

CCCXLI SEDUTA

(ANTIMERIDIANA)

VENERDI' 18 APRILE 1969

Presidenza del Presidente DETTORI

indi

del Vicepresidente GARDU

I N D I C E

Progetto del quarto programma esecutivo (1967-1969) del Piano di rinascita economica e sociale della Sardegna (Continuazione della discussione):	
PEDRONI	7557
CABRAS	7562
ABIS, Assessore alla rinascita	7569
Proposta di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale sarda trasporti (ARST)». (220) (Discussione):	
MELIS PIETRO	7573
MASIA	7574
RAGGIO	7576
ANGIOI	7581
FLORIS	7584
MARCIANO	7586
DESSANAY	7587
LIPPI SERRA	7590
Rinvio di legge regionale	7557

La seduta è aperta alle ore 9 e 30.

PUDDU MARIO, Segretario ff., dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Rinvio di legge regionale.

PRESIDENTE. Comunico che il Governo centrale in data 17 aprile 1969 ha rinviato la legge regionale 26 marzo 1969 concernente: « Passaggio alle dipendenze dell'Amministrazione regionale del personale dipendente dagli uffici e dai servizi del Ministero dell'agricoltura e foreste passati alle dipendenze della Regione in base all'articolo 7 del D.P.R. 19 maggio 1950, numero 327 ».

Continuazione della discussione del progetto del quarto programma esecutivo (1967-1969) del Piano di rinascita economica e sociale della Sardegna.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del progetto del quarto programma esecutivo (1967-69) del Piano di rinascita.

Si dia lettura della sezione terza del capitolo secondo.

(Segue lettura).

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

PEDRONI (P.C.I.). Signor Presidente, credo sia opportuno, affrontando il dibattito sulla relazione dei settori di intervento del progetto del quarto programma esecutivo, e

più particolarmente sul settore turismo, mettere in risalto il bifrontismo della Giunta in generale e dell'Assessorato al turismo in particolare, in merito alla politica turistica.

Tutti i settori di intervento sono stati costellati, nel corso di questi ultimi anni, e in modo particolare in questo ultimo anno, da tavole rotonde e convegni di studio proprio per giustificare l'inattività e a volte la incapacità della Giunta a realizzare qualcosa di buono e di utile per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna.

Come ho avuto occasione di ricordare tempo fa, nel corso di questi ultimi venti anni la Giunta regionale non ha fatto niente per affrontare e risolvere, per esempio, il problema urbanistico della Sardegna. Ma in compenso questa Giunta organizza tavole rotonde per discutere i problemi urbanistici dell'isola oltre che la bozza di un disegno di legge urbanistico che però arriva in Consiglio con molti mesi di ritardo e a molti mesi di distanza da quella famosa tavola rotonda e che ancora non si è potuto discutere in Commissione e tanto meno potrà essere discusso in aula nel corso di questa legislatura. Ma vi è di più. La Sardegna muore di sete per la crisi idrica, la quasi totalità dei Comuni sardi non hanno acqua sufficiente per approvvigionare popolazioni e industrie, ma ecco che la Giunta organizza un convegno sulla utilizzazione delle acque in Sardegna. E non poteva certamente mancare nel quadro di questi convegni e tavole rotonde, il convegno sul turismo sociale, visto che siamo, come dice l'Assessore Ghinami, alle soglie della civiltà del tempo libero, alle soglie di un periodo nuovo della storia dell'umanità. Un altro convegno organizzato per dire: faremo.

Intanto oggi discutiamo il progetto del quarto programma esecutivo che affronta il problema del turismo allo stesso modo in cui è stato sempre affrontato, cioè stanziando qualche soldo da dispensare poi a speculatori privati, o costruendo qualche infrastruttura che renda qualche voto a questo o a quell'Assessore. Ecco il bifrontismo di questa Giunta: da una parte i convegni, le tavole rotonde, dall'altra parte la politica di sempre che non af-

fronta e non risolve i problemi della Sardegna e, per quanto ci concerne, i problemi dello sviluppo turistico della Sardegna.

Ma proprio per renderci conto della differenza che esiste tra le cose che questa Giunta dice di voler realizzare e la realtà turistica della Sardegna, credo sia bene ricordare (come del resto ha fatto la Giunta a pagina 140 del progetto del quarto programma esecutivo) i punti principali delle direttive di politica turistica delineati nel piano quinquennale. Si dice che le direttive di politica turistica delineate nel piano quinquennale per il settore del turismo possono riassumersi nei seguenti punti principali: potenziamento ed efficienza del sistema dei trasporti esterni per consentire l'accesso di sempre più larghe correnti turistiche, la creazione di un sistema di ricettività capace di accogliere flussi turistici consistenti ed in particolare di tipo medio e modesto. Espansione delle attrezzature extra alberghiere e complementari, e così via di seguito. Queste, almeno si dice, erano le intenzioni e le direttive di politica turistica da realizzare. Cito ora qualche dato che ho ricavato dallo stesso progetto del quarto programma esecutivo, per capire veramente che cosa è stato fatto in questo settore e più particolarmente per la creazione di un sistema di ricettività capace di accogliere flussi turistici consistenti ed in particolare di tipo medio e modesto. Sulla scorta di questi dati risulta che in Sardegna oggi abbiamo una ricettività intorno ai 14 mila posti letto e si spera di raggiungere, alla fine di questo quarto programma esecutivo, i 20 mila posti letto.

Basterebbe questo dato, onorevoli colleghi, posto a confronto della disponibilità di posti letto di una cittadina di 70 mila abitanti come può essere Rimini che dispone di circa 100 mila posti letto contro i 20 mila ipotizzati per la Sardegna alla fine del 1971, per capire che in Sardegna in queste condizioni il discorso sul turismo, come iniziativa economica, non solo è assurdo, ma serve soltanto a gettare polvere negli occhi.

Non saranno certamente i convegni sul turismo sociale a cambiare una realtà che è la conseguenza di una politica finora seguita da

queste e dalle altre Giunte regionali, politica che finora ha evitato l'esame globale del problema dello sviluppo turistico, che si è limitata finora ad iniziative ed interventi parziali e settoriali rivelatisi in generale dispersivi e senza alcuna incidenza per lo sviluppo turistico dell'isola.

In questo quadro, il convegno sul turismo sociale organizzato dall'Assessore onorevole Ghinami, può avere solo un significato autocritico per tutto ciò che non è stato fatto nel passato, ma l'autocritica ha un senso solo se serve a superare e correggere errori. E in tal senso il progetto di quarto programma esecutivo avrebbe dovuto costituire il banco di prova per una diversa azione ed un diverso indirizzo programmato dello sviluppo turistico dell'isola.

La realtà è che con il quarto programma esecutivo si continua la linea di prima, la linea seguita nel corso di questi ultimi anni. Si cerca, in sostanza, di disporre di una somma maggiore per poter finanziare un po' più di alberghi, costruire qualche discesa a mare in più (questa è la sola novità che vi è nel settore turistico in questo quarto programma esecutivo) e costruire un aeroporto in alcuni punti dell'Isola.

Oggi il turismo ha raggiunto dimensioni ed importanza tale da rendere inadeguate, non soltanto le strutture, ma soprattutto il tipo di sostegno più o meno diretto che fino ad oggi ha accompagnato la cosiddetta politica di sviluppo turistico nella nostra Isola. L'onorevole Ghinami, al convegno sul turismo sociale, ha riconosciuto che «ci avviamo a dover affrontare un inarrestabile movimento di massa che già caratterizza incisivamente l'era nella quale viviamo». «Il turismo [continua l'Assessore Ghinami] e le vacanze sono considerate non più una eventuale possibilità, ma una esigenza, un diritto ed anche un dovere. Ma perché questo diritto possa essere esercitato da ogni categoria di lavoratori come del resto sancisce il dettato costituzionale, è però necessario che l'ente pubblico lo renda possibile e facile attraverso particolari incentivazioni».

La critica, evidentemente, non può investire questi buoni propositi dell'Assessore al

turismo, come non può investire i buoni propositi dell'intera Giunta, ma investe tutta la politica turistica finora realizzata ed in particolare la continuazione di tale politica così come si configura nel progetto del quarto programma esecutivo.

Di fronte a tale realtà che valore può avere l'affermazione che l'ente pubblico deve rendere possibile e facile il diritto alle ferie (e quindi possibile e facile l'inserimento di larghe masse di lavoratori nel flusso turistico), se poi nella realtà, non solo non si creano gli strumenti e le attrezzature necessarie, ma si realizza una politica che vuole liquidare anche quel minimo di strumenti e di attrezzatura di cui attualmente si dispone? Esiste, per esempio, un ente, l'ESIT, che nel corso degli anni passati ha costruito una serie di alberghi nella nostra isola. Io non discuto come e dove questi alberghi siano stati costruiti e non intendo, per il momento, discutere come questi alberghi sono stati gestiti; a me interessa in questo momento sottolineare soltanto il fatto che, mentre da una parte si dice che l'ente pubblico deve rendere facile e possibile l'inserimento di masse di lavoratori tra le correnti turistiche, dall'altra parte la Giunta e la maggioranza respinge il nostro ordine del giorno sull'ESIT con il quale noi intendevamo opporci al tentativo di liquidare indiscriminatamente il patrimonio alberghiero dell'ESIT. Se questa è la linea della Giunta i casi sono due, onorevole Assessore: o vi decidete a liquidare l'ESIT oppure bisogna declassarlo (come già avete fatto in sostanza) ad una agenzia di propaganda turistica. In quest'ultimo caso non si capisce però perché si debba mantenere ancora un apparato così numeroso, così costoso, con un consiglio di amministrazione vasto come quello attuale. Non serve, quindi, trincerarsi dietro un convegno ed un ipotetico progetto di legge sul turismo sociale se poi in pratica nel quarto programma esecutivo si continua sulla linea vecchia e si respinge anche un ordine del giorno che in definitiva serviva a fornire all'Assessore al turismo e alla Giunta indirizzi e strumenti per favorire e sviluppare il turismo medio e di massa nella nostra Isola. Si diceva in quell'ordine del giorno che il problema dell'attrezza-

tura ricettiva in Sardegna comporta la presenza promotrice e direttrice dell'intervento pubblico, anche nel campo della gestione economica. Evidentemente qui si tratta di vedere come riorganizzare quest'ente pubblico che deve gestire determinati alberghi e attrezzature turistiche. La Giunta invece decide di liquidare il patrimonio alberghiero turistico e però, contemporaneamente, ci ripropone nel quarto programma esecutivo di portare avanti le pratiche di finanziamento per realizzare entro pochi anni alcune altre migliaia di posti letto, in modo da poter arrivare ad avere in Sardegna una disponibilità di 20 mila posti letto dispersi in tutto il territorio dell'Isola. Che valore quindi può avere l'affermazione contenuta nel quarto programma esecutivo che le direttive di politica turistica mirano a creare un sistema di ricettività capace di accogliere flussi turistici consistenti ed in particolare di tipo medio e modesto?

Quali flussi consistenti volete accogliere, ci domandiamo, se in realtà oggi non si è in condizioni in Sardegna di sistemare in una qualunque zona turistica dell'isola un gruppo di 500 persone? Il problema è che il tipo di intervento realizzato fino ad oggi dalla Giunta e la scarsità di mezzi finanziari impiegati in questo settore non hanno inciso nè per la realizzazione delle infrastrutture necessarie, nè tanto meno per la realizzazione delle strutture. Dice l'onorevole Ghinami al convegno sul turismo che nel nostro paese, fino a qualche tempo fa, l'interesse per il turismo sociale era completamente carente. «Vorrei aggiungere [continua l'Assessore] che la classe politica italiana, specie quella a livello nazionale, ha dimostrato una certa sordità ad intendere anche l'importanza economica del cosiddetto turismo industriale, che tuttavia costituisce oggi il capitolo di spesa più consistente nel commercio internazionale. Non si spiega diversamente come nel nostro paese a un settore che denuncia un fatturato di oltre 2.500 miliardi (contro un fatturato dell'IRI di 1.600 miliardi) che assicura (questo fatturato) circa 100 miliardi di apporto valutarario, che occupa un milione di lavoratori del settore, venga destinato soltanto lo 0,14 per cento delle uscite del bilancio statale».

Ma forse che in Sardegna la Giunta ha mostrato maggiore sensibilità per il settore del turismo, per lo sviluppo del turismo? Credo che si possa dire con tutta tranquillità che la prospettiva dello sviluppo turistico dell'Isola viene troppo spesso avanzata come elemento capace di distogliere l'attenzione delle popolazioni di questo o di quell'altro centro che ricercano le cause, le responsabilità della loro crisi economica.

Certo, per molte zone della Sardegna il turismo può costituire uno degli elementi dello sviluppo economico, a condizione però che in esse, sulla base di un piano concreto di sviluppo, si creino condizioni infrastrutturali e ricettive tali da assicurare un flusso turistico di massa. Ma ancora la Giunta non intende marciare su questa strada, per cui il problema dello sviluppo turistico della Sardegna rimane un obiettivo alquanto lontano nel tempo. Però la Giunta afferma che intende potenziare il sistema dei trasporti esterni per consentire l'accesso di sempre più larghe correnti turistiche nell'Isola, senza sapere poi dove queste correnti turistiche potranno trovare ospitalità. Ma cosa intende la Giunta per potenziamento del cosiddetto sistema dei trasporti esterni? Forse la Giunta intende la costruzione di alcune piste di atterraggio per voli charter, come, se non erro, è stato detto qui ieri sera? Io vorrei porre questa domanda: credete veramente che con due piste di atterraggio in più si possano risolvere i problemi turistici dell'Isola e più particolarmente i problemi dello sviluppo turistico della zona di Tortolì e della zona di Oristano? A parte il fatto che la costruzione di detti aeroporti presuppone un iter burocratico che la Giunta non ha voluto neppure seguire; credo che a questo proposito a nulla serva la giustificazione dell'onorevole Abis, il quale ha sostenuto che in fin dei conti si trattava di costruire due piste di atterraggio, senza tener conto che due piste per voli charter devono essere abilitate all'atterraggio di reattori e quindi devono avere tutti i requisiti tecnici stabiliti per i normali aeroporti. Occorre dire subito che un aeroporto a carattere turistico deve presupporre nella zona tali attrezzature ricettive da permettere un costante flusso

di turisti. La Sardegna, d'altro canto, non è un'isola sconfinata come l'Australia, onorevole Abis, e sono convinto che i due aeroporti esistenti — Cagliari ed Alghero — più il terzo aeroporto (che spero che possa entrare in funzione almeno fra due, tre anni), quello di Olbia, siano più che sufficienti a smaltire tutto il traffico turistico ipotizzabile nel futuro, a condizione però che si creino strade di collegamento a scorrimento veloce, infrastrutture adeguate ad un decente sviluppo turistico.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Mi sembra la guerra degli aeroporti. Ma anche questi sono richiesti dalla popolazione.

PEDRONI (P.C.I.). Non è questione di volontà della popolazione, onorevole Abis. Se lei va a Tortolì e propone la costruzione di un aeroporto, la popolazione di Tortolì dirà: «Ben venga l'aeroporto». Il problema è di sapere a che cosa serve l'aeroporto di Tortolì, quando con una strada a scorrimento veloce da Tortolì si possono raggiungere gli aeroporti sardi con lo stesso tempo che una macchina raggiunge l'aeroporto della Malpensa dal centro di Milano. Quando lei propone l'aeroporto ad Oristano, onorevole Abis, deve dimostrare a che cosa serve quell'aeroporto, quando in 40 minuti, da Oristano, si può raggiungere Elmas, un aeroporto attrezzato che può soddisfare tutte le esigenze del movimento turistico della zona. Ma di quale movimento turistico possiamo parlare nella zona di Oristano, se non avete creato ancora le infrastrutture necessarie e soprattutto non avete creato il sistema di ricettività capace di accogliere masse turistiche considerevoli, che possano accedere, mediante prezzi bassi, ai nostri alberghi? E' per questo che occorre intervenire con una certa urgenza, onorevole Abis, per dare logica, ordine ed attualità a tutti gli interventi di insediamento turistico nella nostra Isola.

Di qui l'esigenza di portare avanti con la massima rapidità quei piani urbanistici comprensoriali che non si sa quale fine abbiano fatto, in modo da non compromettere ulteriormente il patrimonio paesaggistico della nostra Isola, che sotto certi aspetti ancora oggi rap-

presenta una delle risorse fondamentali del turismo in Sardegna. D'altra parte (anche in riferimento alla definizione urbanistica comprensoriale) si rende sempre più urgente una legge di pianificazione urbanistica della Sardegna, in modo da prevederne uno sviluppo armonico anche in funzione dello sviluppo turistico.

Il problema è quindi di comprendere che occorre mutare strada, se si vuole veramente che il turismo rappresenti per la Sardegna un settore economico di un certo peso, se si vuole in definitiva rendere accessibili le bellezze naturali della Sardegna a sempre più larghe masse popolari della Sardegna stessa e del Continente. Ma credete proprio che per raggiungere questi obiettivi sia sufficiente aumentare di qualche migliaio i posti letto in Sardegna?

