA

CXI SEDUTA

13 LUGLIO 1966

parlare. Farò una semplice dichiarazione di voto al termine della discussione.

PRESIDENTE. Benissimo. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 18.

La seduta è tolta alle ore 12 e 35.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Avv. Marco Diliberto

Tipografia Società Editoriale Italiana - Cagliari
Anno 1966