

**LXI SEDUTA**

(POMERIDIANA)

**MERCOLEDÌ 6 MAGGIO 1970**

Presidenza del presidente CONTU

## I N D I C E

Proposta e disegno di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale trasporti (A.R.S.T.)» (29); «Istituzione dell'Azienda regionale trasporti» (44).  
(Discussione congiunta):

|                  |      |
|------------------|------|
| RAGGIO . . . . . | 1449 |
| ROYCH . . . . .  | 1460 |
| TUFANI . . . . . | 1462 |

*La seduta è aperta alle ore 17 e 20.*

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

Discussione congiunta della proposta di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale sarda trasporti (A.R.S.T.)» (29) e del disegno di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale sarda trasporti». (44)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione congiunta della proposta di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale sarda trasporti (A.R.S.T.)» e del disegno di legge: «Istituzione dell'Azienda regionale sarda trasporti»; relatore l'onorevole Dessanay.

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

RAGGIO (P.C.I.). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema della pubblicizza-

zione dei trasporti interni extraurbani ritorna alla nostra attenzione a distanza di un anno dalla approvazione di una precedente legge che fu rinviata, come è noto, dal Governo. Un anno nel corso del quale non ha fatto seguito, da parte della Giunta, nessuna azione politica concreta volta a difendere, a tutelare i poteri, le prerogative della Regione. Nel corso di questo anno, tuttavia, il problema è maturato ad un punto tale da imporsi come uno dei principali obiettivi di riforma delle grandi lotte operaie e dei lavoratori che si sono svolte nelle settimane scorse e che si annunciano anche in Sardegna per le prossime settimane: uno dei grandi obiettivi di riforma, assieme a quelli della sanità, della casa, del carovita, che rappresentano lo sviluppo di quel grande movimento operaio, di lavoratori, democratico che è stato l'autunno sindacale. Il problema, quindi, ci si ripropone in una situazione che è diversa rispetto a quella di un anno fa, e che è diversa proprio in conseguenza di questo movimento, di questa lotta, del rilievo, dell'ampiezza che il problema ha assunto nella coscienza dei lavoratori nelle piattaforme rivendicative del sindacato.

Certo, innanzitutto, a riproporre con forza il problema della pubblicizzazione è la condizione disumana dei lavoratori che operano in questo settore: lavoratori che sono sottoposti, dalle grandi società esercenti le linee, ad un duro sfruttamento. Si è arrivati, in queste so-

## VI LEGISLATURA

## LXI SEDUTA

6 MAGGIO 1970

cietà, così come ha fatto la SATAS, al punto di tentare di istituzionalizzare il furto del salario maturato dai lavoratori, attraverso la pretesa di trattenere intere giornate di salario per alcune ore di sciopero, anzi, per qualcosa di diverso dallo sciopero, perché in sostanza si trattava solo di un ritardo nella partenza dei mezzi. Si è arrivati, sempre alla SATAS (ma la situazione nelle altre aziende non è molto diversa), anche al tentativo di istituire, di attuare, di realizzare all'interno dell'azienda l'istituto del confino per i lavoratori rei di avere rivendicato l'esercizio dei loro sacrosanti diritti democratici, e tutti abbiamo visto la vicenda drammatica determinata dalle legittime reazioni dei lavoratori e del lavoratore interessato a questo tentativo. Si è arrivati, persino, sempre da parte della SATAS, all'insulto, all'offesa nei confronti della Regione, quando i dirigenti della società hanno tentato di disattendere, nel corso della vertenza per le illegittime trattenute sui salari, gli impegni presi col Presidente della Regione e non è detto che questa volontà di disattendere gli impegni presi ora sia del tutto caduta. E purtroppo bisogna aggiungere che i lavoratori delle autolinee, gli autoferrotranvieri, i dipendenti della SATAS, a differenza di quelli della FIAT o della Pirelli, non hanno avuto la fortuna di trovare all'interno della Giunta regionale un Donat Cattin che, in un momento di coraggio politico, potesse pubblicamente, come era necessario, bollare gli agenti della FIAT in Sardegna non solo per difendere i giusti diritti dei lavoratori, ma per tutelare il prestigio dell'istituto regionale.

Ma l'intervento per la pubblicizzazione si pone, oltre che per queste ragioni che attengono alla condizione dei lavoratori dipendenti del settore, anche per ragioni di carattere generale, come del resto in altre occasioni abbiamo avuto modo di dire, e che attengono alla comprovata incapacità delle aziende concessionarie, e in particolare di quelle collegate coi monopoli privati, di garantire il regolare svolgimento del servizio pubblico. A parte ogni altra considerazione, infatti, e del resto più volte fatta, sull'esigenza di passare alla mano pubblica la gestione del settore, rimane

il fatto, da nessuno contestato, della incapacità delle aziende private, della SATAS, della SCIA, in particolare, a gestire il servizio secondo le finalità e nel rispetto degli obblighi imposti dalle concessioni; rimane la persistente inadempienza nei confronti di tali obblighi e il conseguente turbamento del regolare svolgersi del pubblico servizio. E tutto questo aggravato dal fatto che, in questo modo, queste società pretendono ancora di perpetuare il loro ricatto nei confronti della Regione per ottenerne ancora finanziamenti e contributi.

La documentazione, a proposito dell'inadempienza dei concessionari, è tale per cui vi è da chiedersi le ragioni per le quali non si sia ancora provveduto, da parte della Giunta, alla revoca delle concessioni. Nel giro di pochi anni le società private hanno proceduto a un drastico ridimensionamento del servizio. I dati di cui disponiamo sono questi: 21 linee sono state soppresse del tutto in Sardegna negli ultimi anni; 33 linee sono state soppresse nei giorni festivi; per 24 linee si è avuta una diminuzione di 206 corse su un totale di 425 corse. Siamo quasi al 50 per cento. Questo peggioramento del servizio pubblico ha colpito particolarmente i piccoli centri dell'interno, le popolazioni, le categorie più disagiate. Nella intera provincia di Nuoro sono attualmente in esercizio appena 28 linee: questa è la situazione.

Poi, onorevoli colleghi, sappiamo come si svolge il servizio: mezzi vecchi, superati, privi di manutenzione, sovraffollati. Del resto, lo stesso Ispettorato della motorizzazione, nella memoria inoltrata alla Giunta, e poi a noi trasmessa per conoscenza, afferma che questo è il tipo di disservizio che le aziende private realizzano nel settore delle autolinee. In questa relazione si parla, a proposito dei costi attuali, di mancata inclusione degli ammortamenti dell'onere dei costi; si parla di mancato pagamento delle tasse e degli oneri sociali; si parla di manutenzione trascurata; naturalmente poi, aggiunge l'Ispettorato per la motorizzazione, tutte queste inadempienze non riguarderebbero le grandi aziende, non riguarderebbero la SATAS, non riguarderebbero la SCIA, ma solo ed esclusivamente le piccole aziende.

## VI LEGISLATURA

## LXI SEDUTA

6 MAGGIO 1970

Tant'è che c'è da chiedersi, a questo proposito, se l'Ispettorato sia davvero, come dovrebbe essere, lo strumento tecnico del potere pubblico o non sia invece diventato un agente della FIAT.

Ma allora, onorevoli colleghi, queste inadempienze, questo disservizio è da imputarsi solo alle piccole aziende? Io voglio portarvi una recentissima documentazione. Si tratta di un processo verbale di notifica, cioè di una contravvenzione che è stata fatta non molti mesi fa, ma appena pochi giorni fa, il 2 di maggio del 1970, a un dipendente della SATAS che conduceva, naturalmente, un mezzo della SATAS. Ebbene, da questo processo verbale, fatto dalla polizia stradale — sezione polizia stradale di Cagliari — risulta che in sede di esibizione della carta di circolazione dell'autobus in oggetto è stato rilevato che il veicolo, sottoposto il 9 marzo 1970 a visita tecnica di revisione, non è stato ritenuto idoneo alla circolazione per la inefficienza del compressore aria-freni (teniamo tutti conto di che si tratta) e per mancata registrazione del clacson. Dovendosi ritenere — continua — che ai sensi... eccetera, la carta di circolazione debba considerarsi sospesa di validità..., in realtà, poi, a distanza di mesi, questo mezzo continuava a circolare. Non solo, ma da questo verbale risulta che questo mezzo circolava, per altro, senza che fosse stata per esso pagata la tassa di circolazione per l'anno 1970. Ecco, l'ultimo caso che ho voluto citare. L'ultimo documento. Si potrebbe fare una lunga elencazione, ma sono sicuro che i colleghi non hanno bisogno di questa documentazione per concordare con il giudizio che io prima davo.

In tali condizioni, dunque, senza che si adottino le più elementari misure per garantire l'incolumità fisica dei passeggeri, viaggiano ogni giorno su questi mezzi delle società private esercenti un servizio pubblico migliaia e migliaia di lavoratori, di studenti, di cittadini, di utenti. Del resto è anche noto che queste società, la SATAS, la SCIA, non solo non rinnovano il loro parco automezzi, ma proprio in questi ultimi tempi vanno portando in Sardegna i mezzi vecchi, scartati da altre società che operano nel continente, taluno dei

quali ha superato persino il milione di chilometri di percorso.

Né mi pare occorra aggiungere molto circa il costo del servizio, di questo cattivo servizio, di questo disservizio, che grava sui lavoratori. A Villacidro, alla SIR, nelle altre aziende, il costo del trasporto pubblico grava dal 15 al 20 fino al 40 per cento del salario operaio. Alla SIR io stesso ho constatato, in una visita recente, che taluni dipendenti arrivano a pagare il 40 per cento del salario per il trasporto dal loro centro di residenza agli stabilimenti. Senza parlare poi delle ore che occorre impiegare a bordo dei mezzi e in attesa dei mezzi. Sempre alla SIR ci sono lavoratori che escono dal turno delle quattro e devono aspettare fino alle sei, alle sette, che venga il mezzo a prelevarli per portarli al loro comune; a Villacidro per il trasporto dei lavoratori occupati alla SNIA il servizio impiega oltre un'ora di tempo per percorrere pochi chilometri che separano Guspini da Villacidro, perché il mezzo fa un lungo itinerario: va a Gonnos e non so dove.