Alberghi se ne sono costruiti e se ne costruiranno ancora nel futuro, ma sono questi alberghi in condizione (ci chiediamo) di reggere alla concorrenza delle altre zone dell'Italia (di quei 100 mila posti letto di Rimini, per esempio) della Spagna, del Portogallo, della Grecia e della Jugoslavia? Sono in condizioni di reggere a questa concorrenza sia dal punto di vista dei prezzi, sia dal punto di vista dei servizi, per non parlare delle attrezzature extra-alberghiere complementari?

Ecco che qui ritorna, onorevole Abis, il problema dell'ente pubblico che orienti, organizzi, gestisca attrezzature turistiche ricettive al fine di agevolare, convogliare e sviluppare le correnti turistiche verso la Sardegna. La Sardegna se vuole inserirsi nel contesto dell'attività turistica nazionale ed internazionale, deve attrezzarsi per ricevere il turismo sociale a medio reddito, promuovendo in tal senso una offerta di servizi che assicuri costanti flussi turistici dall'interno, dal Continente e dall'estero.

A parte queste considerazioni credo che sia necessario porre alla Giunta, all'Assessore al turismo, all'Assessore alla rinascita una domanda ben precisa: ritenete veramente che in Sardegna con le infrastrutture esistenti e con quelle che ipotizzate sia possibile sviluppare un'attività turistica di un certo rilievo? Io sarei curioso di conoscere se attualmente esiste in

Sardegna un solo centro turistico, un solo centro direi cosiddetto turistico che possa vantare il privilegio di avere risorse idriche sufficienti ad un normale e civile approvvigionamento idrico.

Basta soltanto questa considerazione per capire quanto chimerica e ingannevole sia quella prospettiva di sviluppo turistico che andate sbandierando. Occorre perciò affrontare il turismo in termini diversi dal passato, occorre affrontare il problema delle infrastrutture civili (l'acqua, le strade, i mezzi di comunicazione, i collegamenti con il continente e le relative tariffe di trasporto). Onorevole Abis, il problema delle tariffe di trasporto, la difesa del patrimonio paesaggistico, la costruzione di una attrezzatura ricettiva comoda e a buon mercato, sono le condizioni indispensabili per promuovere e organizzare un flusso turistico medio e di massa nella nostra Isola. Si tratta inoltre di avere idee chiare sul tipo di sviluppo turistico che si intende incrementare e su quale tipo di domanda si intende puntare. Credo che uno dei compiti fondamentali, allo stato attuale delle cose, sia quello di puntare su un tipo di turismo interno. Ma questo tipo di turismo interno presuppone in Italia ed in Sardegna una politica diversa da quella finora realizzata dal centro-sinistra. Una politica programmata che tenga conto anche dell'articolo 36 della Costituzione che dice testualmente: «che il lavoratore ha diritto al riposo infrasettimanale ed a ferie annuali retribuite e non vi può rinunciare». Si tratta, in definitiva, di realizzare una politica economica che soddisfi il diritto del lavoratore a fruire del turismo ed impegni lo Stato e la Regione al dovere di soddisfare tali esigenze.

Appare perciò evidente che la battaglia per l'aumento della domanda interna e per lo sviluppo dell'offerta ai lavoratori, fa parte della battaglia più generale contro gli indirizzi che finora hanno caratterizzato la politica economica e sociale del Governo centrale e della Giunta regionale. Piena occupazione e salari più elevati per i lavoratori sardi sono condizioni indispensabili per favorire lo sviluppo di una domanda interna e per assicurare ad essi il diritto alle ferie ed al turismo. Ancora una

volta dobbiamo però rilevare che questi obiettivi rimangono come una prospettiva da conquistare attraverso una lotta in Consiglio e soprattutto nel Paese.

Il progetto di quarto programma esecutivo, se in generale non soddisfa le esigenze generali di una reale rinascita economica e sociale della Sardegna (come è stato ampiamente documentato negli interventi dei colleghi che sono intervenuti nella discussione generale e sui settori di intervento) tanto meno soddisfa le esigenze fondamentali per uno sviluppo del turismo di massa e popolare in Sardegna.

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

CABRAS (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, non si può proprio dire che in fondo (nonostante le mie e le vostre preoccupazioni) questo dibattito sul progetto di quarto programma esecutivo non sia un dibattito vivace. Bisogna però apportare subito una correzione sull'uso dei termini. Io ho parlato di dibattito, ma in realtà di un dibattito vero e proprio non si tratta, perché il dibattito presuppone l'intervento nella discussione di più voci, non solo, ma di più parti interessate a sostenere le varie tesi che si contrastano. Qui si tratta piuttosto di un dialogo al quale, da un lato partecipiamo noi, il nostro Gruppo, e dall'altra partecipa (di questo dobbiamo dargliene atto) attivamente l'onorevole Abis, Assessore alla rinascita. *(Interruzione dell'onorevole Abis).*

No, mi dispiace, io le sto dando atto di questo; le sto facendo un elogio. Onorevole Abis, il fatto di essere stato lasciato solo in questa circostanza dalla sua maggioranza deve dire che può essere interpretato almeno in due diversi modi: o che la maggioranza la vuole abbandonare, oppure che la maggioranza ha in lei tanta fiducia da lasciarlo solo, il che per lei potrebbe essere un buon auspicio per l'avvenire e personalmente io le posso anche augurare che questo auspicio si realizzi.

Comunque, a parte gli scherzi, onorevole Abis, penso che in fondo potrà tranquillizzarsi perché questo dibattito potrebbe anche essere

paragonato a una specie di film western americano in cui vi è sempre una netta contrapposizione tra buoni e cattivi e in cui si assiste sempre a quel gioco per il quale i buoni durante tutto il film si trovano in minoranza e si trovano quasi ad essere sopraffatti dai cattivi (il buono sarebbe lei, onorevole Abis, in questo caso e i cattivi saremmo noi), ma alla fine i buoni trionfano perché arrivano i nostri. Alla fine di questo dibattito immagino arriveranno, onorevole Abis, i suoi, la sua maggioranza col voto favorevole al quarto programma esecutivo che lei, la Giunta di cui ella fa parte, hanno predisposto. Io debbo, a questo punto, ricordarle (dato che ormai si tratta di un dialogo, onorevole Abis, lei mi può dare atto che le cose ormai avvengono a questo modo) due critiche che, rispondendo al collega onorevole Congiu ieri pomeriggio, ha mosso al nostro comportamento, alla nostra azione politica nei confronti del quarto programma esecutivo. Ella ci ha detto innanzitutto che noi respingiamo questo quarto programma esecutivo perché in esso non vi sarebbero sufficienti garanzie dell'adempimento di quel principio che è posto a base della legge 588, il principio dell'aggiuntività. Ed ha anche aggiunto a questo proposito: «Non importa [non so con quanta fondatezza da un punto di vista giuridico e da un punto di vista politico] considerare l'aggiuntività *a priori*, cioè prima che un Piano sia fatto e prima che il Piano sia approvato; quello che importa è che l'aggiuntività si verifichi al momento dell'attuazione dei programmi».

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Non ho detto questo.

CABRAS (P.C.I.). Ha concluso a questo proposito: «Voi del Gruppo comunista non ci avete mai detto che cosa intendete fare e che cosa intendete chiederci perché questo presupposto, questo principio fondamentale della legge 588 si verifichi».

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Avrò detto tante cose, ma non questo.

CABRAS (P.C.I.). Io la interrompi e dissi che noi veramente eravamo in attesa di sapere

che cosa voi intendete fare perché questo principio fondamentale della legge (senza la quale nessun piano e nessun programma può essere realizzato seriamente) si verifichi veramente. Ma le debbo dire che, a questo proposito, noi non siamo mai stati inerti. Ella ricorderà certamente, anche se poi forse è stato, diciamo così, uno dei principali, mi scusi il termine, affossatori di quella politica, ricorderà la politica contestativa che a un certo punto la Giunta, presieduta dall'onorevole Dettori e tutto il Consiglio in tutti i settori (e non solo tutto il Consiglio ma direi tutta la Sardegna) aveva intrapreso nei confronti dei Governi nazionali e nei confronti dello Stato. Può affermare, onorevole Abis, che noi non abbiamo partecipato, collaborato attivamente, lealmente nel campo della politica contestativa? Noi, quando si tratta di fare delle cose, quando si tratta di fare assieme agli altri (assieme ai Gruppi, al vostro Gruppo che è quello che più conta in questo Consiglio regionale) delle cose che vadano veramente in direzione della rinascita della Sardegna, noi siamo sempre presenti. Siamo stati presenti in quella occasione e se voi vorrete ancora una volta riesumare e ridare vita a quella politica noi saremo ancora presenti. Quello che a me pare, onorevole Abis, è che questa politica voi ormai la abbiate sepolta per sempre, perché il vostro partito da solo non può fare e non potrà mai fare se non a costo di gravi rotture e di gravi fratture interne. La Democrazia Cristiana può fare, ma fino a un certo punto (cioè precisamente soltanto fino al punto di rottura) la politica contestativa in Sardegna, ma non la può fare e non la può accettare in campo nazionale.

Un'altra critica ella ci ha mosso, onorevole Abis, rispondendo all'intervento del collega Congiu: ha detto che in fondo noi non abbiamo saputo contrapporre al vostro programma un programma alternativo. Non solo, più precisamente ha detto che attraverso gli emendamenti che noi abbiamo proposto non sarebbe emersa quella linea alternativa e tanto meno sarebbero emerse e venute fuori le correzioni necessarie perché il Piano, diciamo così, si porti su una linea alternativa. Onorevole Abis, lei ci chiede una cosa molto difficile, estremamente diffi-

cile, perché ella sa che quando una persona nasce storpia, nasce gobba, la si può anche raddrizzare, ma soltanto fino a un certo punto. Di un gobbo non si potrà mai fare, nonostante i progressi della scienza medica, un uomo perfetto, un uomo scheletricamente perfetto, a meno che non si ricorra al sistema cui pare avesse ricorso, in quel di Sorso, un giovane crucciato perché il padre era nato gobbo; volendo egli eliminare la gobba del padre alla fine usò una pressa, la pressa di un frantoio. Mise il padre nella pressa e pressò abbondantemente; alla fine dell'esperimento il padre era morto, ma egli si felicitò con se stesso dicendo: peccato che sia morto, adesso era dritto come una candela.

Se noi, onorevole Abis, dovessimo apportare le correzioni necessarie per portare il suo programma sulla nostra linea, alla fine quel programma non sarebbe più suo ma nostro. Ed è chiaro che voi non vi spingereste mai fino a tanto nell'accettare le nostre correzioni e le nostre proposte correttive onorevole Abis. Questa è la situazione. E' un piano questo che non può essere corretto.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Siamo d'accordo per la pressa.

CABRAS (P.C.I.). Va bene. Allora se lei, onorevole Abis, è d'accordo con la pressa, l'unico sistema è quello di far morire il piano, cioè lo ritirate e ne rifacciamo un altro come deve essere fatto.

Sempre a questo proposito vorrei sapere, ad esempio, come si potrebbero introdurre delle correzioni dove il piano non prevede assolutamente nulla.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Presentate emendamenti aggiuntivi.

CABRAS (P.C.I.). Ieri abbiamo ascoltato l'intervento del collega Torrente, che è stato ascoltato da tutti perché era interessante. Che cosa è emerso da esso? E' emerso che per il settore della pesca, che potrebbe essere uno dei settori portanti della economia e dello sviluppo e della rinascita della Sardegna, non c'è

assolutamente niente, almeno nel senso che il collega Torrente ci ha descritto. Qua è inutile correggere. Se si vuol intervenire effettivamente bisogna rifare il Piano e, naturalmente, con altri principii.

E' giacché siamo entrati in questo campo, cioè nel campo che si potrebbe definire delle lacune del quarto programma esecutivo e della pianificazione della Regione Sarda (ella approva perché si sente responsabile interamente del quarto programma esecutivo, ma non si sente interamente responsabile della pianificazione per la quale le responsabilità sono diverse) tanto per incominciare l'esame del settore del turismo, io inizio proprio con una lacuna che colpisce subito l'attenzione di chi legge. Proprio nella prima pagina della relazione leggo un lungo periodo nel quale si dice che il turismo significa impiego del tempo libero da un punto di vista attivo, cioè da un punto di vista del godimento del tempo libero, dell'impiego attivo del tempo libero. Ci sarebbe nel turismo moderno la tendenza all'impiego attivo del tempo libero. Questo sarebbe uno dei principali scopi per cui la gente fa il turismo. Deve fare il turismo, non per riposarsi passivamente standosene a letto, ma per dilettersi, per esercitare qualche attività inconsueta, dando sfogo a qualche hobby, per ampliare le proprie nozioni culturali. A questo proposito il tempo libero viene sempre più intensamente sfruttato nella pratica di attività sportiva, nello spettacolo, nelle visioni ai musei e alle gallerie d'arte, ai centri rilevanti per motivi storici, artistici ed archeologici. Io condivido perfettamente questa opinione (d'altra parte non si può non dividerla perché è un dato ormai acquisito anche dalla scienza economica). Si vuol fare del turismo? Vi deve essere la possibilità che gli utenti di questa attività possano trascorrere in un certo modo il loro tempo libero. Ma, onorevole Abis, abbiamo pensato seriamente, questo quarto programma esecutivo e tutta la pianificazione regionale ha pensato seriamente a questo? Per esempio, io leggo: «Il tempo libero viene sempre più intensamente fruito nella pratica attività sportiva». Cosa si intende per attività sportiva che viene fruita dai turisti? Intendiamoci bene, non

sport come spettacolo, ma sport attivo. Forse la gente viene in Sardegna per giocare a pallone, o per giocare a ping pong? Sì, ci si può essere la gente che lo farà, che si diletta anche di ping pong e di calcio, ma io dico, onorevole Abis, che uno degli sport preferiti dai turisti e che potrebbe dare un incremento enorme al turismo in Sardegna è la caccia, è la pesca sportiva di cui ella ha parlato quasi con una certa sufficienza ieri sera... (*interruzioni*).

E' cacciatore, ma non è sportivo. Ma cosa si è fatto per la caccia? In Jugoslavia, per esempio, la caccia, questa attività sportiva, credo che sia uno dei fondamentali fattori, una delle fondamentali attrattive turistiche. Nel nostro programma non c'è nulla. In tutta la politica regionale per la caccia che cosa c'è? L'unica cosa è che si contribuisce a pagare un certo numero di guardie venatorie e a costituire quelle riserve di caccia che non rappresentano niente, che sono anzi controproducenti. Non c'è niente, neppure un accenno, non dico al finanziamento, ma neppure alla necessità di modificare la legislazione, di fare una legge per regolare, per disciplinare e per incrementare questa attività che, dal punto di vista turistico, potrebbe essere una delle attrattive fondamentali della Sardegna. Abbiamo, per esempio, dei tipi di selvaggina qui in Sardegna che costituiscono un'attrattiva formidabile per chi è cacciatore. Pensiamo, per esempio, alla pernice sarda. Il cacciatore verrebbe volentieri dal continente per ammazzare una sola pernice. Oggi siamo al punto che vengono dei cacciatori dal continente, che ci stanno tre giorni e spendono decine di migliaia di lire e rientrano a casa loro senza poter portare nel carniere neppure uno di questi preziosi volatili, mentre vanno in Jugoslavia spendendo la stessa cifra e tornano con un grossissimo carniere.

Altrettanto dicasi della pesca sportiva nei fiumi, che potrebbe essere una altra attrattiva fondamentale per incrementare il turismo in Sardegna. Noi abbiamo fiumi, piccoli corsi d'acqua bellissimi perché limpidi e freschi, dove è veramente un piacere, per gli appassionati di questo sport, vagare alla ricerca della preda. Anche in questo campo non abbiamo una

politica e tanto meno possiamo avere dei finanziamenti, non ci pensiamo neppure.

Così come non pensiamo, onorevole Abis, proprio nel campo delle attrattive (qua è presente l'onorevole Lilliu che se n'è lamentato infinite volte) ad un altro settore, cioè quello dei musei, delle gallerie d'arte, dei centri rilevanti per motivi storici, artistici ed archeologici. Cosa stiamo facendo nel campo della archeologia? Abbiamo 7 mila nuraghi, chissà quante tombe di giganti, chissà quante migliaia di monumenti in via di distruzione perché la gente utilizza le pietre di questi monumenti per costruire case, casupole, stalle e molte volte per costruire un recinto per gli animali. Le ricerche archeologiche potrebbero costituire una attrattiva turistica anche per le più sperdute zone della Sardegna. Non stiamo facendo niente in questo campo, onorevole Abis.

Per quanto riguarda i centri rilevanti per motivi storici, io cito solo un esempio. Noi abbiamo in Sardegna forse un solo centro rilevante per motivi storici che è Caprera, con la tomba e con la casa di Garibaldi. Lei avrà certamente visitato Caprera, e si sarà reso conto che fa semplicemente pietà. Noi dovremmo avere un grande museo garibaldino che costituirebbe, non soltanto un centro storico importante, importantissimo, ma costituirebbe una attrattiva enorme, mondiale, data la risonanza del nome di Garibaldi. Io nel museo, chiamiamolo così, di Caprera non sono riuscito a trovare neppure una fotografia di Garibaldi; ho cercato in tutti gli angoli perché volevo sapere come Garibaldi effettivamente era fatto, ma non ho trovato un solo ritratto.

Onorevole Abis, io vorrei che lei mi dicesse se questo piano può essere corretto, può essere modificato.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Può essere corretto senz'altro.

CABRAS (P.C.I.). Il turismo deve essere considerato una cosa molto seria. La gente, come ella ha detto, viene per vedere, per godere di qualche cosa; se non c'è niente non ci viene nessuno alla fine. La gente chiede: «Ma che cosa si può vedere in Sardegna?». Si rispon-

de: «Si possono vedere panorami, spiagge».

«Bene, ma panorami e spiagge ce ne sono dappertutto».

Ma andiamo alle cose che, secondo voi, dovrebbero essere più sostanziose. Ad esempio, vi siete interessati e avete fatto uno studio (uso un termine vostro, da programmatori) sulla imprenditorialità turistica, cioè sugli imprenditori turistici a seconda delle categorie di appartenenza. Quindi, praticamente, sul tipo di iniziative turistiche che si vanno realizzando e che si intendono realizzare in Sardegna. A questo proposito voglio esprimere un mio giudizio personale, che penso possa essere condiviso un po' da tutti. Che cosa è il turismo per noi sardi, che cosa deve essere? Forse una fonte di divertimento? Noi sardi in genere questo divertimento turistico non ce lo possiamo permettere. I sardi che si possono permettere il turismo (e sono pochi) preferiscono andarsene fuori. Quindi per noi, per il turista sardo, in un certo qual senso è indifferente che ci sia un certo tipo di turismo. Potrebbero essere per il sardo necessarie quelle attrezzature per il turismo interno di cui si parla nella relazione. Ma per quanto riguarda, per esempio, le attrezzature ricettive l'interesse è molto relativo. L'interesse vero per i sardi, per i programmatori sardi è un altro: il turismo come attività economica, che deve aumentare il reddito dei sardi. Qua sono riportate alcune cifre e alcune percentuali sui tipi di attrezzature alberghiere. Si parla di un 22 per cento di alberghi di prima categoria, di un 29 per cento di alberghi di seconda categoria (adesso la situazione sarebbe migliorata, ma prima era anche peggio, cioè il turismo praticamente è iniziato male e adesso si cerca di correggere i difetti), di appena un 20 per cento di alberghi di terza categoria. Voi vi ritenete soddisfatti. C'è un aumento della manodopera, c'è quindi una correzione, uno spostamento di queste percentuali che dovrebbe essere indicativo di una certa politica nuova, però, onorevole Abis, qua manca qualsiasi accenno (come del resto anche nei programmi precedenti, mi pare anche nel piano quinquennale), a un altro tipo di ricettività turistica, cioè alle pensioni.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Non ce ne sono.

CABRAS (P.C.I.). Non ce ne sono, ma bisogna crearle, onorevole Abis. I grandi centri alberghieri del continente, i centri termali, per esempio (qua si fa riferimento anche al termalismo), su che cosa si fondano? Si fondano essenzialmente sullo sviluppo e sul numero delle pensioni. Per ogni albergo di prima, o di seconda, o di terza categoria, in questi centri, in questi grandi centri turistici del continente, ci sono almeno dieci, venti pensioni. Io credo che questo sia un settore che non bisogna trascurare. Ella mi dice: «Ma in Sardegna non c'è una richiesta in questo senso, non c'è una domanda in questo senso da parte degli operatori economici». Ebbene, onorevole Abis, noi dobbiamo sviluppare la domanda in questo senso, la richiesta in questo senso, cioè dobbiamo soltanto interessarci di ricercare i grossi operatori, i grandi operatori, gli operatori attrezzati, quelli che hanno già esperienza in campo di turismo, ma dobbiamo anche interessarci e preoccuparci, a mio parere, soprattutto di creare questi piccoli operatori che sono la base dello sviluppo turistico dappertutto e che costituiscono poi, per via di selezione, il vivaio per la creazione dei nuovi operatori turistici a tutti i livelli. Voi in questo senso non avete fatto niente in questa direzione. Questo è l'unico modo, a mio parere, onorevole Abis perchè il turismo, questa attività economica, si ripercuota favorevolmente su larghi strati della popolazione sarda. Si potrebbero interessare centinaia di piccole famiglie a questa attività e sarebbero certamente operatori sardi, si tratterebbe certamente di manodopera sarda, gente che consumerebbe i prodotti della Sardegna.

Nei grandi alberghi che esistono ora, in quelli di prima e di seconda categoria, che sono sempre alberghi molto lussuosi per la maggior parte dei turisti, che cosa avviene? Non c'è n'è manodopera sarda nè consumo di prodotti sardi. La maggior parte di questi grandi alberghi si approvvigionano direttamente da altre parti, dal continente e dall'estero. Questa è la situazione. Quindi non si dica,

onorevole Abis, che noi stiamo sviluppando una politica turistica che considera veramente il turismo come un settore portante della economia e dello sviluppo della Sardegna.

Un altro elemento che trovo assolutamente ignorato nella relazione, e che dovrebbe essere fondamentale per lo sviluppo del turismo in Sardegna, è quello dei prezzi. Io so di molti turisti che non vengono in Sardegna (o che se vengono non ci ritornano più) perchè trovano i prezzi troppo alti. Sarà per il fatto, appunto, che in Sardegna vi sono in prevalenza alberghi di prima, di seconda e di terza categoria e non vi sono pensioni, sarà per il fatto che l'operatore sardo non è in grado di operare competitivamente nei confronti dell'operatore continentale, comunque io penso che una giusta politica turistica della Giunta regionale dovrebbe essere orientata anche in questo senso, cioè di creare, se non vi è, di rafforzare, se vi è, la competitività del turismo sardo. Un altro elemento che non trovo neppure accennato e che è importantissimo è quello del costo di ogni posto di lavoro nel settore turistico. In fondo il turismo è un affare o non lo è? Noi non sappiamo neppure questo attualmente. Insomma il turismo rappresenta qualche cosa di profittevole per l'economia sarda, oppure no? Per rispondere a questa domanda bisognerebbe stabilire, tra l'altro, che cosa costi nel settore ogni posto di lavoro. Costa molto? Costa poco? Se costa molto bisogna operare per ridurre. Ma conviene operare per ridurre? Conviene continuare in questo settore? Io sono del parere che il turismo da questo punto di vista costituisca sempre un buon investimento, perchè penso che l'incidenza degli investimenti, in base ai posti di lavoro che essi possono procurare, sia abbastanza vantaggiosa. Se questo dato lo aveste messo in luce, noi avremmo potuto dire che bisogna spendere ancora di più per il turismo. Io penso comunque che il turismo sia veramente una delle attività portanti (e che possa diventarlo ancora di più) dell'economia sarda. Che cosa è stato programmato per questa attività, che dovrebbe essere fondamentale? Facciamo dei confronti sulle risorse? Nel programma in fondo che cosa abbiamo previsto per il tu-

rismo? Una cifra intorno ai 3 miliardi, cioè una cifra irrisoria rispetto alle altre: per la industria 58 miliardi, per l'agricoltura 41 miliardi. Bisognerebbe rivedere perciò anche queste cifre, bisognerebbe investire di più nel settore del turismo se ritenete che esso sia una attività vantaggiosa per lo sviluppo della economia in Sardegna. Si dice: «sono 30 miliardi in tutto; si spenderanno 30 miliardi calcolando tutte le fonti che dovranno intervenire in questo settore». Però noi di certo abbiamo semplicemente questi 3 miliardi del quarto programma esecutivo e 12 miliardi, mi pare, della Cassa per il Mezzogiorno. Non c'è altro. Cosa ben modesta rispetto alle esigenze di sviluppo che vi possono essere in Sardegna nel settore. Esigenze che dovrebbero essere anche regolamentate, che dovrebbero essere programmate, non come avete fatto voi (perché questo è un programma di spese, direi anche di piccole spese), ma in senso veramente esecutivo. Questo infatti è un programma che solo impropriamente viene chiamato esecutivo. Per questo, per questo tipo di programmazione si parla di piani dei comprensori turistici, si parla dei sub-comprensori turistici (dei quali ultimi si dice nella relazione che si stanno affrontando). Sono piani molto generici, anche perchè essi sono inficiati dallo stesso difetto di tutta la pianificazione sarda. La Giunta regionale (cioè gli autori di questi piani) non è effettivamente in grado di programmare perchè non può raggiungere accordi con gli altri elementi del potere pubblico e tanto meno con i privati. Perciò vi rifugiate nei consorzi turistici che non so in che modo possano dar luogo agli accordi fra i vari componenti. Senza considerare che questi piani dei comprensori urbanistici (leggo questo con molto interesse e con molta sorpresa nella relazione) non potranno avere una efficacia giuridica, cioè una efficacia *erga omnes* nei confronti, per esempio, degli operatori economici finchè non sarà entrata in vigore e attuata la legge urbanistica della Regione Sarda. Io penso che essa potrà entrare in vigore soltanto tra sette od otto anni, quando il turismo in Sardegna o nel mondo avrà subito chissà quali modificazioni, quali influssi ed avrà bisogno di chissà quali

V LEGISLATURA

CCCXLI SEDUTA

18 APRILE 1969

adattamenti e trasformazioni. Noi certo non possiamo essere soddisfatti di questa relazione in materia turistica. Voi dite: in fondo, noi che cosa possiamo fare? Possiamo soltanto programmare le infrastrutture. I colleghi Congiu e Pedroni hanno già accennato a queste infrastrutture; in particolare tutti fanno sempre riferimento ai famosi aeroporti. Si dice che noi in Sardegna abbiamo bisogno di tutto. Pedroni diceva: «Non c'è un centro turistico in Sardegna che sia provvisto di acqua a sufficienza». Alghero, per esempio, ha poca acqua e così altri centri turistici importanti e meno importanti. Prendiamo, per esempio, Tortolì. Per questo centro è stato programmato un aeroporto turistico, cioè per voli charter. Questa è l'unica giustificazione. A Tortolì c'è già una pista, quella della cartiera che si lascia però da parte. Io ho sentito dire, onorevole Abis, che ella avrebbe accennato, sia pur vagamente in Commissione, alla possibilità di acquistare la pista della cartiera.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. No, per carità!

CABRAS (P.C.I.). Ne prendo atto. Non che la pista della cartiera non si possa acquistare, se ciò è un affare per la Regione; non saremo certo noi ad impedirlo. L'importante è che lo affare non lo faccia la cartiera, perchè la cartiera ha fatto già un grandissimo affare installando a Tortolì quello stabilimento.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Adesso non abbiamo assolutamente in mente una operazione del genere.

CABRAS (P.C.I.). Che non l'abbiate in mente ora può darsi, ma speriamo che non vi venga in mente neppure in futuro. A parte questa considerazione un po' maligna, i voli charter (non mi intendo molto di aeronautica) penso che siano fatti con grossi aeroplani, che probabilmente su questa pista non potrebbero neppure atterrare. Ammettiamo comunque che possano atterrare, ma nella situazione attuale sarebbero possibili non più di cinque o sei voli charter all'anno, per saturare tutta la ri-

attività alberghiera della zona (non solo di Tortolì, ma di tutta l'Ogliastra). Noi abbiamo infatti una disponibilità sì e no di 500 posti letto in tutta l'Ogliastra. Con 500 posti letto vale la pena di fare una pista per voli charter? E questo sarebbe niente. Abbiamo spiagge bellissime, ma inaccessibili, perchè prive di strade di accesso, senza un minimo di conforto, persino senza acqua per lavarsi e per dissetarsi. Non ci sono strade, non solo per il turismo, ma anche per le comunicazioni normali nell'Ogliastra. Ciò che vorremmo noi non è un aeroporto per fare atterrare cinque o sei voli charter, ma, prima, per esempio, l'attracco di una nave, almeno una o due volte la settimana nel porto di Tortolì e un miglioramento di tutto il sistema viario della zona. Vorremmo che la strada di comunicazione tra Tortolì e Cagliari diventasse una vera strada. Io che la percorro almeno una o due volte la settimana so bene di che razza di strada si tratta; ebbene fatela diventare una superstrada o almeno una strada a scorrimento veloce. L'aeroporto da 600 milioni se volete fatelo pure, ma in buona sostanza non sarà che un giocattolo per fare divertire i bambini. In realtà voi, onorevoli colleghi della Giunta, per via di questi aeroporti, di questi tre aeroporti che avete programmato, penso che possiate essere definiti, o forse i posteri vi definiranno, come gli autori del quarto programma esecutivo o quarto programma degli aquiloni; degli aquiloni che vengono dati ai bambini per farli divertire: «state buoni, vi diamo l'aquilone».

Ecco che cosa avete programmato, onorevoli colleghi. Voglio, per concludere, fare un fugacissimo accenno alle ultime righe di questa relazione sul settore del turismo, dove si dice: «... infine stanziamenti sono stati attribuiti alla realizzazione della strada Pascusi-Punta Lamarmora nel quadro della valorizzazione delle zone turistiche ricadenti nel territorio dell'istituendo parco nazionale del Gennargentu». Preferisco chiudere con una domanda, perchè, se dovessi sviluppare questo argomento, dovrei dilungarmi parecchio. Questa strada Pascusi - Punta Lamarmora passa proprio nel cuore della più importante tra le zone di riserva integrale previste dal progetto

della General Piani, almeno secondo le carte che sono state pubblicate quest'anno. Ora nelle zone di riserva integrale non vi dovrebbero essere né strade, né sentieri, né case. A mala pena ci si dovrebbe accedere a piedi. Io voglio proporvi semplicemente questa domanda: il Parco nazionale del Gennargentu volete farlo o non volete farlo? Se sì, lo volete fare come è previsto dal progetto della General Piani, oppure in un modo diverso? Cioè volete far diventare il Parco nazionale del Gennargentu qualche cosa che serva alle popolazioni interessate della zona? Che serva per lo sviluppo turistico della zona e che serva anche per i programmi più ampi che dovrebbero essere attuati intorno ad esso per lo sviluppo agricolo e per lo sviluppo delle altre attività?

PRESIDENTE. Per esprimere il parere della Giunta, ha facoltà di parlare l'onorevole Assessore alla rinascita.

ABIS (D.C.), Assessore alla rinascita. Signor Presidente, onorevoli colleghi, parlerò molto brevemente limitandomi a sottolineare solo un concetto e cioè che questo programma è un momento dello sviluppo della Sardegna. Se noi facciamo uno sforzo per vedere in esso contenuti e risolti tutti i problemi che travagliano la Sardegna certamente potremmo parlare per giorni trovando una serie di innumerevoli carenze. La cosa che però è necessario dire è se all'interno di queste carenze le scelte che sono state operate possono rappresentare un primo passo ed hanno validità. Io mi rendo conto dell'esigenza dell'opposizione di fare emergere tutti i vuoti che il programma contiene; probabilmente se io, anziché essermi assunto la responsabilità, assieme alla Giunta, di proporre cose concrete che tendono al raggiungimento di un fine (che non è certamente raggiunto né raggiungibile con questo programma) riuscissi a parlare molto a lungo su tante carenze, ne enumererei una infinità. A questo proposito io dico che gran parte delle cose segnalate dalle opposizioni ci trovano consenzienti. Il punto da chiarire è

se queste cose, che qui non sono contenute, sono prioritarie rispetto a quelle previste. Era solo questa considerazione che volevo fare in risposta alle cose che sono state dette.

Si è parlato della caccia, della pesca sportiva; me ne sono occupato ieri a proposito della pesca in generale. Abbiamo detto che stiamo agendo all'interno di una legislazione che non ci ha consentito, che non ci consente, neanche in sede di programma, di fare molto più di quanto abbiamo previsto. E' da vedere se la caccia deve restare ancora di competenza dell'Assessorato all'agricoltura, cioè in quale misura l'agricoltura può avere interesse a un settore che sta diventando invece prettamente turistico, non solo per coloro che vengono dall'esterno in Sardegna, ma per gli stessi sardi che, esercitando questo sport, si spostano dalle loro zone di residenza nel tentativo di riuscire a fare un carriera, a soddisfare una delle passioni comune a migliaia di cittadini. Evidentemente, nella misura in cui è collocata all'interno di un settore che ha una visione totalmente diversa del problema, trova una collocazione non sufficientemente valida. E' necessaria, quindi (come annunciavo ieri) una nuova legge quadro che regoli i problemi della pesca da un lato come attività industriale, come attività economica, e dall'altro come attività sportiva della pesca (e della caccia). La legge quadro dovrebbe aggregare le due attività sportive al settore turismo.