Questa, dunque, onorevoli colleghi, è la situazione che io ho voluto richiamare per brevi tratti, essendo convinto che è chiara di fronte agli occhi di tutti voi; ed è in questa situazione che occorre sottrarre, senza perdere ulteriormente tempo, la gestione del servizio pubblico ai privati, ed attuare una gestione pubblica che assicuri le finalità sociali del servizio dei trasporti interni dell'isola. Del resto, a queste conclusioni, è già giunto nel passato il Consiglio regionale, sia approvando la legge rinviata dal Governo, ma ancor prima approvando il quarto programma esecutivo del piano di rinascita. A questo obiettivo, come prima dicevo, sulla linea di una politica di riforme, si muovono le lotte operaie dei lavoratori in corso guidate dai sindacati. Però, alla proposta della istituzione della Azienda regionale dei trasporti vengono mosse obiezioni e proposte alternative. Credo che soprattutto di queste dovremo occuparci in questo dibattito, ripeto, dando per scontato, per tutti quanti noi, la conoscenza della situazione, la presa di coscienza della gravità di questa situazione.

## VI LEGISLATURA

## LXI SEDUTA

6 MAGGIO 1970

Alcune di queste obiezioni e di queste proposte si muovono all'interno della linea della pubblicizzazione; altre, io credo, si muovono fuori di questa linea e contro questa linea. E' stata avanzata l'esigenza che non una azienda dovesse costituirsi, ma un ente regionale dei trasporti. Del resto, questa è proposta che già nel passato gli stessi sindacati avanzarono. Un ente regionale dei trasporti che avesse compiti ben più ampi di quelli di un'azienda di gestione, quale vien proposta nel testo unificato della Commissione; che fosse strumento della programmazione in questo settore, di coordinamento, di direzione pubblica, e non solo, evidentemente, dei trasporti interni all'Isola, ma anche di quelli esterni; coordinamento, programmazione e direzione da realizzarsi, ovviamente, attraverso, poi, aziende di gestione. Io credo che senza dubbio in questa direzione si debba andare. E la indispensabile programmazione e direzione pubblica dell'intero settore dei trasporti da parte della Regione non potrà che realizzarsi attraverso un ente che abbia queste caratteristiche. Credo, anche, che la riforma regionale dello Stato, verso la quale ci si avvia, dovrà portare a realizzare le riforme necessarie perché la competenza in materia di trasporti venga demandata alla Regione, consentendo appunto nelle Regioni la creazione di tali enti.

Si tratta di riforme importanti — non sfugge questo agli egregi colleghi —, si tratta della riforma della azienda delle Ferrovie dello Stato, di un nuovo assetto delle società di navigazione, della azienda aerea. Si tratta di realizzare un diverso ordinamento dell'ANAS, dei porti e così via e, non ultimo, si tratta di realizzare con la riforma regionale dello Stato, il nuovo assetto dello stesso Ministero dei trasporti. Occorre dunque avviare una radicale riforma dell'intero settore che, tuttavia, è ben lungi dall'essere avviata. Ripeto, noi possiamo solo confidare nel fatto che la riforma regionale — istituzione delle Regioni nell'intero paese — possa aprire condizioni e prospettive nuove anche per questa riforma.

Si potrebbe tuttavia osservare che in assenza di una tale politica riformatrice a livello

nazionale, noi potremmo attribuire all'ente regionale costituito nell'ambito delle competenze di cui attualmente la Regione dispone, funzioni e compiti di coordinamento, sulla base di quanto è previsto dalla legge 588, nei confronti delle aziende che esercitano i trasporti ferroviari, marittimi ed aerei, anche per promuovere e stimolare la riorganizzazione dell'intero settore a livello nazionale. Certo, questo è vero, onorevoli colleghi, ma questo fatto — il sorgere di un ente che in attesa di una politica riformatrice nazionale la stimolasse, la promuovesse, la sostenesse e nel contempo assolvesse a compiti di coordinamento anche nei confronti delle aziende e della politica nazionale — beh, questo fatto presuppone una volontà politica, una forza politica da parte della Giunta regionale che, francamente, onorevoli colleghi, in questo momento noi non vediamo. Si pensi solamente al fatto che la Giunta non è riuscita neppure ad imporre il mantenimento di alcun piccoli comforts sulle linee aeree, al momento del passaggio dalla gestione Alitalia a quella dell'Ati!

In questa situazione la soluzione dell'ente, apparentemente più avanzata, rischierebbe di dilazionare la soluzione del problema concreto che abbiamo di fronte, cioè quello dei trasporti interni, problema che la Regione può affrontare e risolvere con le competenze di cui attualmente dispone. Ma, in ogni caso, bisogna rilevare che la proposta della istituzione dell'Azienda regionale trasporti non contrasta — questo è il punto — con la linea dell'ente regionale, ma, al contrario, la istituzione dell'Azienda regionale trasporti extraurbani va nella medesima direzione e ci va nel modo più concreto possibile: tende a prefigurare, a creare le condizioni per il sorgere di un ente che abbia le caratteristiche di compiere le funzioni di cui prima parlavo.

Noi verremo, cioè, ad avere in Sardegna, in sostanza, diverse aziende pubbliche e con diverse funzioni. L'Azienda regionale dei trasporti extraurbani, che opera nella gran parte dell'Isola, che è costituita — lo sappiamo bene — non da grossi agglomerati urbani o da grosse aree metropolitane, ma da zone spopolate, da centinaia di comuni distanti e di-

## VI LEGISLATURA

## LXI SEDUTA

6 MAGGIO 1970

spersi. Accanto all'azienda regionale che verrebbe ad operare, nella gran parte dell'Isola, per i collegamenti internazionali, avremmo le aziende comunali o intercomunali o consorziali come quella di Cagliari (la cui attività deve essere estesa agli altri comuni dell'area), come quella che deve sorgere a Sassari, come quelle che potrebbero sorgere in altri comuni e che avrebbero come compito specifico appunto quello della gestione dei trasporti urbani. Una linea dunque, quella che viene proposta, che va, in concreto, nella direzione della gestione pubblica regionale dell'intero settore, e quindi anche nella direzione di un Ente, che sia lo strumento della gestione pubblica regionale, per il quale ente, d'altro canto, può e deve predisporre il necessario strumento legislativo senza che questo impedisca la costituzione, intanto, dell'Azienda regionale.

La seconda considerazione che viene svolta, sempre all'interno di una linea di pubblicizzazione, presenta l'esigenza di una articolazione zonale della programmazione e della gestione del trasporto pubblico, non limitando ma rafforzando — si dice — il ruolo, anche in questo campo, degli enti locali. Io non vedo però, onorevoli colleghi, come anche questa giusta esigenza contrasti con la proposta della Azienda regionale. L'Azienda regionale non limita il ruolo dei comuni nella misura in cui essa è espressione di un potere regionale che ha nei comuni la sua articolazione politica fondamentale. Questo è il punto. Il problema, dunque, è di sapere quale debba essere l'intervento della Regione, e quale potere reale di intervento debbano avere i comuni nella programmazione regionale. Inoltre, la gestione dei trasporti extraurbani attraverso un'unica azienda regionale non limita, di per sé, o impedisce, la necessaria articolazione zonale della politica dei trasporti (il problema è che una programmazione zonale si faccia sul serio dando le funzioni necessarie ai comitati zonali), semmai la favorisce, nel senso che realizza una unitarietà dei criteri di gestione, evitando nuovi squilibri tra zone povere e zone meno povere, anzi realizzando il superamento degli attuali squilibri zonali indispensabile per concorrere ad affermare la funzione

sociale del trasporto pubblico, e quindi anche realizzando un bilancio compensativo regionale.

Altre obiezioni e proposte, ripeto, si collocano in una linea inerte e contraria alla pubblicizzazione. La prima proposta viene avanzata, con particolare calore, dalla parte socialdemocratica ed è stata sostenuta con franchezza, della quale gli do atto, dallo stesso onorevole Ghinami in Commissione, dando così ragione alla nostra previsione secondo la quale il passaggio dell'Assessorato ai trasporti al Partito Socialista Unitario, nell'ambito della ristrutturazione della Giunta, avrebbe significato un serio arretramento della politica regionale in questo campo. La posizione dell'onorevole Ghinami è di totale allineamento con quella del Governo nazionale. Egli, infatti, ha sposato in pieno questa posizione tra le più antiautonomiche e grottesche — consentitemi questa espressione — del Governo, secondo cui non solo la creazione di questa Azienda così come viene proposta, ma qualsiasi proposta di pubblicizzazione sarebbe anticostituzionale in quanto contrasterebbe con la legge del piano nazionale, con la legge del 27 luglio 1967, numero 685, che viene compresa — e qui sta il grottesco — tra le norme fondamentali delle riforme economiche e sociali della Repubblica, entro le quali la Regione dovrebbe costringere la propria potestà legislativa. A chi è preso dalla preoccupazione assillante e sospetta (preoccupazione che da un anno e più non si riesce a dissipare, onorevole Spano) che il Governo possa, ancora una volta, rinviare la legge per chissà quale imperfezione tecnica, o per qualche piccolo dettaglio, è bene ricordare che il contrasto con il Governo investe proprio la questione di fondo della pubblicizzazione, e non un piccolo dettaglio, non una questione tecnica, e che tale contrasto non può essere superato — bisogna che ce lo diciamo chiaramente, con grande franchezza — con qualche semplice accorgimento formale, o rinunciando ad avere una legge che sia la migliore possibile, mortificando noi stessi e le nostre competenze, ma può essere superato solo con una chiara volontà politica e con una forte azione

## VI LEGISLATURA

## LXI SEDUTA

6 MAGGIO 1970

politica. Il fatto però che nella Giunta vi sia un così scrupoloso e fedele servitore della politica del Governo, quale si è dimostrato di essere l'onorevole Ghinami, non fa certo sperar bene a questo proposito. La controversia col Governo si può vincere solo sul terreno politico e con una Giunta che non ceda di un millimetro sulle competenze e sugli interessi della Regione. Ma vediamo in particolare...

SPANO (D.C.). Ma queste cose, onorevole Raggio, furono dette anche quando fu approvata l'altra legge e l'altra legge è stata respinta perché era fatta male, perché era stata fatta troppo in fretta.