Per il resto non ho altre dichiarazioni da fare sulla discussione generale. I vari punti possiamo chiarirli tutti al momento in cui verranno esaminati gli emendamenti che noi abbiamo proposto e che, se mi è consentito dalla Presidenza, io illustrerei in questo momento evitando di riprendere la parola più avanti. Se vogliamo caratterizzare le discussioni di questi ultimi giorni, dobbiamo dire che esse sono state imperniate sulla legittimità o meno, sulla validità o meno delle scelte che sono state fatte in direzione degli aeroporti. Io me ne sono occupato ieri tentando di chiarire il concetto che aveva portato la Giunta a prevedere i due scali di carattere turistico di Oristano e di Tortolì. Il concetto

che volevo esprimere, per chiarire ulteriormente, se mi è consentito, è che anche in sede di programmazione l'iniziativa privata e le attività anche non privatistiche (per esempio le iniziative turistiche e del potere pubblico attraverso l'I.R.I., la «Parabola d'oro» e così via) vanno a collocarsi, non solo dove esistono attrattive naturali, ma anche altrove. Questo era stato fatto da noi Regione nel momento del nostro intervento di rottura con la costruzione degli alberghi ESIT che avevano il solo scopo di rompere situazioni di isolamento di determinate zone, di creare un primo nucleo con il danaro pubblico nel tentativo di iniziare qualche attrezzatura di carattere turistico in assenza di qualunque iniziativa importante da parte degli operatori privati. Ma nel momento in cui sorge per la Sardegna una attenzione grandissima da parte degli operatori privati per la costruzione di attrezzature ricettive...

PEDRONI (P.C.I.). Ma sono alberghi di seconda categoria, che non possono favorire uno sviluppo di massa.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Onorevole Pedroni, io vorrei, se me lo consente, che le impressioni che noi abbiamo (i «sentito dire») li verificassimo. Se vuole parlarmi del turismo della Costa Smeralda, nato originariamente non solo e non proprio per scopi puramente turistici (cioè per creare attrezzature ricettive di carattere turistico), ma probabilmente anche come sfruttamento o speculazione sulle aree... (*interruzione dell'onorevole Pedroni*).

PRESIDENTE. Onorevole Pedroni, se desidera le concederò la parola in sede di discussione degli emendamenti.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Se mi parla delle attrezzature della Costa Smeralda, se mi parla di alcune altre iniziative di turismo di élite sono d'accordo con lei. Ma la gran parte delle attrezzature ricettive presenti in Sardegna sono a livelli estremamente più bassi di un certo tipo di turismo che si

è localizzato in zone ben definite. Se lei va ad Alghero troverà i prezzi dell'albergo «El Faro» e troverà i prezzi degli alberghi di categorie diverse e delle numerose pensioni che esistono, onorevole Cabras. Io dicevo che le pensioni ad Alghero esistono, cioè le pensioni nascono, sono un contorno, nelle zone dove il turismo si è sviluppato. Un primo intervento di rottura non può però che essere rappresentato da attrezzatura ricettiva diversa dalle pensioni. Intorno a queste attrezzature le pensioni hanno modo di crescere, di svilupparsi e di essere presenti nel mercato.

CABRAS (P.C.I.). C'è scarsità di finanziamenti in quel settore.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Non c'è scarsità di finanziamenti in quella direzione, onorevole Cabras, mi creda! In quella direzione non c'è una richiesta rimasta invasa. E' chiaro che non può nascere il turismo dalla pensione, nasce da attrezzature diverse, intorno alle quali le pensioni si sviluppano. Questo era il concetto che è poi il concetto che ha portato la Giunta, su proposta dell'Assessore al turismo, a scegliere questi due scali aerei.

MANCA (P.C.I.). A Stintino è avvenuto il contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Manca, io ho pregato stamane l'Assessore di non interrompere nessuno, ed egli ha accolto il mio invito. Invito ora anche voi a non interrompere l'Assessore.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Onorevole Presidente, io accetto il dialogo molto volentieri, anche se la discussione non risulterà molto chiara.

Lo stesso concetto ha presieduto alla scelta dei due scali. Cioè, dobbiamo realizzare prima tutte le attrezzature richiamando, non solo con l'incentivazione, ma possibilmente con l'esempio gli operatori economici in determinate zone? Dobbiamo creare determinate infrastrutture che facilitino la scelta di quelle zone? Questa è la domanda. La

Giunta ha scelto la creazione di alcune infrastrutture tra cui queste due piste di Oristano e Tortoli per richiamare anche la presenza di operatori economici. Prima l'albergo e poi le attrezzature, o prima le attrezzature con un invito agli operatori economici? Questo è il problema. Può darsi che sia sbagliata la linea scelta, cioè di creare determinate infrastrutture, determinate attrezzature per attirare l'attenzione per determinate zone degli operatori economici, ma questo era lo scopo. In questa direzione vanno gli emendamenti da noi presentati e che tendono esclusivamente a ripristinare i due aeroporti di Oristano e Tortoli e la diga del comprensorio numero 4 di Villasimius, senza peraltro toccare altri finanziamenti che riguardavano scelte fatte dalla Commissione rinascita sulla strada del Monte Arci per la quale rimangono ugualmente 400 milioni, pur essendo stato ridotto l'intervento del programma esecutivo a 230. Il finanziamento di 170 milioni è stato infatti deliberato dalla Giunta sul bilancio ordinario e porterebbe quindi lo stanziamento nelle somme rimaste (se il nostro emendamento verrà approvato) a 400 milioni. Il significato degli emendamenti, quindi, è solo questo.

C'è poi la diga prevista per il comprensorio di Villasimius. Anche su questo c'è stata una lunga polemica. Si dice che era prevista un'altra diga negli studi fatti dall'ente di sviluppo, per l'irrigazione anche del comprensorio irriguo incluso nel perimetro comprensoriale del comprensorio numero 4. Non si poteva e non è necessario fare questa diga, ma bisogna puntare subito all'altra. Io voglio chiarire subito questo punto. La diga indicata dalla Commissione costava intorno ai 5-6 miliardi (era originariamente sei miliardi e mezzo); arrivati a questo punto costa 7 miliardi e 200 milioni per invasare 37 milioni di metri cubi d'acqua. Ma una diga che ha un costo così elevato indubbiamente non può avere e non potrà avere, a nostro giudizio, un carattere prioritario. Sono 37 milioni di metri cubi per un costo di 7 miliardi e 200 milioni, secondo il progetto.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). L'ETFAS sostiene che può irrigare 7 mila ettari di terra. Voi smentite i tecnici dell'ETFAS.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. 37 milioni di metri cubi è l'invaso previsto per quella diga. Questi sono dati tecnici che non mi sono inventato, ma che sono contenuti nel progetto studiato. 37 milioni di metri cubi con un costo di 7 miliardi e 200 milioni. L'esempio che si può fare è lo studio per l'eventuale nuova diga sul Tirso che, con 10 miliardi, invasa 402 milioni di metri cubi d'acqua.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). L'ETFAS fa progetti fasulli. Lei ammette questo se sostiene che la spesa non corrisponde. Smentisce i tecnici dell'ETFAS; sta facendo questo.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Onorevole Zucca, lei tenta di farmi dire quello che le torna comodo. E' una diga che costa 7 miliardi per invasare 37 milioni di metri cubi d'acqua.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Cosa vuol dire?

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Vuol dire quello che ho detto e ripetuto.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Cioè che non è utile, tragga le conseguenze.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Le tragga lei le conseguenze! Io ritengo che considerato l'invaso il costo sia eccessivamente elevato.

MANCA (P.C.I.). Quindi l'acqua costa più della benzina.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Esattamente, è un costo eccessivamente elevato. Comunque il progetto lo abbiamo fatto in quella zona per risolvere un problema che non è un problema di irrigazione, ma è il problema di fornire di acqua da bere il

comprensorio e tutte le iniziative che esistono nel comprensorio.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). L'emendamento prevede l'alternativa se è vero quello che dice lei.

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Onorevole Zucca, io sto facendo in aula delle dichiarazioni alle quali lei può credere o non credere, che lei può controllare e verificare. Io sto spiegando i motivi per cui noi abbiamo fatto una scelta. Dirò di più: nello studio comprensoriale che noi, tra l'altro, abbiamo pubblicato nel nostro bollettino di informazione, sono messe a confronto le due dighe dall'*équipe* che ha studiato il problema. Il confronto chiaramente esclude come possibilità di immediata realizzazione la diga che ha indicato la Commissione e porta avanti il discorso della diga...

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Cosa vuol dire di immediata realizzazione?

ABIS (D.C.), *Assessore alla rinascita*. Io non escludo che sia possibile e possa diventare utile più avanti, quando determinati costi di investimento per la costruzione di una diga potranno essere pagati dal pubblico potere per riuscire a realizzare un comprensorio irriguo. Non escludo affatto questo, però dico che in questo momento la scelta non è possibile per una questione di carattere generale, cioè perché in Sardegna si può invasare acqua a costi nettamente inferiori e i capitali disponibili si possono dedicare prioritariamente ad altre dighe importanti. Anche questa tesi può essere da lei respinta, però essa tiene conto di costi e di benefici nel quadro generale di tutto il territorio della Sardegna. Ci sono altre dighe che costano molto meno e che certamente potranno avere (a mio giudizio) e avranno (come hanno avuto fino a questo momento) a giudizio della Cassa la priorità. La linea che indicava la Commissione (senza approfondire il problema) può essere anche, se si vuole, portata avanti, ma noi ne portiamo avanti un'altra e diciamo: intanto forniamo d'acqua tutti i comprensori; le discussioni sull'irrigazione

(le due alternative cui io ho accennato) si faranno più avanti. Passerà certamente molto tempo però prima che si ottenga un parere favorevole alla costruzione della diga di cui si chiede la costruzione. Noi, ripeto, abbiamo fatto gli studi del comprensorio (secondo il desiderio della Commissione) e credo di averne inviato alla Commissione una copia. Nello studio del comprensorio numero 4 i tecnici hanno messo a raffronto le due dighe e, senza nessuna esitazione, hanno scelto quella che noi abbiamo indicato. Non è una scelta di carattere politico, ma è una scelta fatta in quanto chi ha studiato la sistemazione del comprensorio ce l'ha indicata come più valida. Può essere messa in discussione, quindi, la scelta fatta dai tecnici che hanno condotto gli studi, ma non può essere accusata la Giunta di aver voluto realizzare un'opera anziché l'altra; noi abbiamo fatto una scelta in base alle indicazioni tecniche dello studio generale del comprensorio, dopo aver preso in considerazione i due problemi. Si poteva dire: hanno individuato questa soluzione perché non conoscevano l'altra; hanno preso in esame le due soluzioni ed hanno optato chiaramente, senza un attimo di esitazione, per la soluzione indicata nel programma. Noi possiamo risolvere invece con più rapidità questo problema di quanto non sarebbe stato probabilmente possibile se avessimo scelto la linea indicata dalla Commissione.

Io invito i colleghi della Commissione rinascita a rivedere gli studi comprensoriali e a verificare se le mie dichiarazioni corrispondono esattamente alla verità. Noi non abbiamo fatto una scelta per disattendere le proposte della Commissione, ma per una questione tecnica. Noi speriamo di far rimeditare i nuovi dati dei quali i commissari, al momento di assumere le loro decisioni, potevano non essere a conoscenza. Ci auguriamo che i colleghi vogliano rimeditare il problema e considerarlo nella direzione che la Giunta aveva indicato in origine e che ripropone con i suoi emendamenti. Probabilmente mi è sfuggito qualcuno degli emendamenti; in questo caso riprenderò la parola in seguito.

PRESIDENTE. Ha domandato di parlare l'onorevole Cabras. Ne ha facoltà.

CABRAS (P.C.I.). Si potrebbe sospendere la discussione sugli emendamenti e dare inizio all'esame della legge sull'azienda sarda trasporti.

Discussione della proposta di legge: «Istituzione della Azienda regionale sarda trasporti (ARST)». (220)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale sarda trasporti (ARST)».

Dichiaro aperta la discussione generale. E' iscritto a parlare l'onorevole Pietro Melis. Ne ha facoltà.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GARDU

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, farò una breve dichiarazione giacché su questo argomento ripetutamente in quest'aula il Gruppo sardista ha espresso il suo fermo convincimento, la sua posizione nettamente definita, favorevole alla pubblicizzazione dell'intero sistema dei trasporti nell'Isola. Mi limiterò perciò a richiamare alcune circostanze e a fare alcune considerazioni sulla fase presente del problema. Il Gruppo sardista è firmatario dell'ordine del giorno presentato nel dicembre del 1968 in sede di discussione del bilancio del 1969, ordine del giorno che affermava la necessità e l'urgenza della pubblicizzazione del sistema dei trasporti di linea in Sardegna e impegnava la Giunta a presentare, d'urgenza, i provvedimenti conseguenti all'approvazione del Consiglio. Quell'ordine del giorno, dopo una discussione vivace, fu respinto dai gruppi di maggioranza di questo Consiglio. E fu respinto soprattutto in funzione e in conseguenza della posizione nettamente contraria manifestata dalla Giunta regionale. Dopo d'allora vi è stata la sortita (mi permetto di chiamarla così) dei consiglieri del Gruppo socialista che, in contrasto con la posizione della Giunta e particolarmente dell'Assessore ai trasporti responsabile del settore e membro dello

stesso Gruppo socialista, riproponevano esattamente il problema della pubblicizzazione dei trasporti di linea in Sardegna, così come richiesto dall'ordine del giorno respinto soltanto due mesi e mezzo prima. La proposta di legge, d'altra parte, risulta non concordata con l'altra componente della maggioranza e tanto meno con gli altri Gruppi del Consiglio che avevano manifestato la precisa volontà e il loro intendimento.

Questo solo fatto, consentitemelo, onorevoli colleghi del Gruppo socialista, autorizza il sospetto che si tratti di una sortita elettorale, giacché una iniziativa legislativa deve cercare la base più larga di consensi attraverso cui assicurare l'iter pacifico e vittorioso della legge. Il che, ripeto, non è stato fatto essendosi il Gruppo socialista estraniato da qualunque tentativo di sollecitare, sul problema, una convergenza dei Gruppi, dell'altro Gruppo di maggioranza o, eventualmente, di altri Gruppi. A ciò si aggiunga la manifesta fretteolosità, in proprietà della formulazione della proposta di legge e conseguentemente i gravi dubbi sulla stessa legittimità costituzionale di alcune norme in essa contenute. Tuttavia, in presenza delle gravi carenze e insufficienze del sistema dei trasporti in concessione nell'isola, in presenza dello stato di grave, generalizzata agitazione e insoddisfazione, sia del personale dipendente, sia delle popolazioni che sono pessimamente servite, allo stato attuale, dal sistema di trasporti in concessione, noi del Gruppo sardista, e così altri Gruppi di opposizione, abbiamo offerto e fornito il nostro contributo col massimo impegno per il perfezionamento sostanziale e formale della legge. Ogni nostro tentativo, esperito fino all'ultimo momento, all'ultimo minuto, è caduto però nel nulla di fronte alle contrastanti, alle contraddittorie posizioni dei Gruppi di maggioranza, in cui con tutta evidenza sono presenti forze decisamente contrarie alla pubblicizzazione. I lavoratori e le popolazioni devono saperlo per poterne trarre le loro conclusioni. Così stando le cose il Gruppo sardista dichiara che appoggerà il testo della proposta di legge presentato dal Gruppo socialista. L'appoggerà

V LEGISLATURA

CCCXLI SEDUTA

18 APRILE 1969

senza riserve, lasciando allo stesso Gruppo e alla maggioranza nel suo complesso, per intero, la responsabilità dell'eventuale rigetto della legge in sede regionale e in sede governativa.

PRESIDENTE. E' iscritto a parlare lo onorevole Masia. Ne ha facoltà.

MASIA (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ogni tanto vengono alla ribalta nelle discussioni della nostra assemblea temi cruciali della tormentata realtà sarda, portati dall'onda degli eventi con la forza delle scadenze ineludibili. L'argomento oggetto del nostro odierno dibattito è uno di questi. Ciascuno di noi (nel quotidiano contatto con i problemi più vivi e scottanti della nostra terra) ha certamente acquisito diretta conoscenza dello stato insufficiente, caotico e quasi fallimentare in cui si svolge il servizio dei trasporti pubblici da parte delle società private che lo esercitano. Di tale stato, le lamentele degli utenti e le agitazioni del personale sono l'indice più appariscente ed io, in passato, non ho mancato di farmene interprete attraverso l'istituto parlamentare dell'interrogazione.

Oggi il problema è ormai maturo per una soluzione in sintonia con i tempi e la proposta di legge presentata dai colleghi del Gruppo socialista (nei suoi obiettivi, se non nella sua formulazione concreta) non fa che convertire in concreto strumento operativo una prospettiva che le forze sindacali e politiche più aperte e sensibili affacciavano da tempo all'attenzione responsabile degli organi legislativo ed esecutivo della Regione.

Nessuno può negare che la gestione privata di un servizio pubblico di tanta importanza sociale attraversa una crisi profonda di strutture, di efficienza, di economicità, non appaga più nessuno, per cui un intervento risolutore della mano pubblica non è più procrastinabile. Si è già creato un circolo vizioso: più la situazione rivela un progressivo disservizio e meno gli utenti sono portati ad avvalersi delle linee di trasporto gestite dalle società concessionarie; meno gli utenti si av-

valgono di tali linee e più il disservizio progredisce. Di qui, una conseguenza paradossale: lo sviluppo, per germinazione spontanea, del fenomeno singolare dei cosiddetti «abusivi», cioè di quel pittoresco servizio di trasporto attuato, nell'illegalità, da autisti privati, in modo più rispondente alle esigenze degli utenti del servizio attuato, nella legalità, dagli esercenti ufficiali!

Le società concessionarie (lungi dal modernizzare le proprie aziende per renderle rispondenti alle mutate esigenze) procedono a graduali ma inesorabili licenziamenti di personale o ne favoriscono l'esodo volontario (reso più indolore dalla suggestione dell'ondata emigratoria attratta dal miraggio di una occupazione meno precaria e più redditizia nel cosiddetto «triangolo industriale» italiano ed estero); persistono nel trattamento schiavistico del personale rimasto, sia liquidando salari di fame (sembra incredibile: anche meno di 60 mila lire al mese, come nel 1963); sia attuando un supersfruttamento attraverso turni massacranti, senza la concessione di riposi adeguati, di festività infrasettimanali, di ferie annuali e così via; non rinnovano il parco degli automezzi, non curano la coincidenza delle corse con gli orari ferroviari, non assicurano servizi puntuali e, quindi, procedono all'inesorabile smantellamento delle cosiddette «linee morte» (o «rami secchi» che dir si vogliono), del tutto incuranti dell'interesse pubblico che comporta il dovere per la collettività di garantire a tutti i cittadini (di Monteleone come di Sassari, di Talana come di Nuoro, di Pompu come di Cagliari) i servizi essenziali.

Tutto ciò, naturalmente, senza tralasciare di compiere (talvolta non senza fortuna, perché esistono le leggi che lo consentono) il tentativo vagamente ricattatorio, di ottenere consistenti contributi dalle casse pubbliche, sotto la minaccia più o meno esplicita di ulteriori ridimensionamenti di azienda, con conseguenti ulteriori smantellamenti di linee e licenziamenti di personale. Ed allora assistiamo a quello stupefacente capovolgimento di fronte che tutti conosciamo e che sarebbe esilarante se non gravasse, purtroppo, sulle

spalle di tutti noi: gli esponenti ed i sostenitori di una società a struttura liberaloide e neocapitalistica (se non anche monopolistica) che gridano allo scandalo ogni volta che la «mano pubblica» interviene (spesso non senza significativi successi) nell'economia, non disdegnano il pubblico danaro ogni volta che la propria barca privata fa acqua; e così si arriva ad un ennesimo paradosso, peraltro inevitabile in un paese ad economia mista come il nostro: se tutto va bene, gli utili vanno all'azienda che li produce e quindi ai privati che ne sono i padroni; se tutto va male, le perdite sono addossate alla collettività e quindi ai cittadini che non hanno colpa alcuna degli errori o delle imprevidenze dei privati imprenditori.

Ed allora, onorevoli colleghi, è ben giusto accogliere la richiesta che democraticamente (anche se con la perentorietà di ogni esigenza a lungo repressa) ci viene proprio dai lavoratori operanti nel settore dei pubblici trasporti, fatta propria dalle loro organizzazioni sindacali ed accolte (con le imperfezioni che gli stessi presentatori riconoscono) nella proposta di legge sottoposta alla nostra discussione. Tale richiesta, oltre che rispecchiare i legittimi interessi specifici della categoria che l'avanza, corrisponde ai principi generali sanciti dalla Costituzione repubblicana, alle norme dello Statuto speciale per la Sardegna che riconoscono alla Regione autonoma competenza primaria sulla materia, alle enunciazioni della nostra dottrina sociale e alle «idee ricostruttive» della Democrazia Cristiana, rispecchiate, anche recentemente, in un apposito pronunciamento del Comitato Provinciale di Nuoro.

Nel caso specifico, esistono tutti i requisiti di carattere generale, tutte le giustificazioni ideologiche, tutte le basi giuridiche, tutte le condizioni ambientali, per pervenire alla pubblicizzazione «del sistema regionale dei trasporti pubblici extraurbani, nell'ambito e secondo gli obiettivi e gli indirizzi della programmazione regionale». Lo esige il «bene comune», lo esige l'urgenza di mettere ordine nel settore secondo una visione unitaria del problema, lo esige la necessità di garantire

un servizio idoneo a tutti i cittadini non ancora partecipi della corsa alla motorizzazione privata, lo esige il dovere di dare certezza di occupazione e adeguatezza di remunerazione ai lavoratori che operano nel settore.

Del resto, il provvedimento che ci accingiamo ad approvare, non è che la proiezione legislativa (che la rende concreta e le dà corpo) della decisione adottata all'unanimità dalla Commissione consiliare speciale per il Piano di rinascita, la quale, nella seduta del 6 marzo scorso, ha fissato nel IV Programma esecutivo (attualmente in corso di esame da parte della nostra assemblea) l'impegno per la Regione di attuare la pubblicizzazione di cui oggi discutiamo. I colleghi socialisti hanno tradotto questo impegno in una proposta che noi accettiamo in via di principio e che, con la collaborazione di tutti i colleghi che condividono la nostra adesione, ci accingiamo ad approvare. Indubbiamente sarebbe stato preferibile che la Commissione consiliare permanente e competente per materia avesse discusso la proposta di legge con il consueto impegno, in modo da presentarla al Consiglio con i suoi ponderati emendamenti e con la sua relazione. Oggi non si sarebbe corso il rischio di una improvvisazione che può nuocere al fine che si vuole raggiungere, essendo, innegabilmente, opportuno, anzi necessario, adottare un testo legislativo consono alla complessità della materia, tenuto conto che la Regione sarda adotta per la prima volta un provvedimento di tale natura.

Il Gruppo democratico cristiano, pertanto, aderendo per mia bocca all'iniziativa legislativa oggetto del nostro dibattito, voterà responsabilmente a favore del passaggio alla discussione degli articoli, col proposito di contribuire alla approvazione della legge. Nel far proprie le istanze che i lavoratori e le organizzazioni sindacali interessate ci hanno prospettato, noi dichiariamo che non intendiamo illuderle e non intendiamo deluderle. Vogliamo essere interpreti fedeli delle loro giustificate aspirazioni in una battaglia di cui condividiamo le motivazioni e le finalità, perchè riteniamo che la loro sia una lotta che trae alimento dall'autonomia e porta contributo

V LEGISLATURA

CCCXLI SEDUTA

18 APRILE 1969

alla rinascita, nella più ampia prospettiva del progresso economico e sociale, cioè civile, della Sardegna tutta.

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

RAGGIO (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, anch'io cercherò di ridurre all'essenziale questo intervento cioè a quanto mi sembra necessario per chiarire, precisare la nostra posizione ed anche per tentare qui in assemblea di fare luce su questa vicenda. A ciò mi costringe anche l'intervento ultimo del collega Masia, il quale ha fatto un'affermazione assai grave, che io spero l'onorevole Presidente della terza Commissione vorrà respingere, come dev'essere respinta; un'affermazione che nasconde il tentativo di scaricare sulla terza Commissione permanente del nostro Consiglio la responsabilità di una proposta di legge che non è stato possibile sottoporre a esame serio, responsabile, per colpa precisa dei commissari della Democrazia Cristiana.

MASIA (D.C.). Mi sono spiegato male.

RAGGIO (P.C.I.). Onorevole Masia, può darsi che ella si sia spiegato male, ma io ho trascritto qui le sue parole: «La terza Commissione non ha discusso col consueto impegno la proposta di legge, per cui questa proposta viene portata in Consiglio senza il necessario approfondimento»; lei ha affermato «che ogni improvvisazione contenuta in questa proposta di legge può nuocere al fine che essa vuol raggiungere».

In sostanza, egregio collega, ella ha fatto un'affermazione infondata e che ha solamente lo scopo di riversare sul Consiglio, sulla Commissione, una responsabilità che è della Democrazia Cristiana. Ancora una volta (e mi spiace che l'abbia fatto lei che in altre occasioni noi abbiamo apprezzato per i suoi interventi di difesa dell'istituto) da parte della Democrazia Cristiana o di un suo membro, e tra i più autorevoli e attenti a questi problemi, si cerca di allontanare le pesanti responsabili-

tà che su di essa gravano per scaricarle sullo istituto, sull'autonomia e sul Consiglio. E' una cosa di eccezionale gravità che io credo debba essere da tutti respinta.

MASIA (D.C.). Onorevole Raggio, lei cade in un equivoco.

RAGGIO (P.C.I.). Non è un equivoco, onorevole Masia, qui abbiamo sentito tutti quello che ella ha detto. E' necessario allora precisare la situazione e dire le cose come stanno, come sono andate, anche perchè sia chiaro che, se a un voto si deve arrivare (io mi auguro che sia il più largo possibile) ci si arrivi nella chiarezza delle posizioni di ciascuno. Mi limiterò soltanto a questo argomento anche se l'occasione che ci viene offerta da questa proposta di legge può consentire a tutti noi un discorso più generale sui problemi dei trasporti in Sardegna. Discutendo il quarto programma esecutivo, avremo occasione di fare un discorso di carattere più generale.

Io voglio richiamare intanto il fatto che a questa discussione di oggi si arriva in Consiglio dopo anni di lotte dei lavoratori, di pressioni, di iniziativa qui in Consiglio da parte del nostro Gruppo, da parte della sinistra. Il collega Pietro Melis poc'anzi ricordava che appena qualche mese fa (esattamente nel mese di dicembre) i Gruppi della sinistra presentarono un ordine del giorno che consentiva alla Giunta di discutere, di esaminare, di studiare nel termine di tre mesi il problema e che impegnava la Giunta entro questo termine a presentare le sue proposte. Quell'ordine del giorno fu respinto e non c'è dunque da meravigliarsi se un Gruppo politico, peraltro della maggioranza come il Gruppo socialista, abbia ritenuto, dinanzi a questo fatto, di dover assumere una sua iniziativa. Il fatto si è che noi ci siamo trovati di fronte a una vicenda molto complessa e arriviamo oggi a discutere questo progetto dopo un lungo travaglio. Si son trovate ancora serie difficoltà a superare gli ostacoli, le resistenze, le ostilità dell'attuazione dell'intero sistema dei trasporti in Sardegna. Questa è la verità. Certo, nel passato, l'ostilità è stata aperta, è stata dichiarata, oggi

è difficile che essa sia piena, aperta e dichiarata, perchè c'è una lotta in corso, ci sono i lavoratori che giudicano, che esprimono la loro opinione. Ma non si può dire che nel corso di questi giorni, di queste ultime settimane, nel corso stesso dei lavori della Commissione queste difficoltà, queste resistenze, queste ostilità siano venute a mancare. Capita, dunque, per la responsabilità di chi si è opposto sino ad ora a portare avanti una politica di pubblicizzazione, quello che noi vi dicevamo sarebbe capitato, che arriviamo alla pubblicizzazione nelle peggiori condizioni ed anche con un provvedimento non dei migliori, non sufficientemente elaborato.

MASIA (D.C.). Questo lo riconosce anche lei.

RAGGIO (P.C.I.). Questo l'abbiamo detto e non da oggi. In Commissione però quando abbiamo chiesto che si lavorasse a modificare, a migliorare il provvedimento, caro collega Masia, la difficoltà non è venuta da parte nostra, ma da parte dei colleghi della Democrazia Cristiana. Dinanzi al pericolo di un voto contrario, che avrebbe bloccato in Commissione la legge, noi siamo stati costretti a rimangiarcì le nostre riserve, le nostre perplessità sul contenuto e a non presentare i nostri emendamenti migliorativi pur di consentire che la legge passasse. La questione sta in questi termini. Siamo costretti, dunque, a discutere questo provvedimento nelle condizioni peggiori e a discutere un testo che non può certo dirsi di piena soddisfazione per tutti noi. E siamo i primi a dolercene.

Detto questo, occorre pur aver presenti quali sono le responsabilità le ragioni di questa situazione, cioè le responsabilità di coloro che per anni hanno rifiutato una scelta che fatta per tempo avrebbe consentito a tutti quanti, all'intero Consiglio, all'Amministrazione, di muoversi nella direzione giusta e nel modo migliore. Nego quindi validità a certe obiezioni che sono state mosse (che anche il collega Masia poco fa ha mosso), non nego validità a determinati quesiti che vengono avanzati sull'impostazione del disegno di legge

così come ci viene presentato. Ma a chi ci ha domandato prima, in sede di Commissione terza, a chi ci ha chiesto questi giorni, a chi ci ha chiesto ancora poche ore fa una sospensione perchè bisogna ancora studiare, bisogna ancora elaborare, bisogna ancora approfondire, noi abbiamo risposto e rispondiamo che innanzitutto dobbiamo far fronte alla situazione che si è andata determinando nel settore delle autolinee, farvi fronte in modo urgente con un provvedimento, il migliore possibile che si possa adottare in questa situazione determinatasi non per nostra colpa, nè per colpa dei lavoratori. Bisogna farvi fronte subito. Questa è l'esigenza impellente che abbiamo di fronte.

Vi è nel settore una situazione di pieno marasma per il fatto che in questi anni le aziende private hanno condotto una loro politica, non certo tesa a soddisfare le esigenze sociali del trasporto pubblico, ma a garantire i loro interessi. Hanno fatto quello che hanno voluto, con l'appoggio del potere pubblico, con l'appoggio della Giunta, e mi dispiace dirlo, anche con l'appoggio dell'Assessore ai trasporti. La questione che viene fuori, che è venuta fuori in queste settimane di dibattito, di lotta, è che i privati, le società private, la stessa SATAS (che è la FIAT) non sono in grado di garantire il servizio pubblico dei trasporti. E' un discorso che noi stiamo facendo da anni, egregi colleghi, con altri colleghi di altre parti politiche. Insomma, abbiamo speso anni per avere la prova di quello che si poteva benissimo prevedere. Ogni giorno che passa la situazione si aggrava con conseguenze che rischiano, onorevoli colleghi, di diventare drammatiche per i lavoratori dipendenti e per gli utenti che sono anch'essi lavoratori, che sono studenti. E dobbiamo, io credo, in primo luogo, mentre discutiamo questo problema, questa proposta e ci accingiamo, come io mi auguro, a votarla tutti quanti, dare atto ai lavoratori di una lotta efficace e che ancora dura, che ha comportato e comporta gravi sacrifici e che muove dalla necessità di soddisfare, per i dipendenti delle autolinee, le esigenze vitali di lavoro, di salari e di vita, ma nel contempo solleva esi-

genze più generali di sviluppo economico e civile dell'intera collettività isolana. Questa lotta, colleghi della Democrazia Cristiana, che qualcuno di voi ha temuto, non è l'inconsulto esplodere della piazza, non è un'indebita pressione sul Consiglio regionale (che del resto è chiamato e sa esprimere la propria decisione in piena autonomia), ma è, deve essere detto con tutta chiarezza, l'espressione di una volontà democratica che muove i lavoratori delle autolinee, è un atto di democrazia vera, reale, profonda, è una prova del senso di responsabilità che anima i lavoratori delle autolinee e che qui sono presenti a chiedere che noi si decida, ma nel pieno rispetto del Consiglio regionale e senza ricorrere ad atteggiamenti che possano essere scambiati per aggressivi (come purtroppo ieri è capitato, non da parte dei lavoratori delle autolinee, ma da parte, come voi sapete, di altra rappresentanza). Solo il Prefetto di Cagliari, che ha una concezione della democrazia di tipo borbonica (propria del resto del suo ruolo e della sua funzione) può avere avuto l'ardire di parlare di inspiegabile susseguirsi di scioperi e persino di minacciare attentati alle fondamentali libertà democratiche e sindacali, definendo illegali le azioni di sciopero messe in atto da parte dei lavoratori della SATAS o delle altre società concessionarie e perciò avallando la SATAS nella sua azione intimidatrice che tende a mandare di fronte ai tribunali oltre 100 lavoratori. In realtà, onorevoli colleghi, sotto accusa dev'essere messa la SATAS, dev'essere messa la FIAT e devono essere messi coloro che hanno sostenuto questa politica sino ad ora per consentire che il monopolio FIAT difendesse i più sordidi interessi.