RAGGIO (P.C.I.). Certo, ma che azione politica avete fatto nei confronti del Governo in quel momento, e da quel momento in poi? Abbiamo il dovere di parlar chiaro, in Consiglio e fuori del Consiglio, ed è con chiara coscienza... (*interruzione dell'onorevole Spano*).

PRESIDENTE. Onorevole Spano la prego di non interrompere l'oratore.

RAGGIO (P.C.I.). Certo è che non siamo di fronte a irresponsabilità o incapacità del Consiglio nel formulare le leggi; certo è che le leggi si possono migliorare. Il fatto è che ci troviamo di fronte ad un contrasto politico con il Governo e la Giunta deve scegliere e deve dire se questa scelta intende fare questa volta: la scelta alla quale ha rinunciato sino ad ora.

Ma vediamo in particolare, onorevoli colleghi, che cosa dice il piano quinquennale, questa cosiddetta norma fondamentale delle riforme economiche e sociali a proposito delle autolinee. Vediamo un po' che cosa dice. Io mi permetto di richiamarla alla vostra memoria. Il riordinamento dei servizi di autolinee in concessione si otterrà mediante il miglioramento delle caratteristiche qualitative dei servizi, la creazione di consorzi obbligatori tra le imprese concessionarie e i servizi comprensoriali. Cioè una riforma della disciplina legislativa per renderla aderente alle

necessità attuali. Agli interventi pubblici di carattere contributivo dovrà corrispondere una più penetrante azione di regolamento e di controllo dei servizi. E' chiaro che ci troviamo di fronte ad una linea del tutto opposta a quella della pubblicizzazione, opposta a quella che noi proponiamo con la creazione dell'azienda. E' questo il problema che abbiamo di fronte, non altro. Quanto poi alle sciocchezze che talora si senton dire a proposito di questa o quell'altra parte della legge, non si tratta di altro che di un vostro problema politico. Ma sul piano della difesa della autonomia occorre ricordare che mentre il Governo ci ricorda il piano quinquennale, e ce lo ricorda l'onorevole Ghinami, spetta a noi ricordare quanto stabilisce invece, in materia di trasporti interni, il quarto programma esecutivo di rinascita che ha valore di legge per la Regione e che altro non è se non la attuazione di una legge nazionale, la 588; programma che il Governo ha approvato attraverso il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno. Bene, questo programma, approvato dal Governo, dice esattamente questo: per quanto concerne i trasporti interni si impone un intervento organico per la riorganizzazione e il potenziamento dell'intero sistema a gestione pubblica. Questa è la nostra legge.

SPANO (D.C.). Attraverso la costituzione di un ente o di un'azienda.

RAGGIO (P.C.I.). Infatti dico che il contrasto, onorevole Spano, non sta nel fatto di creare un ente o un'azienda, ma nella linea che noi abbiamo scelto e quella che il Governo vuole imporci. Qui è il punto. La questione ente o azienda non ha nessun rilievo, perché, onorevole Spano, io ho detto che, a mio parere, si può fare un'azienda e fare, immediatamente dopo, l'ente, ma se lei riteneva che creare l'ente fosse la soluzione migliore, beh, poteva proporre la costituzione dell'ente. Ma lei non lo ha fatto, questo. Ecco: il contrasto non è sull'azienda o sull'ente. Noi abbiamo due linee opposte. Ecco il contrasto politico da che cosa deriva. Diciamo l'intero sistema...

SPANO (D.C.). Noi chi?

RAGGIO (P.C.I.). Noi Regione, quarto programma esecutivo e piano quinquennale nazionale. Questo è il contrasto. Queste sono le due linee del tutto opposte. Ora noi, con questa proposta di legge, con questo testo unificato dalla Commissione, in sostanza, stiamo dando attuazione a questa precisa norma del quarto programma esecutivo, nient'altro! Cioè una scelta politica che già abbiamo compiuto e che non possiamo ulteriormente disattendere. E veramente stupisce il fatto che il Governo abbia approvato, dopo l'entrata in vigore della legge sul piano nazionale, l'anno scorso, il quarto programma esecutivo, e questa parte del quarto programma esecutivo, che contrasta apertamente con la legge del piano nazionale; abbia approvato l'anno scorso questo piano ed oggi (l'8 aprile scorso), con una sua nota, non faccia più riferimento al quarto programma esecutivo e invece faccia riferimento alla norma del piano economico nazionale.

La pretesa poi del Governo di subordinare l'intervento della Regione alle indicazioni del piano nazionale è, non solo una violazione della potestà legislativa prevista dallo Statuto, ma anche dell'autonomia della programmazione regionale disposta con la legge 588 in attuazione dell'articolo 13 dello Statuto regionale; autonomia della programmazione che è aspetto essenziale dell'autonomia sarda, che è conquista irrinunciabile. Se si sostiene che la legge sul piano economico nazionale è una delle fondamentali norme di riforma economica e sociale, io sostengo che anche la 588 e anche i programmi che da quella legge discendono (per il fatto che sono legittimati da una norma costituzionale), sono anch'essi fondamentali norme di riforma economica e sociale. E' chiaro questo? Ed allora — ecco, questo è il punto — noi possiamo anche, su questo terreno, accostarci al piano nazionale, però dobbiamo tener fermo un punto: abbiamo anche noi una legge sul piano che ha lo stesso valore, identico, preciso. Noi difendiamo questa legge e le scelte che in base a questa legge abbiamo compiuto.

Il discorso, dunque, va rovesciato. Non solo dobbiamo difendere le facoltà ed i poteri

della Regione respingendo ogni attentato del Governo, ma dobbiamo, nei confronti del Governo — questo sì che dobbiamo farlo — rivendicare, sulla base delle scelte fatte dalla programmazione regionale, l'intervento della Regione nel coordinamento previsto dalla legge 588 anche nel settore dei trasporti. Questa situazione, onorevoli colleghi, a mio parere, è di importanza decisiva, non solo in relazione al problema specifico che stiamo discutendo, ma sotto il profilo più generale della difesa e dello sviluppo della autonomia sarda nel mentre si avvia, come prima ricordavo, la riforma regionale dello Stato. Noi non abbiamo, nei confronti di tale riforma, la preoccupazione che mi è sembrato abbia manifestato, in un recente discorso al suo congresso, l'onorevole Abis, Presidente della Giunta. Al contrario, questa riforma abbiamo rivendicato, e con noi, del resto, la maggioranza del Consiglio quando ha approvato, nel mese di marzo, un ordine del giorno che, appunto, rivendicava la via della riforma regionale dello Stato. E non solo perché la riforma rompe l'isolamento della nostra Regione e delle altre a Statuto speciale nell'ambito dello Stato accentrato (causa, questa, non ultima, della esperienza difficile e travagliata che abbiamo avuto in questi venti anni di autonomia), non solo per questo, ma perché la riforma — è stato detto e ve lo ripeto — la si fa oggi, nel 1970, in un certo quadro sociale e politico caratterizzato dalle lotte e dallo spirito unitario, perché dunque può assumere particolari contenuti di profondo rinnovamento democratico, di trasformazione radicale e dello Stato e della società, di costruzione di una democrazia nuova e di attuazione di un nuovo modo di governare il Paese. E perché, avvenendo tutto questo, la riforma può esaltare la autonomia della Sardegna, liquidare ogni concezione isolazionistica e far confluire la questione sarda, con la sua specialità, nella questione più generale del rinnovamento democratico dell'intero Paese.

E' per questo che noi parliamo di grande occasione per il rilancio della rinascita e della autonomia, e ne parliamo come occasione che deve essere accolta, che può consentire di di-

fendere e di sviluppare l'autonomia sul terreno decisivo dell'azione politica nei confronti del Governo, quando in Giunta, però, non ci siano forze le quali non solo sono pronte al cedimento nei confronti del Governo, ma addirittura di tale politica di umiliazione del Governo si fanno alfiere della nostra Isola. Perciò io credo...

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e ai trasporti*. Badi che chi ha fatto il Piano quinquennale non è un socialdemocratico.

RAGGIO (P.C.I.). Infatti io non me la prendo con chi ha fatto il Piano quinquennale, ma con chi in Sardegna, contro gli interessi della Sardegna, difende quel Piano; e lei ha difeso quel Piano. Ecco perché considero grave, gravissima la posizione che lei ha assunto. (*Interruzione dell'onorevole Ghinami*). Ma veniamo, onorevole Ghinami, mi consenta, al merito della questione. Io ho già detto prima che cosa dice il piano economico nazionale. In sostanza, il piano economico nazionale, la legge cui il Governo ci richiama (ed ella ci ha richiamato, invece che richiamare la nostra legge e le nostre scelte), propone di continuare la gestione privata dei servizi con il finanziamento pubblico — o meglio, intensificando il finanziamento pubblico, perché, in parte, il finanziamento pubblico alle aziende private viene già dato — il tutto sulla base della creazione dei consorzi obbligatori tra le imprese concessionarie. Questa linea va respinta, a mio parere. A parte ogni considerazione che prima ho già svolto, e che attiene alla difesa dei poteri e delle nostre prerogative e delle scelte che abbiamo compiuto, a parte questo, va respinta nel merito. Perché contrasta con il carattere sociale del trasporto pubblico, che noi vogliamo affermare istituendo l'azienda regionale dei trasporti. Va respinta perché i concessionari si sono dimostrati incapaci ad assicurare le finalità del servizio, anzi i concessionari, questo è il punto, ed in particolare le società che fanno capo alla FIAT, utilizzano le concessioni ad un fine esattamente contrario, cioè al fine di marginalizzare il servizio

di trasporto collettivo per favorire la disordinata e caotica espansione della motorizzazione privata.

Si dice che l'istituto delle concessioni non si può toccare perché verrebbe ad intaccare chissà quali principi. In realtà l'attuale situazione non si vuole modificare perché si vuole ancora consentire che il monopolio dell'auto, e quello della gomma, continuino ad utilizzare le concessioni ai fini della loro politica. Né serve sostenere che il finanziamento pubblico delle gestioni private dovrebbe consentire una più penetrante azione di regolamento e di controllo pubblico del servizio. Sappiamo che questo non è vero, e non lo è stato fino ad ora. Del resto abbiamo fatto l'esperienza amara e fallimentare, proprio nel settore industriale, nel quale settore abbiamo finanziato, spesso col cento per cento e forse più del cento per cento, aziende gestite dai privati senza che riuscissimo in nessuna misura a condizionare l'azione dei privati.