La SATAS è in una situazione incredibile, l'hanno detto i sindacati in Commissione e occorre che tutti lo sappiano; del resto qualcosa l'ha detta anche il collega Masia in aula. Essa ha organici fortemente ridotti, mentre rimane fermo il parco dei veicoli. Da 800 dipendenti (dicono i colleghi proponenti della legge), nella SATAS, si è passati a 360-390 dipendenti mentre il parco mezzi è più o meno quello di prima. Turni, ferie, riposi settime-

nali sono continuamente negati; ci è stato prospettato in Commissione il caso di autisti che per quasi un mese (come agenti unici, non autorizzati peraltro) lavorano dieci ore al giorno a guidare automezzi in servizio pubblico, senza ottenere riposo settimanale. Salari di fame (da 70 a 91 mila lire al mese), linee soppresse, frequenza delle corse ridotte, mezzi vecchi di 12 anni. E' stato documentato che vi sono mezzi che hanno persino 886 mila chilometri di percorrenza, sui quali viaggiano i giovani studenti e i lavoratori. Credo che le percorrenze più basse siano intorno ai 400 mila chilometri. E' in questo modo irresponsabile che la SATAS gestisce un servizio pubblico così delicato. Noi abbiamo il dovere di togliere alla SATAS, alla SCIA, a tutte le aziende concessionarie, la gestione del servizio del trasporto pubblico. Abbiamo il dovere di passare questa gestione alla mano pubblica. Questo è il dovere a cui dobbiamo far fronte. Abbiamo anche il dovere di procedere immediatamente, cacciando via i privati, togliendo ai privati le concessioni. Questo è il compito che abbiamo di fronte.

L'emendamento al quarto esecutivo fissava questo principio e fu una conquista, ma il fatto che oggi si possa arrivare a definire uno strumento legislativo è un passo in avanti importantissimo che va sottolineato. Perciò noi abbiamo salutato e salutiamo come positivo il fatto che i colleghi socialisti hanno presentato una proposta di legge per l'istituzione dell'azienda dei trasporti, anche se dal primo momento abbiamo sottolineato le difficoltà, non solo concernenti il ritardo col quale si è giunti all'esame di questa proposta, ma anche il contenuto, il merito del provvedimento. Il nostro giudizio è stato detto (ed è bene ripeterlo) non è certo del tutto positivo sul merito della proposta di legge. Abbiamo da fare delle riserve, avremmo preferito e preferiamo migliorare profondamente questa proposta di legge, che è carente, insoddisfacente. Tuttavia essa può rappresentare un grande passo in avanti perché consente (sia pure con tutte queste carenze) di istituire subito l'azienda regionale dei trasporti. Per questo non ci siamo limitati, ono-

revoli colleghi, a denunciare il ritardo e le carenze del provvedimento, ma abbiamo assunto ieri e vogliamo assumere oggi un atteggiamento responsabile e costruttivo. C'è stato un ritardo, abbiamo fatto il possibile perché la proposta venisse in Consiglio il più presto possibile; ci sono delle carenze: abbiamo lavorato e vorremmo ancora lavorare, se fosse possibile, ad eliminarle. E' possibile fare questo? Credo che in questa sede sarebbe ancora possibile far quello che è stato impossibile fare per responsabilità dei commissari democristiani in terza Commissione. Se i colleghi del Gruppo socialista (che finora hanno manifestato la loro intenzione, di non assumere un impegno comune sugli emendamenti) ritenessero di dover rinunciare alla sua posizione, noi saremmo pronti a concordare degli emendamenti, a perfezionare il progetto di legge.

Debbo anche dire le ragioni (ciò perché non ci si trovi di fronte a voti a sorpresa e perché, in tal caso, siano chiare le responsabilità di tutti) per le quali non abbiamo ritenuto di accogliere una proposta avanzata nei giorni scorsi (anche ieri sera) per un testo concordato, nuovo, diverso, per una legge cosiddetta ponte che potesse essere concordata da tutti i Gruppi. Noi abbiamo respinto l'invito, non eravamo e non siamo d'accordo ed è necessario e doveroso che ne diamo le ragioni in Consiglio. Noi non siamo rimasti d'accordo perché, se è vero che la proposta che ci veniva avanzata tendeva a stabilire la istituzione dell'azienda regionale dei trasporti, se anche è vero che quella proposta tendeva a stabilire in legge il finanziamento dell'azienda, è anche vero che essa demandava ad altra legge, che la Giunta avrebbe dovuto presentare nei termini di sei mesi, la determinazione dei compiti e delle funzioni dell'azienda, dei suoi organismi, della sua attività. In questo caso avremmo riproposto semplicemente una legge che, in sostanza, avrebbe riaffermato il principio della pubblicizzazione che è già contenuto nel quarto programma esecutivo che sono convinto che il Consiglio vorrà far proprio nella proposta fatta dalla Commissione rinascita. Il principio è già affermato; non si

tratta di ribadirlo con una legge, ma di attuarlo creando lo strumento adatto.

Se noi avessimo accettato la proposta che ci veniva avanzata, cioè di approvare una legge che affermava il principio, ma demandava ad altra legge le condizioni della sua istituzione, saremmo arrivati all'assurdo di fare una legge per decidere di fare un'altra legge. Sarebbe stata una mistificazione, avremmo offeso i lavoratori e avremmo umiliato lo stesso Consiglio. Sarebbe stato il nostro avallo a una manovra dilatoria tendente a rinviare la questione senza che lo si dicesse con franchezza. Siamo stati contrari anche perché ci si proponeva di istituire non un'azienda ma un ente. Noi siamo stati sempre per l'ente regionale dei trasporti, riteniamo che questa sia la soluzione più giusta. Abbiamo detto il nostro parere sui compiti che l'ente dovrebbe avere al fine di uno sviluppo di un sistema regionale dei trasporti; abbiamo detto il nostro parere sulla strutturazione democratica e sull'articolazione democratica di questo ente. Noi però dobbiamo anche dire che l'ente, così come noi lo intendiamo, è qualcosa di diverso da come viene inteso da altri o da come viene costituito sulla linea della legge che ha istituito l'ente minerario, che opera in un settore produttivo e che quindi si può anche ammettere che promuova società di gestione a capitale misto. Qui siamo nel campo di un servizio pubblico di interesse generale, collettivo e non riteniamo perciò che si possa pensare ad un ente col compito di promuovere società di gestione a capitale misto. Questo, d'altro canto, sarebbe un modo come un altro per dare alla SATAS i finanziamenti, il sostegno pubblico, anche finanziario, che le è stato dato nel passato e che noi riteniamo non debba essere più dato oggi. Noi riteniamo, al contrario, che se di ente si parlerà (quando se ne parlerà; noi ci auguriamo quanto prima), se ne debba parlare sempre sulla linea della completa gestione pubblica dell'intero sistema. Riteniamo anche che istituire oggi l'azienda regionale dei trasporti extra-urbani non significhi compromettere l'ente, ma anzi gettare le basi di un ente futuro. Il fatto poi che con questa proposta si

volesse arrivare ad affermare il principio, non ha nessun valore, essendo il principio già affermato nel quarto esecutivo. Si sarebbe, ripeto, solo raggiunto il risultato di spostare nel tempo il problema, di rinviarlo, non di sei mesi, ma di molto tempo, e avremo quindi non soddisfatto le rivendicazioni dei lavoratori, degli utenti, ma avremo realizzato una manovra esclusivamente dilatoria.

Io credo che sia giusto che il Consiglio regionale trovi il modo di esprimere una decisione che consenta di creare quanto prima l'azienda dei trasporti, tenendo conto che le difficoltà non sono di ordine tecnico, né che il problema è stato approfondito in modo insufficiente. Io credo che tutti i Gruppi abbiano ormai riflettuto e studiato il problema e abbiano perciò idee molto chiare su di esso. Il problema è di ordine politico e investe l'indirizzo generale di una politica dei trasporti (problema aperto in tutti i campi) e la resistenza da parte di settori della maggioranza ad una svolta radicale che affermi il principio della gestione pubblica nella sua interezza. Una gestione pubblica dei trasporti tocca interessi privati molto seri, dei grandi gruppi monopolistici, e investe i rapporti politici tra le forze del centro sinistra. Sappiamo che una delle ragioni del travaglio di questa proposta di legge è derivata proprio dal disaccordo, dai contrasti verificatisi all'interno della maggioranza e della Giunta. Il rinvio della istituzione dell'azienda, o peggio ancora (nella ipotesi malaugurata che questo accadesse) il rigetto della proposta di legge, avrebbe il solo scopo (non di disaccordo su aspetti marginali, non dell'esigenza di approfondimento di aspetti tecnici) di sacrificare gli interessi dei lavoratori, gli interessi degli utenti per salvare la Giunta e il centro-sinistra. Questa è la ragione politica che fino ad ora ha ostacolato il varo della legge e che potrebbe ostacolarla ancora. Salvare la Giunta, il centro sinistra che su questa questione è profondamente diviso, salvare un'alleanza all'interno della quale vi sono divisioni su questo problema specifico (vi sono divisioni tra Democrazia Cristiana e Partito Socialista, vi sono divisioni all'in-

terno della Democrazia Cristiana). Questa va detto perché sia chiaro il voto in assemblea.

Io non credo, onorevoli colleghi, che noi dobbiamo sacrificare una esigenza così sentita agli interessi di una coalizione. Io non credo che possiamo assumerci la responsabilità di rinviare, di procrastinare la soluzione di questo problema sull'altare della unità della maggioranza, della unità della Giunta, della unità del centro sinistra. Questo non mi sembra assolutamente giusto. Certo la pratica del rinvio, dell'insabbiamento è la base sulla quale si regge il centro sinistra; è una pratica che umilia la democrazia, che mina le istituzioni, che scredita l'istituto. E il prezzo di tutto questo verrebbe pagato dai lavoratori, dalle popolazioni, dalla Sardegna. Noi abbiamo di fronte il problema non di studiare ancora, non di approfondire (perfezioneremo nel futuro, l'esperienza ci aiuterà a migliorare e la legge e la gestione stessa della azienda), ma di procedere immediatamente alla istituzione dell'azienda. Il problema, dunque, è politico e su questo terreno va affrontato e risolto. Noi riteniamo che si offra alla Democrazia Cristiana e alla maggioranza la possibilità di dare attuazione concreta all'esigenza (che talvolta voi stessi, onorevoli colleghi, avete detto di voler fare vostra), di rompere, di superare la gabbia del centro sinistra, di assumere una posizione autonoma di fronte a questo problema, senza vincoli rigidi di disciplina, di alleanza, o di Gruppo. Si offre la possibilità che intorno a questo problema di interesse generale si possa formare una maggioranza nuova, una maggioranza che superi vecchie delimitazioni e che veda concorrere noi all'approvazione della legge. Le sinistre sono d'accordo, ma anche tutti quei colleghi che ritengono che a questo problema una soluzione debba essere data e debba essere data subito.

Abbiamo detto prima che se i colleghi proponenti fossero d'accordo per concordare emendamenti, noi saremmo pronti a farlo, ma se essi dovessero confermare la loro posizione saremmo anche disposti a votare la legge così com'è, senza cambiare una virgola, perché riteniamo che l'obiettivo essenziale sia quello della sua approvazione, anche se essa

è imperfetta, non soddisfacente. Siamo disposti a votarla senza modifica alcuna se da parte della maggioranza ci sarà una posizione altrettanto chiara, onorevole Masia. Ella non ha detto che voi voterete la legge a scrutinio segreto, ma ha detto che voterete a favore del passaggio all'esame degli articoli. E' una cosa diversa.

MASIA (D.C.). Prima si vota il passaggio agli articoli.

RAGGIO (P.C.I.). Onorevole Masia, so che prima si vota il passaggio agli articoli, ma ella sa benissimo che quello che decide è il voto segreto. Voi dovete dire con grande lealtà al Consiglio se ci troviamo dinanzi a una nuova manovra tipo quella della circoscrizione di Oristano o a un impegno responsabile. Il fatto che votiate il passaggio agli articoli non mi dice niente, non può soddisfare noi, non può soddisfare nessuno. L'impegno che dovete assumere come Gruppo è quello che concerne il voto segreto, perché è lì che si decidono le sorti della legge. Se questo impegno c'è (io mi auguro che sia affermato in modo esplicito) noi siamo ben lieti a rinunciare a tutti i nostri emendamenti e a votare la legge così come è. Siamo pronti a consentire che si possa creare intorno a questa proposta la più larga maggioranza del Consiglio. Però il Gruppo della Democrazia Cristiana deve esprimersi con grande chiarezza e la Giunta deve dire se accetta questa proposta di legge. La Giunta non deve rimettersi al Consiglio; noi non possiamo accettare questa formula che sappiamo bene che cosa nasconde. La Giunta deve dire se è o no d'accordo per la proposta di legge come è stata formulata dai proponenti. Chiediamo, quindi, onorevoli colleghi (e concludo rapidamente) che a una posizione nostra aperta e costruttiva (che rinuncia anche a ogni nostra iniziativa per modificare e migliorare la legge) corrisponda l'impegno pieno e leale di tutti i Gruppi e prima di tutto del Gruppo della Democrazia Cristiana.

L'esperienza recente della legge sulla circoscrizione elettorale di Oristano mi costringe a chiedere questo (che non avrei chiesto cer-

tamente, onorevoli colleghi, in altra occasione), a chiedere cioè a noi stessi, a tutti quanti la piena assunzione di responsabilità dinanzi al Consiglio, dinanzi all'opinione pubblica. Se si verificasse, onorevoli colleghi, se si ripetesse il triste umiliante episodio cui abbiamo assistito in occasione della legge sulla circoscrizione di Oristano, si sappia di chi è la responsabilità, si sappia a chi accollare le conseguenze gravissime che ne deriverebbero.

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

ANGIOI (P.L.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, a nome del Gruppo liberale debbo preliminarmente elevare una vibrata protesta per il modo e la forma con i quali da parte di chi di ragione si è portato all'esame di questa assemblea una proposta di legge di così vasta portata e di così grave fondo quale è questa per l'istituzione dell'azienda regionale sarda dei trasporti.

Negligendo ogni più elementare prassi parlamentare, si è arrivati a battere ogni primato di fretteolosità, di pressapochismo e di faciloneria. E lo si vede anche a chiare lettere nella stesura letterale della legge, nell'ansia di arrivare primi in una gara di scoperta demagogia da parte del proponente, il Gruppo socialista, e, debbo anche dire, da parte dei commissari delle due Commissioni referenti, preoccupati anche essi di non arrivare secondi in questa gara di demagogia, allo scopo puro e semplice, fin troppo scoperto, di cercare di convogliare verso la propria parte politica i voti dei dipendenti delle autolinee in concessione.

PEDRONI (P.C.I.). Queste cose le dica all'onorevole Occhioni che è membro della Commissione ed è sempre assente.

PRESIDENTE. Non facciamo processi ai colleghi.

ANGIOI (P.L.I.). Non credo che questa discussione debba degenerare in personalismi di così meschina portata. In questa discussione

V LEGISLATURA

CCCXLI SEDUTA

18 APRILE 1969

si debbono affrontare problemi di fondo, problemi che sono politici ed economici insieme.

PEDRONI (P.C.I.). Onorevole Angioi, quando lei accusa la Commissione dovrebbe richiamare il suo collega di Gruppo.

PRESIDENTE. Non facciamo processi ai colleghi, onorevole Pedroni.

ANGIOI (P.L.I.). Non credo, dicevo, che si sia mai verificato il caso, in questo Consiglio, che una proposta di legge, ancora umida di inchiostrazione, sia passata dalla manuale consegna a noi consiglieri alla immediata discussione, senza dare a noi consiglieri e alle parti politiche che rappresentiamo, il tempo ed il modo per l'approfondita indagine e lo studio che un argomento ed una svolta politico-economica di così grande portata meritava.

PRESIDENTE. Onorevole Angioi, mi perdoni, se la sua critica si riferisce e si rivolge alla Presidenza del Consiglio, debbo dirle che era stato deciso già da diversi giorni dalla conferenza dei Capigruppo che la proposta di legge fosse messa in discussione oggi. Quindi se la sua critica si rivolge alla Presidenza del Consiglio devo assolutamente respingerla.

ANGIOI (P.L.I.). Debbo anche rilevare che mai nessun altro dei problemi nella nostra Regione, rimasti secolarmente insoluti e di maggiore e ben altro peso e interesse che questo dei trasporti delle autolinee concesse (e possono valere per esemplificazioni, non già per esaurirne l'elencazione: l'agricoltura, la pastorizia, l'industria, l'habitat, la sanità, la viabilità, l'istruzione) ha avuto il privilegio di una procedura così pressante. E questo perché, signori dell'esecutivo?

Perché mai come in questo momento, alla fine di una legislatura grigia ed anodina come questa, le proposte ricattatorie della piazza sono salite fino all'aula di questo Consiglio, anche se debbo onestamente ed obiettivamente riconoscere che da parte dei dipendenti delle

autolinee in concessione e della Satas queste manifestazioni sono state quanto mai dignitosamente ordinate e composte. Queste sono però, a nostro modo di vedere e di interpretare la democrazia, forme di intimidazione...

RAGGIO (P.C.I.). Voi preferite quelle dei monopoli, degli industriali.

ANGIOI (P.L.I.). Nelle quali una buona e sana democrazia non dovrebbe, non deve cedere, soprattutto alla fine di una legislatura, per preoccupazioni che hanno uno scoperto sapore elettoralistico, piuttosto che l'interesse di una categoria, inquadrata nel più ampio contesto dell'interesse della società e della collettività.