Infine c'è un'altra considerazione. La linea dei consorzi obbligatori tra concessionari verrebbe non a favorire ma ad accentuare gli squilibri zionali a tutto danno delle zone più povere, poiché è evidente che le grandi società abbandonerebbero al loro destino quelle zone nelle quali le linee sono meno redditizie, per concentrare la loro attività in quelle zone che offrono condizioni più favorevoli.

Credo così, onorevoli colleghi, avviandomi a concludere, di aver risposto alle più importanti contestazioni che vengono mosse alla pubblicizzazione o alla proposta unificata dalla Commissione che propone lo strumento della pubblicizzazione. Qualche considerazione occorre fare, in aggiunta a queste che a me sembrano principali, nei confronti di talune posizioni che proponendo di limitare la sfera di intervento e di attività dell'azienda, tendono anche esse a svuotare il provvedimento da ogni sostanza, da ogni finalità di pubblicizzazione per adeguarlo alla volontà ed alla linea del Governo.

Si è parlato, a proposito dell'articolo 2, di incostituzionalità. Ma dove sta questa incostituzionalità? Qualcuno lo dimostri. Perché l'articolo 2 della proposta della Commis-

## VI LEGISLATURA

## LXI SEDUTA

6 MAGGIO 1970

sione sarebbe incostituzionale? Per quale ragione? Questa è una cosa che non riesco ancora a capire, e che nessuno anche ha spiegato e dimostrato: se non per i riflessi, per le conseguenze della pretesa del Governo di adeguare il nostro provvedimento alla legge sul Piano nazionale economico. E' un discorso che abbiamo già, credo, compiutamente svolto. Non vedo in cosa consista l'incostituzionalità. L'articolo 2 della legge tende a consentire l'intervento dell'azienda nell'intero settore dei trasporti extraurbani, punto e basta. Quelli su autolinee, innanzitutto, ma anche quelli che sono esercitati o che potranno essere esercitati con altri tipi di vettori. Per quanto riguarda l'eventuale gestione di linee marittime ed aeree di cabotaggio, la formulazione della proposta di legge è esattamente quella dello Statuto, del punto f dell'articolo 4 dello Statuto regionale sardo. Per quanto riguarda le ferrovie in concessione, poi, le cui società — non occorre dimenticare — gestiscono numerose linee automobilistiche, il testo della Commissione recepisce una rivendicazione precisa del Consiglio regionale. Una rivendicazione del 1964, quando il Consiglio approvò un ordine del giorno — l'8 aprile 1964 — nel quale impegnava la Giunta ad intervenire presso il Governo centrale affinché provvedesse alla statizzazione delle ferrovie in concessione... (*interruzione dell'onorevole Ghinami*).

E' vero, onorevole Ghinami, ma il problema che una volta statizzate le ferrovie passino o meno alla gestione della Regione, non è un problema che solleva questione di incostituzionalità. Lei può farmi un discorso di utilità, di opportunità, questo lo capisco; lei può dirmi: no, è meglio che gestisca lo Stato, non è opportuno che gestisca la Regione. Questo è un altro tipo di discorso. Io sostengo, per esempio, proprio perché pensiamo ad un provvedimento che intervenga verso l'intero sistema dei trasporti interni, di cui le ferrovie in concessione sono una parte, l'utilità del passaggio, una volta statizzate le ferrovie concesse alla gestione regionale, per quella esigenza di coordinamento, di programmazione dell'intero settore.

GHINAMI (P.S.U.), *Assessore ai lavori pubblici e trasporti*. Con questa legge non abbiamo competenza per quanto attiene alle ferrovie.

RAGGIO (P.C.I.). Noi non stiamo stabilendo con la legge di statizzare le ferrovie concesse, o di trasferirle alla Regione, mi consenta. Noi stiamo dicendo che l'azienda può, se lo Stato statizzerà o se deciderà di trasferirle alla Regione, può gestire anche le ferrovie in concessione. Possiamo fare un discorso di opportunità, di utilità, ma è un altro tipo di discorso. Io sostengo, per esempio, che non mi sembra giusto, una volta statizzate, che la gestione delle ferrovie concesse passi, per esempio, all'azienda delle Ferrovie dello Stato; non mi sembra giusto perché l'azienda delle Ferrovie dello Stato ha un tipo di gestione su lunghi percorsi, di tipo diverso dal servizio del trasporto interno. Mi sembra più utile, più opportuno, che l'azienda preveda anche questa possibilità, di modo che possa intervenire nel complesso dei trasporti extraurbani interni all'Isola, distinguendo questo tipo di trasporto dal trasporto esterno. Naturalmente si può migliorare la formulazione, se i colleghi ritengono di migliorarla, non è questo il punto: bisogna a mio parere mantenere la sostanza, salvaguardare la sostanza. Non si può infatti, io credo, condividere la tesi di chi sostiene che l'azienda dovrebbe limitare la sua attività alla sola gestione delle autolinee, ma che in realtà vuol dire alla sola gestione di una parte delle autolinee, quelle attualmente concesse ad alcune società. In tal modo noi verremo a realizzare una operazione che è certo assai più vicina, se volete, alla linea del Governo, del piano economico nazionale, cioè la linea della gestione mista, pubblica e privata, anche se in forme diverse, come quella dei consorzi obbligatori; una linea assai più vicina alla scelta del Governo, ma assai più lontana dalla nostra scelta della pubblicizzazione, la quale, per essere tale, non può che investire l'intero sistema dei trasporti interni.

In sostanza se si accettasse questa posizione, tendente a limitare la sfera nel campo

## VI LEGISLATURA

## LXI SEDUTA

6 MAGGIO 1970

di intervento dell'azienda, si accollerebbero alla gestione pubblica le linee ed i servizi più poveri, lasciando alla gestione privata le linee ed i servizi più redditizi, non solo quelli in atto con gli attuali vettori, ma anche quelli che possono e che saranno, io credo, a breve scadenza istituiti con nuovi tipi di vettori, pensiamo agli aliscafi, pensiamo agli elicotteri. Nello stesso tempo dovrebbe consentirsi ai privati la gestione delle ferrovie in concessione, continuando a godere dei lauti finanziamenti di cui godono: 7 miliardi di lire nell'ultimo anno, alle società che gestiscono le ferrovie concesse in Sardegna. Nella pratica, dunque, si avrebbe una gestione mista, nella quale la gestione pubblica non sarebbe per niente prevalente e determinante, ma agirebbe in funzione di supporto degli interessi privati. In tal modo la sorte dell'azienda che noi vogliamo istituire è già segnata in partenza, ed in questo modo non si risolvono, io credo, ma si aggravano i problemi degli oneri di gestione che sono al centro delle giuste preoccupazioni di taluni colleghi.

Non vi è infatti dubbio che questi problemi sul costo della gestione si presenteranno con minore difficoltà nella misura in cui il campo di intervento dell'azienda sarà il più ampio possibile, non il più ristretto possibile. Ci si risponde avanzando la preoccupazione che il Governo rinvii ancora una volta la legge, utilizzando qualsiasi occasione, qualsiasi pretesto. Io ho già detto che l'opposizione del Governo non concerne aspetti particolari del provvedimento, ma il suo indirizzo generale e la sua corrispondenza o meno al piano economico nazionale. Questa è la questione centrale. Certo che se l'azienda non viene più concepita come strumento della pubblicizzazione, ma come strumento di una gestione mista e dominata dagli interessi dei privati, l'indirizzo del piano economico e nazionale verrebbe nella sostanza, anche se in forme diverse dai consorzi obbligatori, rispettato ed il Governo sarebbe pienamente soddisfatto; ma in tal modo noi verremmo a disattendere le scelte fatte dalla programmazione regionale, verremmo a disattendere gli interessi della Sardegna e le rivendicazioni dei lavoratori.

Si afferma, a questo proposito, che anche una parte dei lavoratori è preoccupata per i pericoli di un nuovo eventuale rinvio da parte del Governo. Io credo che i lavoratori abbiano ragione ad essere preoccupati, ma non perché pericoli di un rinvio sono insiti nella proposta che stiamo esaminando, ma nella politica del Governo. Che cosa dobbiamo chiedere ai lavoratori, onorevoli colleghi? Che essi si allineino alla posizione rinunciataria della Giunta o di certi settori della maggioranza? Che essi rinuncino agli obiettivi di fondo della loro lotta, così lunga, così dura e così drammatica? Dobbiamo proporre ai lavoratori, noi, il tradimento di questi obiettivi? Credo che se anche lo volessimo fare, non saremmo ascoltati, onorevoli colleghi. Noi dobbiamo dir loro, con franchezza, che una volta approvato il provvedimento in Consiglio, la lotta non è finita: deve continuare, che la prepotenza del Governo deve essere piegata, non deve essere subita. Questo è il punto. E dobbiamo garantire loro che noi, che il Consiglio non intende cedere.

La questione, come accennavo prima, va bene al di là del problema, sia pure importante, che stiamo esaminando. Investe le condizioni e le forze con le quali occorre combattere per la difesa dell'autonomia, non in astratto, ma sul terreno dei contenuti sociali e democratici che essa deve assumere. Su chi poggiare per questa battaglia, se non innanzitutto sulla classe operaia, sui lavoratori, sulla loro volontà di battersi per non subire l'imposizione della politica governativa e per difendere le scelte autonome compiute dalla Regione? Dobbiamo fare questo invito ai lavoratori, o dobbiamo invece suggerire loro di scegliere la via del cedimento, dell'umiliazione, della mortificazione loro e della battaglia autonomistica? Senza il loro intervento, io credo, onorevoli colleghi, senza la battaglia dei lavoratori, senza questa lotta, senza che si radichi la coscienza autonomistica negli operai e nei lavoratori, ogni nostro discorso sulla difesa ed il rinnovamento dell'autonomia sarebbe niente altro che una elucubrazione intellettualistica e velleitaria. O dovremmo, come taluno surretiziamente fa, magari

## VI LEGISLATURA

## LXI SEDUTA

6 MAGGIO 1970

sollecitando interessi corporativi, spingere i lavoratori sul terreno della rinuncia al loro ruolo, alla loro fusione? Sarebbero tra l'altro tentativi inutili, io credo. Il disegno di fare della Regione strumento di mediazione e di subordinazione degli interessi dei lavoratori a quelli dei ceti capitalistici e della speculazione e alla politica del Governo è, questo disegno, in crisi profonda, questa è la verità. Ed è la ragione della crisi stessa di questa Regione. Le grandi lotte per la riforma della democrazia sono una controprova di questa mia affermazione.

Un'ultima cosa — ed ho finito davvero — a proposito degli oneri che la azienda comporterà, non solo e tanto per la sua costituzione, quanto, si dice, per la gestione. Problema che è grosso, io non lo nego. Si dice che le aziende private siano passive e che col provvedimento che si propone noi verremo a trasferire in sostanza questo passivo, incrementandolo, sulla collettività. Ma io credo che sul passivo, vero o presunto delle aziende private, bisogna andare cauti; intanto bisogna dimostrare che questo passivo esiste veramente, cosa che fino ad ora nessuno ha fatto. In ogni caso, l'attivo di queste aziende, l'attivo della Satas, della Scia, non è scritto sui loro bilanci, è scritto sui bilanci della Fiat. Questo è il punto. Ché appunto la Fiat delle aziende concessionarie, della Satas, come delle altre si serve per marginalizzare sempre più il trasporto pubblico ed incrementare sempre più la motorizzazione privata. Non possiamo leggere i bilanci della Satas se non leggiamo contemporaneamente i bilanci della Fiat. Questa è la verità. E il costo di questa politica, onorevoli colleghi, ricade in modo pesante sull'intera collettività. Comunque, al punto in cui stanno le cose, l'alternativa alla gestione pubblica non è la gestione privata con gli oneri conseguenti a carico dei privati. No: l'alternativa alla gestione pubblica è la gestione privata con gli oneri a carico della collettività. Il problema del costo, quindi, non esiste più. Comunque la vogliate decidere questa questione — si voglia pubblicizzare o si vogliano fare, come dice il Governo, i consorzi obbligatori — il problema dell'onere, del costo non muta. Nel

primo caso avremmo una gestione pubblica compresa nel quadro della programmazione regionale, e nel secondo caso avremmo una gestione privata, compresa nel quadro di interessi privati, dei monopoli dell'auto e della gomma, ma pagata sempre dal potere pubblico. Non esiste, dunque, una alternativa di questa natura. Ed in ogni caso, io credo, il discorso sugli oneri non può essere separato da quello sulle finalità sociali del servizio pubblico, e quindi deve essere collocato in una visione più generale dei problemi dell'organizzazione della società e dell'utilizzazione delle finanze pubbliche.

Certo, è necessario realizzare la migliore gestione possibile dell'azienda regionale sul piano economico, questo nessuno lo nega. Ma proprio per questo la gestione pubblica deve tendere ad investire l'intero sistema dei trasporti, deve tendere allo sviluppo del trasporto pubblico, ad affermare la priorità su quello privato, ad incrementare le utenze sul mezzo pubblico. Alla istituzione dell'azienda deve, dunque, accompagnarsi un programma organico di sviluppo del trasporto pubblico particolarmente rivolto alle zone industriali, alle zone interne dell'Isola, ai collegamenti interzonali e coordinato con la estensione dei servizi pubblici di trasporto nelle città. Occorre attuare misure che vadano in direzione della gratuità del trasporto pubblico, attuata sia pure gradualmente, naturalmente, attraverso una forte riduzione delle tariffe; la istituzione di tessere a basso costo; la gratuità per determinate categorie, lavoratori, studenti, in determinate ore del giorno.

Il testo unificato, onorevoli colleghi, proposto dalla Commissione, non è certo il più avanzato. Di questo ce ne rendiamo conto. Può essere ancora migliorato dal Consiglio: ciò che è necessario, io credo, è che non sia snaturato nelle sue finalità. Il testo proposto dalla Commissione consente la istituzione di una azienda che sia strumento di una politica di sviluppo dell'intero sistema dei trasporti interni extra-urbani, a direzione pubblica nell'ambito della programmazione. Certo, era possibile, era necessario un provvedimento più avanzato, che utilizzasse appieno il potere e le competenze

della Regione. Ma lo ha impedito, dobbiamo dirlo, purtroppo, la acquiescenza della Giunta nei confronti del Governo. A questa acquiescenza, onorevoli colleghi, occorre porre fine. La Giunta deve impegnarsi a svolgere l'azione politica necessaria perché il Governo non frapponga ulteriori difficoltà e perché non decida, sotto qualsiasi pretesto, un nuovo rinvio. Una Giunta che non riesca a far valere nei confronti del Governo neppure questo limitato, limitatissimo provvedimento, non può avere alcun titolo per continuare a reggere il governo della Regione, soprattutto in un momento in cui, con la riforma regionale dello Stato, si aprono nuove possibilità e condizioni per il rilancio della rinascita e dell'autonomia.

Occorre in questo momento, dunque, un governo della Regione che sappia questa occasione intendere e cogliere. Un eventuale nuovo rinvio da parte del Governo sarebbe la prova più manifesta della incapacità politica della attuale Giunta. Ed ove questo avvenisse, io credo non potrebbero non essere tratte le necessarie conclusioni. (*Consensi a sinistra*).

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

**ROYCH (D.C.).** Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo la parola per confermare la decisa volontà del Gruppo della Democrazia Cristiana di approvare la legge sulla istituzione dell'azienda trasporti, per confermare la volontà di sostenere questa legge a Cagliari, come di sostenere questa legge a Roma nella difesa delle prerogative autonomistiche della Regione Sarda. E' una battaglia che i lavoratori delle linee automobilistiche sarde hanno combattuto con estrema determinazione e con grandi sacrifici personali e delle loro famiglie. Il merito di questa legge, il merito di questa battaglia è certamente dei lavoratori. Alla Regione la sensibilità, al Consiglio regionale il merito di aver saputo cogliere con sensibilità questo importante problema.

Ciò, tuttavia, non ci esime dal compiere una analisi severa, rigorosa, sulle possibilità, sui limiti della costituenda azienda nel quadro della politica regionale dei trasporti e nel

quadro della politica della programmazione regionale in Sardegna. La nostra responsabilità di amministratori del popolo sardo, l'interesse stesso dei lavoratori che andranno a confluire nell'azienda, ci impone di fare le cose bene, senza fretta ed insieme di ricercare, come è avvenuto questi giorni, in una collaborazione, direi continua, con i lavoratori, con i sindacati, ragioni per migliorare la legge, senza nasconderci, tuttavia, onorevoli colleghi, le difficoltà, le conseguenze ed i rischi. Questo per non fare una legge che vada solo a vantaggio delle società lautamente indennizzate, lasciando però i lavoratori in una azienda che io non vorrei dire pasticciata, ma certamente una azienda destinata a vivere in estreme difficoltà. Vi è una convergenza su questo disegno di legge, una convergenza di tutte le forze politiche, direi, o di gran parte delle forze politiche presenti in Consiglio regionale, ed è certamente un fatto politico di estrema importanza.

Qual è, direi, la filosofia, la ragione ideale, il significato, il fine, la convinzione più profonda che presiede a questa legge? E' stato detto (condivido quanto ha detto il collega Raggio sull'argomento) che vi è la convinzione oggi, ormai matura, che i trasporti, al pari della istruzione, al pari delle pensioni, della casa, rappresentano un servizio sociale fondamentale, di cui la società assolutamente non può privarsi. Matura l'idea in studiosi politici, italiani, ma anche a livello europeo, in America ed in altre nazioni, di arrivare al servizio dei trasporti gratuito, cioè, uno sale nel tram, sale nel pullmann e non deve pagare. Questa è forse una linea, io direi, non futuribile ancora, ma una idea che forse è più vicina di quanto noi non immaginiamo. Ed è su questa linea, io credo, e per queste ragioni, che noi oggi ci muoviamo tutti sulla strada della pubblicizzazione. Ed è proprio per questi principi che le forze politiche oggi accettano la azienda trasporti.

La scelta che facciamo (anche su questo dobbiamo dirci le cose chiaramente) è una scelta coraggiosa; io dico che è una scelta coraggiosa perché la Regione va a destinare ingenti risorse ad un settore, sia pure impor-

tante, della vita sarda, ma sono ingenti risorse che la Regione destina ad un settore, quando, contemporaneamente, esistono nella società sarda altri bisogni sociali, altre categorie ugualmente povere, quali gli artigiani, i contadini, i pastori, gli emigrati che quotidianamente premono alle porte della Regione. Però è una scelta, una scelta di civiltà, una scelta politica sulla quale nessuna forza oggi vuole certamente tornare indietro.

Ma la azienda che dobbiamo fare deve essere una azienda fatta bene. Non ci dobbiamo limitare, cioè, alle mini-riforme. La azienda non può essere una mini-riforma, un intervento settoriale, episodico, perché questo, onorevole Raggio, significherebbe camuffare in una legge avanzata quelle che sono, invece, riforme di marca neo-centrista. Cioè, in effetti, l'azienda trasporti ha un significato se noi la inseriamo in un quadro generale, se noi la leghiamo allo sviluppo di tutti i trasporti in Sardegna; se ne facciamo un caso singolo, l'azienda trasporti non può essere un fatto avanzato, non può essere un fatto democratico ma, ripeto, uno di quei provvedimenti che 10-15 anni fa abbiamo visto approvare da vari Governi nazionali. Quindi, tutti gli aspetti, noi, quando analizziamo le cose, li dobbiamo vedere. Perché l'azienda, così come si presenta, con un indirizzo estremamente settorializzato, non potrebbe fare troppe cose. E forse è giusto, quindi, che noi oggi puntiamo ad una azienda nel settore automobilistico, perché fare troppe cose significherebbe farle tutte male; cioè accollarsi altri settori quali le ferrovie, le linee marittime, potrebbe significare mettere in crisi le strutture stesse della azienda, strutture certamente inadeguate, per strumenti ed uomini, a gestire un grosso complesso di attività come quelle a cui ho accennato.