Sono questi, signori, cedimenti gravi e sommamente pericolosi perché inducono le masse, sobillate ad arte da certi partiti che hanno come dogma fondamentale lo scardinamento degli istituti dello Stato, per impadronirsi del potere, e che delle piazze fanno il loro arengo esclusivo e principale, al convincimento che solo con l'intimidazione o con la violenza si può ottenere la soluzione di determinati problemi, siano essi giusti o non giusti. E' questa democrazia? Io dico che questa non è democrazia, questa è la degenerazione della democrazia, è l'inizio della fatiscenza della democrazia.

Questa è la svirilizzazione dello Stato e dei suoi istituti; e questa verifica vada a chi oggi dirige lo Stato e tutti gli altri enti in campo locale e regionale. Questo è lo svilimento delle assemblee legislative, di tutte e a qualunque livello, compresa la nostra. Noi liberali che siamo stati i primi e siamo convinti assertori dello Stato di diritto e della difesa dello Stato di diritto, dal quale discende la certezza della norma e della difesa degli interessi di tutti i cittadini, dobbiamo denunciare questo pericolo... (*Interruzioni*).

Fatta questa premessa doverosa, che non è solamente formale, ma è politica e formale insieme, la legge che ci avete stamane, poc'anzi, rassegnato alla discussione e che quindi verrà portata all'approvazione, va esaminata sotto diversi aspetti politici, storici e di fatto, sociali ed economici.

Sotto il profilo politico debbo subito dire (come ho già detto per il Gruppo che ho l'onore di rappresentare quando ho presentato l'emendamento numero 106 in Commissione rinascita) che noi liberali non siamo aprioristicamente contro le nazionalizzazioni, le pubblicizzazioni e le municipalizzazioni quando motivi storici e socialmente validi ne suggeriscano e ne impongano addirittura l'attuazione. Questo ho già detto in sede di Commissione industria quando si concluse l'indagine sulle miniere, questo ho detto e ripeto in quest'aula oggi per il Gruppo che rappresento, e questo dissi quando si discusse e si concluse la discussione sulla indagine mineraria. Noi liberali, nel 1905, in tempi non sospetti, quando il socialismo era infante, quando il comunismo addirittura non era apparso all'orizzonte, quando eravamo in pieno regime parlamentare liberale democratico, abbiamo voluto, introdotto e approvato la nazionalizzazione delle ferrovie concesse per tutto il territorio nazionale.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Salvo quelle del conte Pasquini!

ANGIOI (P.L.I.). Pasquini non so se avesse già il titolo nobiliare nel 1905. Non mi consta però che qui in Sardegna vi fosse il conte Pasquini nel 1905.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). No, è venuto dopo.

ANGIOI (P.L.I.). Io parlavo del 1905. Allora esistevano proprio quei motivi cui poco fa accennavo. Diciamo anche responsabilmente ed obiettivamente che in Sardegna e nel settore dei trasporti delle autolinee in concessione, ed anche in molti altri tipi di trasporto (anche delle Strade Ferrate in concessione ed anche non in concessione) esistono condizioni di fatto perché il discorso possa essere avviato. Questi motivi vanno dalla vetustà dei mezzi di trasporto, come altri hanno rilevato, e che ho appreso in aula stamane, vanno per alcuni mezzi addirittura da 800 mila chilometri; ma allora mi domando che cosa ci stanno a fare gli istituti per la motorizzazione, la polizia della strada, i periodici controlli che dovrebbero essere fatti. Detti

motivi vanno all'insufficienza e alla non organica, anzi disorganica distribuzione delle linee automobilistiche che servono i comuni della nostra Sardegna, al costo del biglietto per i viaggiatori veramente eccessivo, fino alle tariffe esorbitanti per il costo dei trasporti delle merci. Ma va collegata anche, tutta questa situazione, nel più ampio discorso della insularità della nostra Sardegna e, in più, il discorso non dovrebbe andare disgiunto da una più vasta e organica indagine, da uno studio sui collegamenti marittimi ed aerei.

Ma questa realtà non ci deve fuorviare, non ci deve far fare le cose, come dicevo prima, con pressappochismo, in fretta e male. Indubbiamente questa proposta di legge ha anche uno scopo, sotto il profilo politico, di verificare, come è stato detto a chiare note stamane, la volontà politica della maggioranza e dei Gruppi che questa maggioranza sostengono. Ma ha, scopertamente, non vagamente, ma scopertamente un sapore, una caratteristica che sa di colpo di mano. Questa nostra impressione è stata stamane convalidata, sottolineata a chiare note dall'intervento del rappresentante sardista onorevole Melis, il quale ha parlato addirittura di sortita socialista (non si sa bene, e non ho capito bene, se rimpiangendo di non aver potuto far parte anche lui del drappello di coloro che effettuavano la sortita, oppure lamentando così puramente e semplicemente il fatto). Sotto l'aspetto sociale sappiamo, conosciamo la situazione di disagio economico e di lavoro dei dipendenti della SATAS e dei dipendenti di quasi tutte le autolinee in concessione, esclusi forse, sotto il profilo economico, i dipendenti delle autolinee gestite dalle Ferrovie Complementari, che attraverso il contratto FENIT, pur percorrendo gli stessi percorsi di quelli coperti dai dipendenti della SATAS, godono di emolumenti maggiori, che si aggirano intorno a un 30-35 per cento (se le informazioni in mio possesso non sono errate) superiori a quelli della SATAS.

ZUCCA (P.S.I.U.P.). Ecco perché il conte Pasquini si rifà con i contributi di 4 miliardi all'anno.

ANGIOI (P.L.I.). A proposito di questa interruzione, onorevole Zucca, le dirò adesso che noi liberali in questa vicenda e su questa legge, così come nella vicenda che portò alla municipalizzazione dei servizi tranviari della città di Cagliari, siamo nella posizione di essere «spiacenti a Iddio e agli inimici sui», per essere obiettivi e conseguenti ai nostri principi. A Iddio, o meglio a chi lo rappresenta indegnamente in questa vicenda sulla terra, perché essi non vedono l'ora, i proprietari delle autolinee come già quelli delle tranvie, di disfarsi di una azienda che è pesante, passiva, per investire i danari che ricaveranno da questa cessione in intraprese molto più lucrose e fruttuose, vedi canguri od altro.

Alli inimici sui perché siamo contro le avventure politiche economiche dettate dalla piazza.

Sotto il profilo economico noi liberali diciamo che questa intrapresa, che questa svolta, per la quale si prevede di contrarre uno o più mutui per l'importo di 10 miliardi ad un tasso di interesse del 7 per cento, comporta alla fine dei dieci anni un aggravamento e un appesantimento per il pagamento degli interessi dei bilanci regionali di quasi 5 miliardi. Io non sono molto forte in matematica, ma se 700 milioni sono l'interesse del primo anno, e così a scalare, con gli interessi composti, ci avviciniamo molto anzi forse superiamo i cinque miliardi. Noi, quindi, avremmo preferito, anche e soprattutto dopo avere udito l'intervento dell'onorevole Masia, del Gruppo di maggioranza relativo (che lamentava la fretta e una certa disorganicità nella formulazione della legge nella terza Commissione) una indagine approfondita di tutto il settore, di tutte le implicazioni; avremmo cioè voluto che non si ripettesse l'errore già commesso per la fretta per quanto riguarda il problema, il settore delle miniere in Sardegna, dove si è costruito prima il tetto (l'Ente minerario) poi si è fatta l'indagine e si sono gettate le fondamenta di quello che l'Ente minerario dovrebbe fare.

Noi avremmo voluto cioè che come ogni medico responsabile (e ne esistono anche in quest'aula dei valentissimi) il malato fosse

visitato minuziosamente prima di prescrivergli la cura (fosse anche una cura di pubblicizzazione) ad evitare che gli effetti secondari (che appunto noi temiamo) siano peggiori del male e il rimedio sia peggiore della malattia che si vuol curare. Noi liberali, pertanto, voteremo contro il passaggio all'esame degli articoli di questa legge, perché la giudichiamo frettolosa, insufficiente (e lo dimostreremo anche in sede di discussione dei vari articoli) e soprattutto tale che non può risolvere oggi i problemi né dei lavoratori dipendenti delle autolinee concesse, né dei viaggiatori, cioè degli utenti di queste autolinee.

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

FLORIS (D.C.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il collega Masia ha già illustrato i motivi per cui il Gruppo della Democrazia Cristiana è favorevole all'istituzione dell'azienda regionale trasporti e limiterò perciò il mio intervento a una precisazione circa il nostro atteggiamento in Commissione.

Premetto che il Gruppo democristiano già in occasione della discussione in Commissione rinascita del quarto esecutivo aveva approvato un emendamento aggiuntivo sul settore dei trasporti. La Commissione, come abbiamo scritto nella relazione di maggioranza il collega Defraia e io, ha dedicato un'attenzione particolare al problema dei trasporti interni e ritiene indispensabile un intervento organico per la riorganizzazione e potenziamento dell'intero settore a gestione pubblica. In particolare, oltre alla statizzazione delle ferrovie in concessione, da attuarsi in conformità ai voti più volte formulati dal Consiglio regionale, la Commissione ritiene che è necessaria ed urgente la istituzione dell'ente o dell'azienda regionale dei trasporti al fine di realizzare la pubblicizzazione dell'intero sistema dei trasporti interni ad iniziare dalle autolinee. A tale scopo ha previsto nel programma la spesa della somma di lire 300 milioni che sarà utilizzata per la costituzione del primo avviamento dell'attività dell'ente, o azienda, ivi compresi gli studi e le indagini che si ren-

dessero necessari nella fase di predisposizione. Posizione quindi chiarissima in Commissione con l'emendamento approvato quasi all'unanimità.

A ciò i commissari del Gruppo della Democrazia Cristiana erano arrivati dopo aver ascoltato le Federazioni provinciali degli autoferrotranvieri, in data 20 febbraio, incontro da noi ricordato nella relazione di maggioranza a pagina 25. Nella sintesi dell'incontro vengono sottolineati alcuni aspetti della situazione in cui si trovano le categorie interessate ed il servizio stesso: diminuzione dell'organico, soppressione di corse, danno alle popolazioni interessate, particolarmente logorio fisico delle maestranze con l'accentuarsi del lavoro straordinario e così via. Dopo questa premessa, voglio ricordare che ho partecipato alle due riunioni che la Commissione trasporti ha dedicato all'esame della proposta di legge numero 220. Nella prima riunione, tra il 23 e il 30 marzo (non ricordo esattamente il giorno) il mio Gruppo, dopo aver nuovamente riaffermato il suo parere favorevole, la sua volontà di addivenire alla costituzione dell'azienda e dell'ente, chiese di poter sentire il parere della Giunta, in considerazione soprattutto del particolare impegno finanziario. Infatti, a nostro giudizio, solo la Giunta poteva darci un approfondito parere su questo aspetto del problema. La seduta venne rinviata al pomeriggio del 2 aprile, però per tale giorno era stata convocata anche la Giunta per discutere su questo argomento. I commissari della Democrazia Cristiana, avuta notizia che la Giunta non poteva presenziare ai lavori della Commissione, chiedevano il rinvio al martedì mattina 8 aprile. La richiesta venne respinta dai commissari di tutti gli altri Gruppi che intendevano portare a conclusione l'esame del provvedimento nella stessa seduta, non consentendo quell'approfondito esame al quale accennava il collega Masia. Tuttavia, per poter consentire il passaggio del progetto al Consiglio, i commissari democratici cristiani si astennero, pur essendo in maggioranza. In tal senso va intesa la valutazione fatta dal collega Masia sui lavori della Commissione trasporti, che avrebbe dovuto avere a mio

avviso, e ad avviso del mio Gruppo, la possibilità di un approfondimento dei vari aspetti del problema, proprio per il lavoro preliminare che è compito specifico delle Commissioni.

E' per questo motivo che abbiamo cercato un accordo con gli altri Gruppi per rinviare allo statuto le finalità, i compiti, gli organi e le norme relative all'amministrazione e al funzionamento dell'ente, nonché ai controlli, alla vigilanza e alla tutela dell'Amministrazione regionale (statuto da approvare con successivo provvedimento legislativo da presentare al Consiglio regionale da parte della Giunta entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge). Dico sei mesi perché adesso tra elezioni regionali, crisi conseguente della Giunta e periodo necessario per la formazione della nuova Giunta, indubbiamente questo periodo non è eccessivo. Non mistificazione, quindi, come ha asserito poc'anzi il collega Raggio, ma senso di responsabilità per poter fare una legge organica ed adeguata agli scopi che si intendono raggiungere. La responsabilità del mancato lavoro in Commissione non è certamente dei commissari della Democrazia Cristiana che avevano chiesto, ripeto, di poter dedicare all'esame il tempo necessario, dopo aver raccolto tutti i dati indispensabili...

MANCA (P.C.I.). E' colpa dello Spirito Santo.

FLORIS (D.C.). Noi crediamo nello Spirito Santo, onorevole Manca; se lei non ci crede sono affari suoi.

La responsabilità è dei Gruppi politici che tale nostra richiesta hanno respinto.

Il collega Raggio ha chiesto una assicurazione da parte del Gruppo della Democrazia Cristiana, assicurazione che ha già dato il collega Masia. Io completo il nostro pensiero e il pensiero dell'onorevole Masia che ha detto che avremmo votato il passaggio agli articoli. Su questa espressione il collega Raggio ha voluto giocare dicendo che noi ci impegnavamo a votare il passaggio alla discussione degli articoli essendo votazione per alzata di mano, mentre avremmo avuto la riserva mentale di

votare contro a scrutinio segreto. Io aggiungo allora che il Gruppo della Democrazia Cristiana voterà a favore anche a scrutinio segreto. Non si tiri in ballo nuovamente la questione del quarto collegio elettorale, perché è difficile risalire alla paternità dei voti negativi. Se noi ricordiamo quella legge, debbo dire che lo scarto dei voti è stato minimo, per cui non si può dire che sia stato il Gruppo della Democrazia Cristiana a votare contro. Io vorrei che non cercassero gli oppositori della Democrazia Cristiana degli alibi per un eventuale loro voto negativo nella votazione a scrutinio segreto. (*Interruzione dell'onorevole Raggio*).

PRESIDENTE. Onorevole Raggio, la prego.

FLORIS (D.C.). Se il Regolamento consentisse il voto palese noi ne saremmo ben lieti.

PRESIDENTE. Comunque non lo consente, onorevole Floris.

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

MARCIANO (M.S.I.-Ind.). Signor Presidente, signori consiglieri, la proposta di legge in esame che prevede l'istituzione dell'azienda regionale trasporti e la pubblicizzazione del settore trasporto delle autolinee in concessione, così come è redatta, mi trova contrario perché vedo nella creazione dell'azienda nient'altro che un nuovo ente che serve a soddisfare interessi partitici e finalità politiche che solo apparentemente sembrano essere a favore del pubblico e del personale dell'azienda. Il clima elettorale è sempre cattivo consigliere e la proposta socialista ne è una prova. Questa proposta che ha tenuto banco in questo Consiglio per diversi anni, viene alla luce soltanto adesso, in periodo elettorale. Questo non è certo dignitoso né per il Consiglio né per il pubblico che noi rappresentiamo. Io ritengo di dover richiamare in questa occasione i principi etici, politici e sociali che postulano la partecipazione diretta di tutto il personale

amministrativo e tecnico alla creazione della progettata azienda regionale trasporti. Per me l'essenza del problema consiste nell'elevare tutto il personale interessato al settore alla diretta proprietà e gestione dell'azienda trasporti. Quindi se proprio si ritengono valide le richieste ed i motivi che hanno ispirato la legge, non posso concordare con la volontà di pubblicizzazione del settore perché le molte esperienze che abbiamo fatto in Italia ci dicono che molti servizi passati dai privati al potere pubblico sono peggiorati come efficienza e come costi, a tutto danno dei cittadini. Vale per tutti il settore elettrico.

Se quindi è vero che le aziende private lasciano a desiderare, la Regione non deve sostituirsi ad esse, sia pure attraverso un'azienda specifica, ma profittare dell'occasione per affidare in proprietà e in gestione l'azienda a tutto il personale interessato, in modo da elevare lo stesso alla dignità di diretto operatore, anzi di diretto responsabile dell'impresa. Non capisco perché detto principio, che tutti i Gruppi in questo Consiglio accettano in agricoltura e nell'industria, non si debba realizzare per i servizi pubblici.

Concludendo, affermo che se questo Consiglio farà propri i principii da me esposti, sono convinto che un grande passo in avanti sarà fatto sulla strada dell'efficienza del servizio per il pubblico e per il personale che noi abbiamo l'obbligo di spingere ad assumere dirette responsabilità e non già mortificare facendolo passare dal padrone privato, talora esoso, all'ancora più insensibile ed incompetente padrone pubblico. I nostri tempi sono ormai più che maturi per la socializzazione dell'impresa e quindi per l'elevazione etica, economica e sociale dei tecnici. (*Interruzione dell'onorevole Congiu*).