Però, senza una programmazione, senza un coordinamento dell'attività dell'azienda con le ferrovie concesse, con tutti gli altri sistemi di trasporto, significa, onorevoli colleghi, non fare una cosa ben fatta, significa fare una cosa pasticciata. Ecco perché, allora, noi vogliamo che la azienda sia inserita nel complesso della politica regionale dei trasporti, perché isti-

tuzionalmente, per legge, l'azienda non può andare oltre la semplice gestione, cioè l'azienda non può fare una politica dei trasporti, la azienda può solo gestire esercizi ed impianti. Non può fare una politica, come dicevo, non può programmare, non può coordinare. Eppure io credo che il problema della programmazione della politica dei trasporti, il problema, cioè, del coordinamento dei tipi di trasporto, sono condizioni fondamentali per fare una politica nuova, veramente, nella sostanza, nella realtà dei fatti.

Io credo che la strada dell'ente regionale non vada abbandonata. Mi pare che su questa strada, in effetti, si sia attestato lo stesso onorevole Raggio. Pertanto, io rivolgo un invito alla Giunta regionale e all'Assessore, perché dopo che il Consiglio regionale avrà approvato questa legge, sia presentato, entro 5 mesi, un disegno di legge organico, capace di realizzare una reale programmazione dei trasporti in Sardegna. Preannuncio, a questo proposito, la presentazione di un ordine del giorno che impegni formalmente la Giunta su questo punto, e sono certo che esso troverà l'accoglimento delle altre forze politiche.

Onorevole Raggio, noi siamo sulla linea del controllo pubblico, siamo cioè sulla linea della presenza e del controllo del potere pubblico anche nel settore dei trasporti. Però, gli studi compiuti in Italia, quelli del centro della programmazione lombarda (ove non possiamo dire che ci sia gente di destra) dei sindacati stessi a livello nazionale, e l'esperienza di alcuni stati stranieri, indicano nell'ente lo strumento che assomma in sé le funzioni di finanziamento, di controllo e di promozione. E quando dico che dobbiamo sostenere anche l'ente è per meglio tutelare, meglio garantire la efficienza, la funzionalità stessa della azienda dei trasporti. Ciò premesso si impongono alcune osservazioni sulla proposta di legge.

Da un punto di vista organizzativo è nota la estrema difficoltà di gestire le imprese pubbliche, senza farne un carrozzone da parte di un unico centro di decisione: attività tecniche con attività di pianificazione. Bisogna anche riconoscere che le gestioni pubbliche, vuoi per le inframmettenze politico-clientelari, vuoi per

la difficoltà stessa di gestire le aziende, sono fallimentari. Questa è una realtà di fatto. Cioè, le aziende pubbliche sono fallimentari sul piano nazionale. Miliardi di deficit, difficoltà a pagare i lavoratori. Questo è il quadro. Io non sto qui a portare delle cifre. La concezione attuale dell'azienda pubblica appare, non dico in contrasto, ma non in sintonia con le più moderne concezioni delle organizzazioni pubbliche. Oggi l'azienda pubblica tende al decentramento, alla separazione fra attività tecnico-funzionali ed attività pubbliche. Tende in particolare alla utilizzazione di una pluralità di centri di decisione, riducendo l'ambito dei controlli a una mera attività di coordinamento. Perciò, proprio per queste ragioni occorre accentuare la struttura democratica della azienda, con la partecipazione decisiva, determinante dei rappresentanti dei lavoratori, e con la presenza nei consigli di amministrazione dei rappresentanti dei comuni interessati, come ci insegna l'esperienza fatta in Germania, in Francia, in Olanda ed in altre nazioni. Questo per evitare che si realizzi soltanto una specie di cambiamento di padrone, con gli operai che passano da un padrone privato ad un padrone pubblico, ma dove la condizione umana del lavoro non cambia. Noi abbiamo degli esempi, anche in Sardegna, di aziende pubblicizzate, proprio a livello urbano, dove gli operai non sono per niente soddisfatti, dove gli stessi operai non hanno assicurato il periodo di ferie anzi sono costretti a turni eccessivi di lavoro straordinario. Questa azienda non deve avere una gestione tipo ENEL, tanto per fare un esempio, del quale in Consiglio regionale abbiamo parlato tanto, o tipo Enti regionali, cioè una gestione accentrata, burocratica e, talvolta, purtroppo, anche clientelare. Dobbiamo evitare che la azienda trasporti nasca con questi presupposti e con questi rischi. Il controllo della gestione deve essere degli Enti locali e degli stessi lavoratori. Questo è un punto su quale io intendo insistere, perché non è concepibile, oggi, controllare da parte di una dirigenza collocata a Cagliari l'ultimo fattorino che va a lavorare a La Maddalena o ad Olbia o nelle altre zone della Sardegna. E' attraverso gli organismi

locali che noi dobbiamo assicurare una gestione non solo democratica, ma anche efficiente, allo scopo di limitare al minimo i possibili disavanzi.

In secondo luogo ritengo indispensabili alcuni emendamenti. Non possiamo lasciare la legge così com'è: se la Giunta ed il Consiglio assumono l'impegno di istituire, dopo approvata questa legge, l'ente, noi possiamo togliere benissimo la gestione delle ferrovie in concessione e delle linee marittime ed aeree, perché con l'ente si troveranno altri modi di intervenire nel settore. Così come trovo importante, nella dizione della legge, aggiungere il trasporto merci, perché ritengo giustificata la creazione di un servizio pubblico di trasporto merci, non solo all'interno dell'Isola, ma anche fra la Sardegna ed il continente, nelle cosiddette linee terramare: un settore attivo capace non di creare od equilibrare le passività, ma di rendere un servizio importante alla Sardegna. L'utilità di un tale tipo di servizio, per esempio, risulterebbe evidente durante le crisi cicliche che colpiscono il settore della pastorizia, quando si presenta repentina, improvvisa la necessità di disporre di scorte di mangimi e di foraggio, il cui trasporto è oggi in mano alla speculazione privata, mentre, nel quadro di una regionalizzazione dei consorzi agrari, in mano al potere pubblico, il servizio potrebbe rappresentare, io credo, uno strumento di estrema utilità.

Altro punto che credo sarà bene esaminare in sede di emendamenti, per esempio, è quello di precisare, con più esattezza, quali sono i trasporti che vengono pubblicizzati e quelli che rimangono esclusi. Su questo non sono d'accordo con l'onorevole Raggio. Egli dice, mi pare, che, secondo la dizione della legge, tutti i trasporti vengono pubblicizzati: non è proprio esattamente così, collega Raggio, perché dalla legge non risulta chiaro quali trasporti debbano essere pubblicizzati e quali no. E lo spiego. Per esempio, le linee sostitutive dei tronchi ferroviari soppressi o chiusi, vanno pubblicizzate oppure continueranno ad essere gestite dalle ferrovie concesse? Come pure le linee cosiddette integrative, di trasporti stagionali e gli stessi trasporti a contratto, che

sono poi quelli più attivi, quelli che rendono veramente alle società? Oppure, dico io, la azienda intende gestire solo i servizi passivi e lasciare ai padroncini quelli attivi? E' un punto, io credo, che richiede la riflessione di tutti e che noi, in sede di emendamenti, dobbiamo esaminare.

Ho solo citato alcuni esempi, ma altri se ne potrebbero fare, allo scopo di migliorare la legge e, quindi, l'azienda. Mi riferisco, per esempio, all'articolo 19 dove è detto che vengono dati contributi annui di gestione per 500 milioni: una cifra assolutamente insufficiente, con la quale non riusciremmo neanche ad assicurare gli stipendi e il salario agli operai, per cui, anche su questo, una riflessione, io credo, per un eventuale emendamento, si impone.

Concludo con due osservazioni. Prima, la Regione non può, a mio parere, continuare ad accollarsi, nel proprio bilancio, spese fisse, in quanto rischierebbe, entro 4 o 5 anni, di avere un bilancio impegnato, rigido ed incapace a rispondere ai nuovi bisogni della società sarda. Io credo che sia arrivato il momento di stabilire delle imposte regionale per poter far fronte alle nuove esigenze; per poter far fronte ad alcuni importanti servizi sociali, come oggi i trasporti, domani le case, dopodomani, certo, l'assistenza sanitaria. Non dico di inserire questo principio nella legge (fosse possibile, avremmo fatto un grosso passo in avanti; dubbio però che si trovi il sistema, in questo momento). Lo pongo come una richiesta, anche per evitare di assistere ogni anno alla protesta dei lavoratori che, arrivati al mese di settembre, ottobre sollecitano il pagamento del loro salario.

FADDA (P.S.d'A.). Alla maniera dei borboni: si va avanti a forza di tasse.

ROYCH (D.C.). Ma si va avanti a forza di tasse! Ora, la Regione ha sempre dato; la Regione concede i soldi e non ha mai chiesto niente. Non dico che si debba generalizzare, ma esistono alcune voci, collega Fadda, dove è possibile fare una cosa del genere: applicare delle imposte...

TUFANI (P.L.I.). Allora bisogna parlare di imposte e non di tasse.

ROYCH (D.C.). Noi avevamo previsto alcuni settori dove era possibile fiscalizzare. Non voglio scendere nei particolari, collega Fadda, perché noi ne avevamo parlato: ora, i petrolieri, ci sono o non ci sono in Sardegna? Ci sono. Ora, sul petrolio che viene trasformato parzialmente in Sardegna può essere applicata una piccola tassa? Io cito solo un esempio che non vuole essere definitivo, in modo assoluto.

Seconda e ultima osservazione. La legge verrà approvata dal Consiglio regionale e credo, certamente, passerà a Roma. Sono certo che tutte le forze che compongono la Giunta, (e non ho elementi per dire il contrario), che tutti i partiti in essa rappresentati si impegneranno a Roma, presso il Governo, perché la legge passi; tuttavia, però, esistono dei tempi tecnici. Tempi tecnici per la costituzione e la funzionalità della azienda; bisogna parlare di revoca delle concessioni, bisogna parlare di indennizzi, quindi io credo che da oggi, dalla approvazione della legge, alla sua pratica applicazione, passeranno alcuni mesi, forse passerà anche qualche anno. Quindi i lavoratori non devono farsi grandi illusioni di avere, dalla approvazione di questa legge, da un giorno all'altro, così stando le cose, degli immediati benefici. Io, in considerazione di questo, propongo alla Giunta di intervenire immediatamente presso tutte le aziende perché vengano estesi dal primo maggio, dal primo giugno (possiamo concordare la data: io dico dal primo maggio), i contratti salariali delle aziende pubbliche, accollandosi la Regione una parte dell'onere che ne deriva. Già in legge esiste la possibilità di erogare un contributo di gestione di 375 milioni; forse sarà il caso di portarlo a 500 milioni ed iniziare a dare, da questo momento, una migliore retribuzione ai lavoratori. Se questo non facciamo, io sono certo che anche questi 375 milioni saranno destinati ad incrementare il fondo dei residui passivi che ha, abbondanti, la Regione. E questo propongo anche per riportare tranquillità e serenità nei lavoratori che, in questi

ultimi tempi, sono stati sottoposti a duri sacrifici. (*Consensi al centro*).

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

**TUFANI (P.L.I.).** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema di fondo della nostra organizzazione economica è, senz'altro, quello dei trasporti: trasporti su gomma, trasporti su rotaia, trasporti marittimi e trasporti aerei. Oggi il Consiglio regionale è chiamato a discutere una legge regionale che dovrebbe regolamentare solamente il settore dei trasporti su gomma nell'interno dell'Isola. Una nuova legge che fa seguito ad una legge rinviata l'anno scorso dal Governo. Noi ci siamo trovati, in quest'ultimo periodo, di fronte a questa situazione: lavoratori in sciopero in quanto non ricevevano le loro retribuzioni o avevano retribuzioni inadeguate; differenze di retribuzione tra azienda ed azienda privata. Il secondo problema è quello che si riferisce alle inadempienze dei concessionari nei riguardi degli obblighi che la concessione imponeva loro e sia sotto il profilo dei rapporti tra azienda e lavoratori, e sia sotto il profilo normativo delle linee da gestire in una certa maniera. Terzo problema, ed è quello che ci riguarda, la necessità di creare una azienda di trasporti limitati, oppure una rete regionale dei trasporti che abbracci e coordini tutti i trasporti interni ed esterni dell'Isola.

Sul primo argomento — trattamento dei lavoratori — noi siamo d'accordo sul fatto che i lavoratori hanno condotto una certa battaglia per avere più giuste remunerazioni, per non essere soggetti o assoggettati alle prevaricazioni di alcune aziende private che, interpretando in maniera assurda una legge, hanno fatto sì che si imponessero, a questa gente che lavora, degli oneri che non derivavano, certamente, da uno sciopero, ma da una loro azione. Cioè, riteniamo assurda la posizione di quelle aziende che hanno trattenuto l'intera giornata, nel momento in cui i lavoratori hanno ritardato, per esempio, l'entrata al lavoro di una o due ore. Sulla inadempienza dei concessionari nei riguardi dei loro

obblighi, cioè sul secondo punto, noi non possiamo non incolpare l'autorità che aveva il compito di far osservare, da parte delle aziende concessionarie, tutti gli obblighi derivanti dalle concessioni. E se le aziende hanno approfittato, la colpa io ritengo non sia tanto loro quanto di chi doveva far rispettare una legge, doveva far rispettare un contratto, doveva far rispettare tutti gli obblighi.

Ed arriviamo, adesso, al terzo punto. So già che su questo terzo punto, ovviamente, non potrò ricevere e non riceverò (ammesso che applaudire qui si possa) gli applausi di nessuno. La nostra parte non può, con eccessiva semplicità, accettare e sorvolare su alcune ombre e su alcune situazioni alle quali nemmeno i colleghi comunisti hanno voluto far cenno. Quando in sede di Commissione l'Assessore ai trasporti ci ha detto, per esempio, che da uno studio compiuto dall'Ispettorato della motorizzazione, gli eventuali deficit annuali di gestione possono variare da tre a cinque miliardi, io non posso non avere delle serie preoccupazioni. E quando ai sindacati è stato chiesto, dalla stessa Commissione, di portarci, eventualmente, quegli elementi in loro possesso, che potessero, comunque, modificare o meglio annullare queste cifre, i sindacati non ci hanno portato nessun documento che potesse smentire l'affermazione fatta dall'Assessore per interposta persona nei riguardi di quell'Ente che aveva e che ha predetto, o previsto, questo disavanzo.

Ma io ritengo, per quella lunga esperienza amministrativa che ho (anche se non esperienza di Consiglio regionale), che quelle cifre sono al di sotto della possibile, futura realtà. Qual è la ragione, quali sono i motivi che mi portano a fare questa diagnosi? E' la esperienza, fatta a Cagliari, dell'azienda municipalizzata dei trasporti. Quando quattro anni or sono si parlò della azienda municipale dei trasporti, una Commissione, nello stendere un certo bilancio di previsione, affermò che, al massimo un disavanzo di gestione annuale si sarebbe configurato con 500-600 milioni all'anno. Siccome altre esperienze nell'intera nazione ci portavano, con dati comparativi, cifre diverse, noi sostenemmo che non sarebbero

## VI LEGISLATURA

## LXI SEDUTA

6 MAGGIO 1970

passati cinque anni che il disavanzo annuale di gestione avrebbe superato il miliardo. E, per assurdo, allora facemmo un ragionamento, lo stesso ragionamento che questa sera ho sentito riecheggiare dal collega Roych, quando ha affermato che, in una nazione moderna, in una nazione civile si dovrebbe arrivare al trasporto gratuito del mezzo pubblico. Ed allora facevo questa affermazione, e la facevo, ovviamente, per assurdo. Dicevo: se noi avessimo dato un miliardo alla azienda privata che fino a quel momento non aveva portato via un solo soldo alla collettività in quanto non aveva mai ricevuto, almeno dal Comune di Cagliari, un solo soldo per risanare il proprio bilancio, con un miliardo — dicevo — la azienda avrebbe potuto far camminare i suoi mezzi, avrebbe potuto far salire e far viaggiare gratis tutti i cittadini di Cagliari. Ed era facile: l'azienda aveva un bilancio, in quel momento, di 890 milioni. Un miliardo, ovviamente, pareggiava, anzi, dava alla azienda circa 110 milioni in più del suo bilancio. Mi dissero che ero un pazzo, anche se il ragionamento era assurdo, che mai si sarebbe arrivati ad un miliardo. La realtà è questa: non sono passati cinque anni ed oggi il disavanzo dell'azienda di Cagliari è di oltre un miliardo.

Leggendo bene le cifre ed esaminando con la dovuta accortezza un bilancio che, purtroppo, non è esatto, si può arrivare ad un miliardo, un miliardo e 500 milioni di debiti all'anno. Con quali benefici per la comunità? Perché qui è molto facile dire che la azienda municipalizzata, la azienda pubblica ha fini sociali. Io domando a quali fini sociali la azienda municipale di Cagliari ha assolto. Il biglietto è rimasto 50 lire; le linee non si sono ampliate, anzi sono state soppresse due linee che erano state imposte al privato (le due navette che collegavano due linee principali). Allora il fine della socialità è un modo, semplicemente, di fare pura e sola demagogia, ma ben lontana dalla realtà. Non lontani sono i tempi in cui, in occasione del Congresso nazionale sui problemi della municipalizzazione e della nazionalizzazione, tenuto a Roma il 2 luglio del 1955, il Presidente della Conferenza stessa, l'onorevole Attilio Marazza poteva af-

fermare, tra l'altro, a sostegno delle sue tesi, che le gestioni municipali e le aziende municipalizzate possono incidere favorevolmente sui bilanci comunali. In quella conferenza, tutti i più illustri sostenitori della municipalizzazione non poterono non sostenere la necessità, comunque, di una gestione economica, tanto è vero che lo stesso Presidente della conferenza affermava che le aziende municipalizzate avrebbero, senz'altro, rimpinguato con i loro guadagni, con i mutui di gestione addirittura i disavanzi normali dei bilanci comunali. Se oggi lo stesso onorevole Marazza potesse esaminare i bilanci di alcune aziende municipalizzate — vedi la centrale del latte di Roma, con circa 20 miliardi di deficit all'anno — o comunque pubblicizzate, ritengo che dovrebbe modificare sostanzialmente il concetto che aveva espresso in quel lontano 1955.

Amici consiglieri, colleghi consiglieri, quando l'azienda municipalizzata di Milano ha 25 miliardi di deficit all'anno, quando l'azienda municipalizzata di Roma ha oltre 30 miliardi di deficit all'anno, noi diciamo che le parole del collega Roych, le preoccupazioni del collega Roych di eventuali carrozzoni, rimangono solamente e unicamente delle preoccupazioni. La realtà è questa. Io mi domando: Roma, Milano, Cagliari che cosa, sotto il profilo sociale, in effetti, hanno avuto? Nulla! Non hanno avuto sotto questo profilo nessun vantaggio e i lavoratori avrebbero, comunque, potuto essere trattati meglio con opportune disposizioni, con maggiore sorveglianza. Ed ecco perché noi non possiamo non dividere, non separare quelle che sono le necessità della gente che lavora da quella che è la istituzione di una azienda che, comunque, graverà anche sugli stessi lavoratori per cinque miliardi di deficit all'anno, oltre, s'intende, i sei miliardi di regalo che dovremo dare per rinnovare gli impianti.

Io ho un grosso timore, che chi veramente sta muovendo le fila di questa regionalizzazione siano proprio le aziende che riceveranno il danaro sonante, il danaro che vale, il danaro che oggi costa, tanto è difficile reperirlo, allo scopo di potersi togliere di dosso alcune preoccupazioni, come quelle che si tol-

## VI LEGISLATURA

## LXI SEDUTA

6 MAGGIO 1970

gono di dosso coloro che gestivano l'azienda tranviaria di Cagliari, i quali quando hanno ricevuto due miliardi hanno saputo impiegarli senz'altro in attività che davano minori preoccupazioni. Ecco la ragione per la quale noi non possiamo così, tranquillamente e superficialmente, accettare questa legge: questa legge che, oltre tutto, non risolve il problema.

SASSU (D.C.). Il fatto sta che questa azienda sta sfruttando i lavoratori.