Esatto, onorevole Congiu, quando si sarà realizzata quella idea, voi non avrete più ragione di esistere. Ecco perché voi siete contro le socializzazioni. Voi non volete che i lavoratori si elevino veramente nella loro dignità; voi li volete tenere sempre allo stato in cui si trovano oggi.

E' questa l'idea forza in campo sociale del ventesimo secolo. In Italia si cerca, dal-

l'attuale partitocrazia, di tenere schiavi i lavoratori e non già ad elevarli a nuova dignità. Si riducono i lavoratori ad oggetto e merce di scambio dal settore privato al settore pubblico. Tuttavia si va affermando nel mondo questa idea, perché essa contiene in sé tutta l'essenza spirituale dell'uomo soggetto primo di tutte le cose umane e quindi anche dell'economia e della politica.

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

DESSANAY (P.S.U.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa proposta di legge che il Gruppo socialista ha presentato, è stata diversamente definita dagli oratori che mi hanno preceduto. Dico diversamente, in modo diverso, ma concordemente in alcuni punti: è un progetto di legge, secondo i più, nato dalla fretta...

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). Elettorale.

DESSANAY (P.S.U.). Chiamiamola pure, per far comodo all'onorevole Lippi, elettorale per ora.

Nata dalla fretta, tanto che l'onorevole Angioi lo ha addirittura battezzato come un progetto «fuori di ogni regolamentazione procedurale». Cominciamo a sbarazzare il terreno della nostra discussione da queste assolutamente imprecise, inutili, a mio giudizio, vane obiezioni.

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). Perché non l'avete presentato tre-quattro anni fa?

DESSANAY (P.S.U.). Glielo spiego. Intanto questo progetto di legge è presentato nei termini strettamente regolamentari. Posso assicurare l'onorevole Angioi che (essendo io uno dei presentatori, e direi uno dei protagonisti dell'inserimento di questo progetto di legge all'interno delle procedure regolamentari) fu presentato regolarmente, ne fu dato annuncio dal Presidente del Consiglio (l'ha ricordato il Presidente giustamente stamattina), fu chiesta al Consiglio l'urgenza

che fu votata e approvata. Fu appunto il Consiglio regionale a prendere la decisione che si dovesse discutere il provvedimento in questa tornata. Rispetto quindi delle procedure, in tutti i sensi. Dunque questo argomento è assolutamente invalido, è zoppicante, non si regge in piedi, non ha gambe, non cammina, si siede...

VOCE: Si sdraia.

DESSANAY (P.S.U.). Si sdraia e giace e muore.

Questo progetto di legge non è nato dalla fretta elettorale. Il Partito Socialista in sede pubblica (fuori dell'aula del Consiglio e all'interno dell'aula) ha tenuto caldo questo argomento per più di due anni. E' da due anni che si parla nelle sedi opportune (in quelle politiche qualificate di partito, nelle manifestazioni esterne al partito, tra i lavoratori) della responsabilità che il Partito Socialista doveva assumersi, si sarebbe assunto per portare avanti il problema, la soluzione al problema dei trasporti in Sardegna. Il nostro partito riconosce che quando un servizio, pur definibile pubblico, diventa necessariamente sociale, riconosce la nostra ideologia che quando questi termini si verificano, un problema puramente e strettamente economicistico va trasferito in sede sociale. E questo problema dei trasporti in Sardegna, a nostro giudizio (e non soltanto a nostro, ma a giudizio della stragrande maggioranza delle popolazioni sarde), questo servizio così rudimentale (così come esiste oggi, disorganico e frammentario, così come viene gestito dalle società private che non riescono più, nella crescita civile delle nostre popolazioni, a reggere il confronto di quello che è necessario dare), come giustamente ha detto anche l'onorevole Masia, è un frutto maturo e quando un frutto è maturo noi abbiamo il dovere di coglierlo, egregio collega, se no cade per terra e si sfascia, si perde...

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). E' maturato fuori stagione.

MELIS PIETRINO (P.C.I.). Siete voi fuori stagione.

DESSANAY (P.S.U.). Giungo al punto, onorevoli colleghi. Noi avevamo, con altri colleghi, già posto anche in sede di Consiglio il problema (il 18 dicembre del 1968, come è stato già ricordato). Fu votato un ordine del giorno che portava anche le nostre firme. Se esso fu respinto questo fatto non è da attribuire al Gruppo socialista.

Questi sono elementi di storia che possono sì avere un certo significato, ma che oggi non si inseriscono nel tema che noi dobbiamo dibattere e soprattutto nella soluzione al problema che noi stiamo ricercando. Non è, egregio collega Melis, la nostra una sortita elettorale.

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Ho detto che c'è il sospetto!

DESSANAY (P.S.U.). Il nostro è un partito che nella sua storia ha concepito sempre le elezioni come un fatto importante, ma non essenziale per la sua attività politica e per i fini cui si indirizza. Da noi le elezioni sono concepite come un puro e semplice episodio della nostra attività politica che può anche essere trascurato e talvolta anche sacrificato dinanzi a esigenze diverse e maggiori. Lei potrebbe accusare di elettoralismo politico altre forze, non i socialisti. Noi sappiamo dove risiede, in quali schieramenti politici risiede sostanzialmente l'elettoralismo politico; dirò anzi che in certi schieramenti l'elettoralismo è tutto e le ideologie politiche e le finalità sono realmente la maschera; la sostanza è di natura strettamente elettorale. Questo non si può dire per il Partito Socialista che è nato per altro, che è nato per trasformare la società civile, non per salire a posti di governo e di sottogoverno. I suoi militanti non lottano per essere eletti, ma per raggiungere i fini che stanno alla base, a fondamento dalla nascita del partito. Il che significa che la nostra non può essere concepita in nessun modo come una sortita elettorale.

Il problema, ho detto ora, è da più di due anni maturo, la situazione dei trasporti in Sardegna è tale che si è reso necessario un intervento del potere pubblico, perché i

privati non sono più in grado (giustamente, è stato detto) di garantire il servizio. Soprattutto i privati non sono più in grado di moltiplicarlo, come è necessario, e meno ancora sono in grado di coordinare il servizio, secondo l'esigenza attuale, renderlo un sistema coerente con tutte le altre esigenze della vita pubblica isolana. Questo i privati non possono più fare; ormai una gestione privata non si regge più. Si potrà dire (e potrà anche essere vero) che ci sono nel progetto imperfezioni tecniche; però esse non sono dimostrate, ma soltanto affermate. Ogni dimostrazione per essere tale ha bisogno di essere argomentata e qui (dico la verità) argomentazioni non ne ho sentito (argomentazioni, cioè prove razionali, prove dottrinali, prove, come volete, politiche, non ce ne sono; neanche prove di ordine tecnico). Posso comunque ammettere che ci siano, all'interno del progetto, alcune imperfezioni, che si potevano benissimo, in sede di Commissione, eliminare. Comunque siamo ancora in tempo a farlo in questa sede.

Ci sarebbero ancora obiezioni più gravi, gli argomenti cosiddetti di natura costituzionale, di natura giuridico-costituzionale. Anche su quelli io non ho sentito un argomento serio. Non capisco per quale ragione da più parti si sostenga che un progetto di legge che procede verso la pubblicizzazione dei trasporti in Sardegna possa essere respinto per incostituzionalità, quando la Regione, per Statuto, ha in questa materia competenza primaria. Noi abbiamo la competenza esclusiva in materia di trasporti.

ANGIOI (P.L.I.). Non l'ho detto e non lo affermo.

DESSANAY (P.S.U.). Non l'ha detto lei questo, ma è stato sostenuto in Commissione. Sulla base di queste osservazioni si dice: lasciamo ai socialisti la responsabilità di una eventuale reiezione (questo mi pare l'ha detto l'onorevole Melis) da parte del Governo. La legge potrebbe essere respinta dal Governo e la responsabilità sarebbe dei socialisti e della maggioranza. Intanto io non credo che il Governo possa respingerla, perché è tutta

intera all'interno della cornice, dei limiti delle nostre potestà legislative. (*Interruzione dell'onorevole Pietro Melis*).

Io capisco qual è l'argomento dell'onorevole Melis, lo capisco benissimo. L'onorevole Melis voleva esprimere questo pensiero: badate che noi approviamo, però il Governo respinge e nel Governo ci siete voi e ci sono i democristiani. La colpa è quindi sempre vostra. Noi vi accuseremo durante la campagna elettorale perché sono i democristiani e i socialisti che l'hanno respinta. Non l'avete respinta in sede regionale, ma avete contato che ve la respingessero in sede governativa, al centro. Io non so esattamente quello che capiterà al centro. Posso ammettere (vi ho già detto prima) che possano rintracciarsi imperfezioni di carattere tecnico, di tecnica di formulazione giuridica, però so anche che in sede politica e in sede giuridica (strettamente giuridica) questa legge non può essere respinta dal Governo centrale. Io non so quali interessi potrebbe d'altra parte avere il Governo di centro sinistra a respingere un progetto di pubblicizzazione dei trasporti in Sardegna.

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Per non creare altre grane.

DESSANAY (P.S.U.). Questi non sono argomenti, perché se ogni progetto di legge, per il quale noi abbiamo competenza, dovrà essere sottoposto a questi dubbi amletici, a queste incertezze, noi non faremo più niente, onorevole Melis. Questa sua ipotesi su questo progetto può farla sempre in tutti i casi nei quali il Consiglio ha legiferato, legifera e legiferrerà. Non si capisce perché la sua ipotesi sia destinata soltanto a questo progetto. Non è un argomento serio questo e non ci dice niente.

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Lei sta arrampicandosi sugli specchi.

DESSANAY (P.S.U.). Non si tratta di arrampicarsi sugli specchi...

MELIS PIETRO (P.S.d'A.). Abbiamo già pronto un ordine del giorno in cui vi impe-

gnate a che il governo non respinga questa legge.

DESSANAY (P.S.U.). La responsabilità sarà del Governo.

Onorevoli colleghi, della lotta che hanno combattuto i lavoratori del settore, noi dobbiamo tenere conto, non tanto perché è una lotta sindacale, ma perché soprattutto è una lotta che si dirige in una direzione autonomistica e perché essa rappresenta emblematicamente tutta intera l'esigenza delle nostre popolazioni (anche se all'interno di una generale esigenza vi sono particolari interessi dei lavoratori delle aziende). Se anche fosse stata un'esigenza limitata puramente e semplicemente alla molla della loro azione, a noi compete il dovere di vedere se essa corrisponda all'interesse reale di tutta la popolazione sarda. E poiché vi corrisponde, io dico che la lotta di questi lavoratori ha contribuito (e di ciò va data lode) ad accelerare in noi il proposito di realizzare uno dei compiti della autonomia della Sardegna. La soluzione di questo problema è infatti realmente una soluzione autonomistica. Dirò che non sono molti i problemi risolti da questo Consiglio che rispondano esattamente, che incidano esattamente nei contenuti strettamente autonomistici, che sono contenuti di riforme di struttura. Noi qui intacchiamo uno dei problemi, sia pure non il più importante, a mio giudizio, perché vi sono, naturalmente, altri contenuti verso cui guardare. Anche questo è però un contenuto di carattere autonomistico che realmente qualifica la nostra esistenza come ente autonomistico. Per noi sardi è maturo il tempo di andare avanti, senza ripercorrere (come molti ancora credono e hanno creduto nel passato, e forse anch'io in certi tempi) i tempi di tutta l'evoluzione necessaria per passare dal cosiddetto stato preborghese della situazione sarda allo stato capitalistico della società presente, o neo capitalistico. Se non ci convinciamo di questo la autonomia non farà un passo avanti nella direzione giusta. In Sardegna deve operarsi (sia pure attraverso riforme di struttura democraticamente impostate) il salto storico

che va, non dal pre-borghese al capitalistico, ma dal pre-borghese al post-capitalistico, salto già maturo anche nella società capitalistica. In Sardegna noi abbiamo la possibilità di farlo perché ci sono condizioni meno complicate che altrove; noi possiamo farlo senza offendere le strutture democratiche del nostro Paese. L'autonomia ha questo significato e non altro. Se non si riempie di questi contenuti, l'autonomia non potrà risolvere i problemi della società sarda. Non potremo assistere alla crescita civile delle nostre popolazioni se concepiamo l'autonomia come impostazione di problemi di natura petrolchimica o d'altro. Noi dobbiamo tener presente questo se vogliamo che la società sarda (che è fatta delle nostre popolazioni) cresca culturalmente, positivamente e politicamente (culturalmente in senso generale). Se noi non facciamo questo non procediamo sulla via dell'autonomia reale e non riusciamo a dare effettivo significato al nostro istituto autonomistico.

Questo che noi oggi discutiamo e sul quale stiamo ponendo l'attenzione è un problema autonomistico ed è un problema autonomistico serio perché la sua soluzione si rintraccia nella pubblicizzazione dei trasporti, che significa coordinare, pianificare e creare un sistema coerente coi principi dell'autonomia, nata proprio per fare queste cose.

I socialisti, signor Presidente, signori consiglieri, si augurano che tutti, nel Consiglio, consapevoli delle esigenze della nostra autonomia, votino favorevolmente il testo della Commissione che noi abbiamo accettato. Io non credo (come ha sostenuto l'onorevole Raggio) che la Democrazia Cristiana abbia detto sì per far no nel segreto. Non ho di questi complessi. Sono persuaso che i colleghi della Democrazia Cristiana (di moltissimi dei quali conosco il pensiero in questa materia e so che non da oggi si proponevano di arrivare a dare una soluzione al problema in questa direzione) voteranno a favore di questo progetto di legge. E poiché voterete anche voi a favore, io spero che il progetto di legge passerà. Quando i colleghi hanno dissentito su argomenti di carattere tecnico e persino giuridico, ce lo hanno detto lealmente. Bisogna

che io dia qui testimonianza della lealtà con la quale il presidente del Gruppo ed altri colleghi della Commissione hanno detto a noi: «Badate, questo potrebbe non andar bene. Potrebbe avvenire questo e quest'altro». Tutte cose dette lealmente, per cui io non ho i dubbi espressi dall'onorevole Raggio. Se do a me il riconoscimento di uomo politico (che anche se sbaglia ha il coraggio e la lealtà e l'onestà politica di riconoscerlo) i colleghi della Democrazia Cristiana non sono (in materia di dignità politica e di lealtà) diversi da me, e non posso assolutamente non considerarli uomini politici seri, che fanno quello che dicono. Perciò mi auguro che anche gli altri settori votino favorevolmente al nostro progetto di legge.

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

LIPPI SERRA (P.D.I.U.M.). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, in un brevissimo intervento desidero esprimere la posizione del Partito Monarchico nei confronti della proposta di legge sull'istituzione dell'azienda regionale sarda dei trasporti. Noi ribadiamo quanto affermammo in occasione della discussione dell'analoga legge sulla municipalizzazione delle tranvie di Cagliari e cioè che la nostra posizione di principio, di difesa della iniziativa privata non ci impedisce di accettare l'intervento della mano pubblica quando preminenti sugli aspetti economici si rivelino gli aspetti sociali di un settore della vita civile del paese.

Il settore dei servizi dei trasporti in Sardegna ha presentato in questi anni dei guasti preoccupanti, che vanno dalla carenza delle prestazioni al trattamento gravemente sprequato e spesso inumano del personale. E' evidente l'incapacità della privata iniziativa a sopperire alle esigenze tecniche e sociali imposte dai servizi dei trasporti, per cui appare necessario l'intervento del pubblico potere.

Noi monarchici avremmo preferito che un problema così delicato fosse più seriamente ponderato da parte di tutte le parti politiche presenti in Consiglio e soprattutto

V LEGISLATURA

CCCXLI SEDUTA

18 APRILE 1969

da quelle che hanno responsabilità di governo. Avremmo preferito che questa proposta di legge non fosse arrivata in aula in un momento delicato come questo, anche perché è chiara la volontà demagogica ed elettoralistica della parte politica che l'ha proposta. Se così non fosse non comprenderemmo perché il Partito Socialista non abbia presentato prima d'ora una legge di questo tipo, perché non ne abbia fatto a suo tempo un caposaldo del suo programma di governo e infine perché non abbia fatto nessuno sforzo per concordare gli emendamenti con le diverse parti politiche di questo Consiglio che assai eloquentemente l'avevano richiesto, anche in una recente conferenza di Capigruppo.

Detto questo noi monarchici dichiariamo di approvare la legge nell'auspicio che la stessa, nonostante i suoi gravi difetti, possa af-

frontare e risolvere il gravissimo problema dei trasporti.

Affidiamo alla Giunta regionale, della quale fa parte il partito politico dei proponenti, l'onere e la responsabilità di sostenere la legge dinanzi al Governo e di attuarla nella maniera più utile per le popolazioni sarde.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno nel pomeriggio alle ore 17.

La seduta è tolta alle ore 13 e 20.

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

Il Direttore

Dott. Michelangelo Pira

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari
Anno 1972