TUFANI (P.L.I.). Egregio collega, è la stessa situazione per cui il lavoratore della terra dice che voi, che avete la terra, lo sfruttate: mettetevi d'accordo, pagatelo meglio e vedrete che non avrete questa accusa. Perché è troppo facile dire per demagogia: questi sfruttano questi e poi, quando si tratta di propria gente o di gente che sta nel proprio ambiente praticamente, questa non è sfruttata. Non parliamo di sfruttamento, perché di sfruttamento ne abbiamo qui e ne abbiamo da altre parti in Sardegna. Questo sia ben chiaro. Perciò non mordete perché, normalmente, trovate la vipera che azzanna e addenta. Abbiamo per tutti, ritengo, la risposta.

Comunque, superate le prime perplessità che sono perplessità di fondo, legate al fatto che nessuno ci ha convinto che tutto quello che abbiamo detto non risponde a realtà, nemmeno i sindacati che non ci hanno dato quelle cifre che avevamo richiesto e che ci potevano convincere della fallacità di quello che gli altri ci avevano detto, ovviamente, logicamente, siamo entrati nell'esame della legge in sé e per sé. Noi riteniamo che sia un errore fare un'azienda limitata. E' il massimo degli errori che oggi noi possiamo commettere, perché, oltre tutto, questa iniziativa contrasta con la politica nazionale. Non faccio la questione della legittimità o meno: contrasta con lo spirito di una certa politica nazionale.

ABIS (D.C.), *Presidente della Giunta*. Ma, onorevole Tufani, lei è contrario anche alla politica nazionale!

TUFANI (P.L.I.). Mi permetta, onorevole Presidente: io normalmente, quando le inter-

ruzioni sono garbate, le accetto con piacere. Ella comprende che chi ha paura della morte, non vuole la morte, però se gli danno la possibilità di essere salvato con il taglio della gamba, si taglia la gamba; ma con questo nessuno vuole che gli si tagli la gamba, così, per il gusto che gliela si tagli. Qui siamo, praticamente, di fronte alla morte o al taglio della gamba. Preferiamo il taglio della gamba e non la morte. Questa è la realtà, signor Presidente. Ovviamente noi siamo contrari, ma una volta che vi è una politica nazionale, vi è una politica regionale, e siccome purtroppo l'Italia da voi è governata o sgovertata, come stanno dimostrando i fatti ogni giorno, perché stiamo andando veramente a rotoli, io dico: cerchiamo almeno di compenetrare le due esigenze in modo che male non si assommi a male e che praticamente abbiamo due mali: cerchiamo di averne uno e mezzo e possibilmente uno solo.

La politica nazionale, io dicevo, ha una grossa preoccupazione, la preoccupazione dell'altra grossa azienda nazionalizzata che sono le Ferrovie dello Stato. E in questa direzione e a salvataggio di queste ferrovie lo Stato si muove, anche se questo deve condannare i trasporti su gomma. Dobbiamo risalire un pochino indietro, a tre, quattro anni or sono: da allora non vi è stato nessun provvedimento in diversa direzione. In sede nazionale, la politica dei trasporti parte (e poi dirò di chi sono questi concetti, anche se sunteggiati) dalla constatazione del disavanzo finanziario attualmente esistente e dalla necessità di ricercare le cause e trovare i rimedi. A tal fine, un Comitato interministeriale sotto la presidenza, non dell'onorevole Malagodi — badi bene — ma dell'onorevole Nenni, e con una larga rappresentanza dei lavoratori della azienda, venne costituito nel novembre del 1966, con il preciso compito di esaminare il possibile riordinamento dell'intero sistema ferroviario nazionale, da un punto di vista sia contabile che amministrativo. Come questa Commissione ritiene di sanarlo? Dagli studi e dalle conclusioni di questa Commissione e dal programma quinquennale di sviluppo, la tesi governativa, tendente a risanare la gestio-

## VI LEGISLATURA

## LXI SEDUTA

6 MAGGIO 1970

ne dei trasporti ferroviari, si incentrava nella assoluta necessità di condurre una politica atta ad impedire e, comunque, scoraggiare il trasporto su strada (dato che i termini di paragone erano: trasporto su rotaia e trasporto su strada) per deformare artificiosamente la divisione spontanea del traffico fra strada e rotaia. La Commissione espresse infatti l'opinione che per risanare la ferrovia occorreva agire non solo all'interno, ma anche all'esterno della organizzazione ferroviaria, per orientare verso la ferrovia i trasporti che attualmente si svolgono su strada, elencando alcune motivazioni. Ed allora, di fronte a questa politica governativa che non è mutata — badate bene — non è cambiata, la creazione di un ente che tratta solamente il problema di una ristrutturazione dei mezzi gommati, a mio avviso, è problema settoriale che rischia domani di far trovare la Regione di fronte ad una azienda già costituita con i suoi impegni finanziari, con i suoi organi di gestione, che difficilmente potrebbe inserirsi nell'Ente regionale dei trasporti. Ed ecco perché noi, in subordine, superate le prime eccezioni, eravamo eventualmente per l'esame di una legge che prevedesse l'Ente regionale trasporti; perché noi lo ritenevamo meno dannoso, più logico, più necessario di quello che può essere, invece, la creazione di una sola azienda. Ma vogliamo andare a vedere anche qual è la preoccupazione di qualcuno che ha proposto la legge?

Sempre superando tante difficoltà noi riteniamo che un'azienda, per essere gestita, debba essere gestita anche da chi nell'azienda lavora. E quando all'articolo 5 di questa legge si dice che il consiglio di amministrazione è formato da sette persone: il presidente, tre rappresentanti della Regione e tre rappresentanti sindacali, noi abbiamo sostenuto che i tre rappresentanti devono essere dei lavoratori dell'azienda e non dei sindacati. Mi spiego. Perché io ritengo che il lavoratore, che senz'altro conosce molto meglio di qualche politicamente sindacale quelle che sono le necessità dell'azienda, della sua azienda e della sua vita, possa senz'altro, all'interno di un consiglio di amministrazione, agire in maniera da soddisfare gli interessi propri e dell'azienda,

senza politicizzare quel consiglio di amministrazione. Ma qui e su questo campo siamo completamente, ancora una volta, in disaccordo perché voi non volete che il lavoratore possa essere dentro l'azienda, possa governare l'azienda, possa dare il suo parere, possa dare il suo consiglio, il suo ammaestramento; perché in questa maniera, forse, vi sfuggirebbe sotto il profilo di qualche azione sindacale.

Noi siamo quelli che sosteniamo la necessità dell'azionariato operaio, a differenza vostra. Noi vogliamo che l'operaio possa essere comunque partecipe di quelli che sono gli utili dell'azienda. Noi non vogliamo tutta gente povera; non vogliamo tutta gente ricca, perché non è possibile, ma vogliamo sollevare, nel limite del possibile, certe situazioni. Siamo in disaccordo, lo so, perché questo a voi non conviene come quando in un'assemblea comunale, in una discussione sulle case che si dovevano dare a riscatto si disse: ma con questo facciamo tutti piccoli proprietari. Si intende, questo a voi dispiaceva ma a noi non dispiaceva affatto che vi fossero tanti piccoli proprietari di casa, perché è molto meglio avere tanti piccoli proprietari di casa, indipendenti, che non hanno più bisogno e che quindi possono essere meno strumentalizzati. Questa è la differenza tra alcune nostre concezioni e le concezioni di altri; noi siamo per l'azionariato operaio, noi siamo per l'operaio che partecipi all'azienda, alla vita dell'azienda e questo è tanto più facile, è tanto più logico, è tanto più doveroso quando l'azienda diventa un'azienda non privata, ma un'azienda pubblica che si regge con il danaro di tutti. Su questo, noi soli liberali, per la verità, ci siamo battuti e ritengo che questo sia anche il desiderio di gran parte dei lavoratori: poter entrare attivamente nella vita dell'azienda. Voi l'avete respinto e forse li avete convinti, ma questa è una pubblica assemblea e noi ai lavoratori diciamo questo: cercate di non farvi ingannare, cercate di non farvi strumentalizzare, fate anche su questo una battaglia, quella stessa battaglia che avete fatto prima per i vostri salari, perché è l'unica maniera per mantenerli questi salari, è l'unica maniera per poter veramente contribuire alla vita della

azienda, a renderla meno carrozzone, a renderla il meno possibile soggiogata ai politici e anche ai sindacati. Ecco perché, quando discuteremo la legge e procederemo all'esame degli articoli, noi sosterrremo questo principio. Avremo, ancora una volta, torto, ma ad ognuno le proprie responsabilità e la propria coscienza per oggi e per domani, come quando vediamo questa legge con delle cifre messe in bianco, e direi anche assurde, assurde per lo stesso principio.

La prima ipotesi è che già si dice, da parte dei responsabili della Giunta, che avremo 3-4-5 miliardi di disavanzo e quindi, poi, se andiamo a fare i conti, non abbiamo i cinque miliardi ed il resto. Ed allora, come la mettiamo? Perché questo, io ritengo, dovrà essere un altro punto, cioè dovremo esaminare attentamente la legge per non cadere in ulteriori errori.

Io ritengo di aver finito, sostenendo quella che è la tesi, ovviamente, del partito che io rappresento, ed è la tesi che non sempre o quasi mai gli enti a gestione pubblica hanno assolto al loro dovere. Ne abbiamo la dimo-

strazione dovunque: hanno scioperato in Italia non solo i lavoratori che dipendevano dai privati, ma hanno scioperato anche quelli che dipendevano dagli enti pubblici. Con una grossa aggravante: che mentre contro il privato vi è sempre l'arma pubblica, quando questa funziona, l'arma della legge, l'arma di chi comanda, l'arma di chi ha una responsabilità politica, verso la gestione pubblica non vi è nessuna possibilità. Quando non si ha la forza o il coraggio di far rispettare la legge, ognuno ed ogni parte politica si assuma la propria responsabilità. E' inutile, da questi banchi, fare la facile demagogia. Ci vogliono fatti non opere di bene. Ci vogliono fatti, non fiori. *(Consensi a destra)*.

PRESIDENTE. I lavori del Consiglio proseguiranno martedì 12 maggio alle ore 18 e 30.

*La seduta è tolta alle ore 19 e 25.*

DALLA DIREZIONE DEI RESOCONTI

*Il Direttore*

**Dott. Michelangelo Pira**

Stabilimento Tipografico Editoriale G. Fossataro - Cagliari  
Anno 1970